

Nej Tak til en ny Omfartsvej ved Ribe



©NaturgalleriRibe.dk



Trafikbelastningen på rute 11 ved Ribe har været stort set på samme niveau de seneste 10 år. *(fra VD1)*

- Trafikudviklingen på nuværende omfartsvej ved Ribe er -1%.
- Belastningsgraden på nuværende omfartsvej ved Ribe er lav
- Vejnettet omkring Ribe ikke er særlig belastet i forhold til andre veje i Danmark. *(fra VD2)*

Selv om forslag A forventes at flytte ca. halvdelen af trafikken væk fra Ringvejen, viser støjberegningerne kun en meget begrænset reduktion i støjniveauer i den vestlige del af Ribe middelalderby. *(fra VD3)*



Gennemkørsel gennem middelalderbyen er ikke et problem, da det allerede er forbudt!

Nationalpark, Natura 2000

Forslag A vil påvirke Natura 2000 området og Nationalpark Vadehavet, som er beskyttelsesområder for fugle, fauna og natur i marsklandsområdet.



Effekten af forslag A på landskabets økosystem er ukendt.

- ▶ Kunstigt lys... og bilernes lygter kan medføre negative konsekvenser..... samt forstyrrelser i økosystemer. (fra VD 4)

Vejdirektoratet erkender at hverken miljøomkostninger eller tab af naturværdier er medregnet, og det forventes, at disse omkostninger er højest i forslag A. Der er heller ikke medregnet tab af erhvervs værdier for landbrug eller turisterhverv, som også anses for at være højest i forslag A.

- ▶ *Vil I se bort fra Natura 2000 områdets beskyttelseskrav, uden at vide, hvad konsekvenserne er?*
- ▶ *Er det god skik, at man kort tid efter området er udpeget som beskyttelsesområde, skærer det i stykker med en trespolet vej?*

Revideret Forslag A: Klimasikring og sænkning af en ny omfartsvej i marsken?

Vandstanden er ved flere lejligheder målt til mellem 1,8 og 2,06 m over normal vandstand i Ribe Vesterå. (fra VD 5)

En sænkning af vejen vil i sagens natur betyde at vejen er mindre sikret i forhold til fremtidige oversvømmeshændelser. Klimasikring af omfartsvejen kan vælges til et lavere niveau, hvis andre væsentlige forhold taler for dette. (fra VD 6)

Det er Vejdirektoratets vurdering, at der IKKE uden meget væsentlige meromkostninger senere vil kunne ske en ombygning af en sådan løsning til en egentlig højklasset løsning. (fra VD 7)



Hvordan kan VD tilsidesætte sin klimasikringsstrategi?

Hvilke andre væsentlige forhold taler for dette?

Vil I politikere tilsidesætte klimasikring i et område som oversvømmes mange gange hvert år?

Revideret Forslag A i forhold til Vejdirektoratets klimasikringsstrategi

► Formålet med klimasikring er at sikre, at vores indsats gennemføres på en samfundsøkonomisk ansvarlig og effektiv måde.....Det gør vi ved at planlægge nye veje uden om steder med risiko for oversvømmelse eller at anlægge en højere vejdæmning, hvis vejen ikke kan bygges andre steder.

► *(fra VD 8)*

Det er billigere at klimasikre i anlægsfasen end at tilpasse i driftsfasen. Når vi planlægger og anlægger en vej, skal klimatilpasning tænkes ind. *(fra VD 9)*

Mon ikke det betyder, at den reviderede A løsning er en kortsigtet løsning, som skubber store omkostninger foran sig?

Revideret Forslag A- hvor vejen udformes som 2+1 vej med signalanlæg ved Kærbølvej og Farupvej

- ▶ Hvad vil de 2 nye lyskryds betyde for transporttid for gennemkørende trafik samt trafik ind til Ribe?
- ▶ Farupvej bliver den nye indkørselsvej til og fra Ribe. Hvad betyder det forhøjede støjniveau for Campingpladsen, det beskyttede boligkompleks samt øvrige boliger?
- ▶ Hvordan bliver cyklister påvirket af krydset på Farupvej, vil der blive etableret en tunnel til dem?
- ▶ Farupvej går tværs igennem skovområdet ved Ribe Plantage. Hvad vil den øgede spredning af trafik og støj betyde for sammenhæng mellem skovene (Flagemus mv)?
- ▶ Vil opgradering af Farupvej skabe den samme situation, som VD beskriver som problematisk for de mennesker, der bor ved nuværende rute 11 (Plantagevej)?
- ▶ Hvem vurderer, om de ejendomsrættelige konsekvenser af vejanlægget betyder forbedringer eller forringelser for beboere?

Revideret Forslag A og Beslutningsprocessen.

Det nye forslag er væsentligt anderledes end det forslag man har taget stilling til i høringsvarene.

Vejens længdeprofil sænkes over marsken vest for Ribe, men vil fortsat udgøre et væsentligt landskabeligt element i området omkring Ribe Å. Samtidig justeres linjeføringen lidt mod vest ved Kærbølgevej, således at de ejendomsmæssige konsekvenser af vejanlægget reduceres. *(fra VD 10)*

Der er ikke på nuværende tidspunkt foretaget en grundig analyse af en sådan mindre højklasset udgave af Forslag A.

(fra VD 11)



Burde der ikke laves en analyse inden beslutningen tages?
Burde et nyt forslag kræve en ny høring?

Forslag C

Denne løsning vil i store træk kunne fjerne forsinkelser som følge af trængsel, men vil i sagens natur ikke give gevinster ud over den sparede forsinkelse ved reduceret trængsel.

(fra VD 12)

Observationer og modelberegninger viser, at det primært er i krydsene og ved jernbaneoverskæringen på denne del af rute 11, at der opstår forsinkelser som følge af trængsel. *(fra VD 13)*

Hvis man politisk vælger at gå videre med forslag C, vil det være oplagt også at undersøge de tilgrænsende strækninger umiddelbart nord og syd for projektstrækningen. *(fra VD 14)*



- ▶ Betyder det, at forslag C indeholder muligheder for øgede tidsbesparelser?
- ▶ To rundkørsler vil gøre underværker.

Økonomi og Rentabilitet

Vejdirektoratet indstiller, at man, såfremt der lægges vægt på etablering af en omfartsvej ved Ribe, fremmer en løsning med udgangspunkt i forslag A, da denne linjeføring vurderes samlet set at give den største samfundsøkonomiske gevinst. (4,8%) (fra VD 15)

Såfremt der lægges vægt på andre hensyn, herunder anlægsomkostninger og hensynet til at begrænse påvirkningen af landskabet omkring Ribe, anbefales en opgradering af den eksisterende rute 11. (fra VD 14)

Anlægsoverslaget for forslag C er på 100 mio. kr. Den samfundsøkonomiske forrentning er skønnet til mellem 3,5 og 5 %. (fra VD 16)

Revideret Forslag A skønnes at koste mellem 372 mio. kr. og 523 mio. kr.

Hvordan kan forslagetets rentabilitet vurderes, uden at der laves en analyse af de ændrede forudsætninger?

Er C lige så rentabel som revideret A?

Er C mere rentabel end revideret A, hvis erhverv- og miljøomkostninger samt forbedring af andre strækninger regnes med?

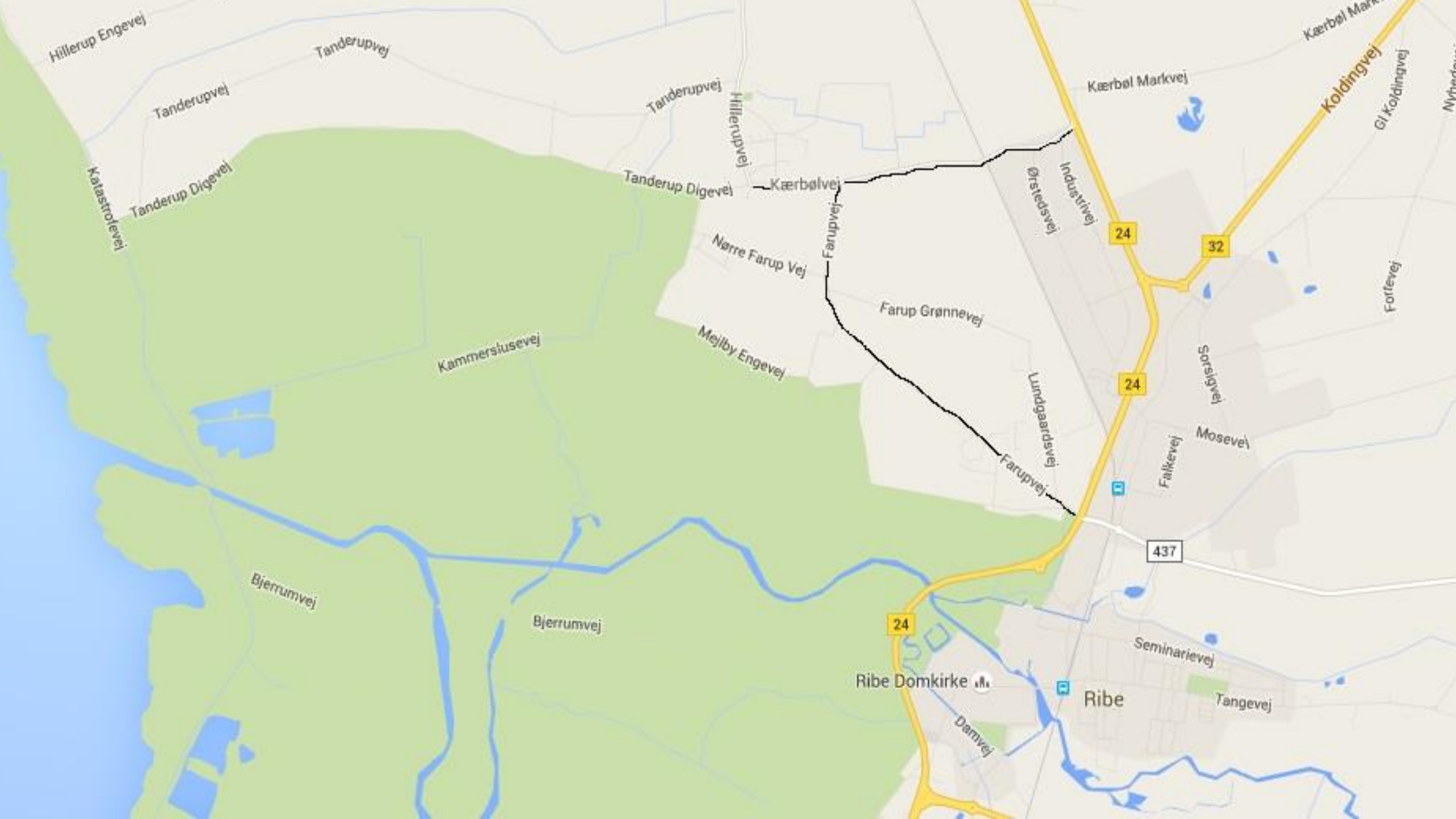
Konklusion

Den samlede visuelle og landskabelige effekt af omfartsvejen og Ringvejen, i det skrøbelige marsklandskab, udgør et problem set fra et planlægningsmæssig og landskabsfagligt perspektiv. Forslag A vil have store visuelle konsekvenser for landskabet omkring Ribe og det særlige samspil mellem Ribe middelalderby og marsklandskabet og derfor kan forslag A ikke anbefales ud fra en landskabsfaglig synsvinkel. *(fra VD 16)*

Burde disse uoprettelige negative konsekvenser veje tungere end de få tvivlsomme fordele, som etablering af en ny vej gennem marsken vil give?

VI KONKLUDERER, AT DET VIL VÆRE BEDRE AT BRUGE STATENS PENGE TIL AT FORBEDRE VEJNETTET, ET STED HVOR DER ØDELÆGGES MINDRE, OG GIVES STØRRE GEVINST!





Hillerup Engevej

Tanderupvej

Tanderupvej

Tanderupvej

Kærbo Markvej

Kærbo Markvej

Koldingvej

Katastrovej

Tanderup Digevej

Tanderup Digevej

Hillerupvej

Kærbovej

Østedsvej

Industrivej

24

32

Narre Farup Vej

Farupvej

Farup Grønnevej

Fortvej

Kammersløsevej

Mejby Engevej

Lundsgaardsvej

24

Sorsløsevej

Mosevej

Bjerrumvej

Bjerrumvej

Farupvej

Falkevej

437

24

Ribe Domkirke

Damvej

Ribe

Seminarievej

Tangevej

Henvisninger:

VD1: **Høringsnotat 2** – 2016 - side 8.

VD2: **Rapport. 541**, Statsvejnettet 2015 : oversigt over tilstand og udvikling. (2015).

VD3: **Høringsnotat 2** – 2016 – side 5

Vd4: **Rapport 533** Ribe Omfartsvej
Sammenfattende rapport side 58

VD5: **Høringsnotat 2** – 2016- side 10

VD6: **Høringsnotat 2**- 2016- side 11

VD7: **Indstilling om Ribe Omfartsvej** 2016-side 2

VD8: **Rapport 452, Strategi og baggrundsrapport for klimatilpasning** -2013- side 5 og 7

VD9: **Rapport 452, Strategi og baggrundsrapport for klimatilpasning** 2013- side 7

VD10: **Indstilling om Ribe Omfartsvej** 2016 –side 3

VD11: **Indstilling om Ribe Omfartsvej** 2016- side 2

VD12: **Indstilling om Ribe Omfartsvej** 2016- side 3

VD13: **Indstilling om Ribe Omfartsvej** 2016- side 2

VD14: **Høringsnotat 2**- 2016- side 10

VD15: **Indstilling om Ribe Omfartsvej** 2016 side 3

VD16: **Indstilling om Ribe Omfartsvej** 2016 side 3