

24. november 2015

Til:  
Vejdirektoratet



# 1. Ribe Omfartsvej - VVM Redegørelse, miljøvurdering

Danmarks Naturfredningsforening fremsender her kommentarer til miljøvurderingen. Vi ønsker indledningsvist at anerkende, at miljøvurderingen omfatter alle de relevante naturtyper og arter opført som udpegningsgrundlag for natura 2000 områderne.

Vore bemærkninger relaterer til den mulige linjeføring A. Vi henviser til afsnit i rapporten, som grundlag for vore bemærkninger (se bilag). Ud fra disse afsnit er vore konklusioner:

1. Der afsnøres omkring 1 % af fuglebeskyttelsesområdet ved gennemførelse af forslag A
2. Der er ikke dokumentation for at der ikke sker en negativ påvirkning af ynglefugle på udpegningsgrundlaget
3. Kompensationsforanstaltninger skal ses som led i en "fravigelse" af forbud i habitatdirektivet

## **Miljøvurderingens faglige niveau**

Det er vores klare opfattelse af miljøvurderingen fagligt set er meget lødig og objektiv samt at feltarbejdet er tilrettelagt fyldestgørende i forhold til årstider og dataindsamling for de respektive naturtyper og arter.

## **Miljøvurderingen som beslutningsgrundlag i forhold til habitatdirektivets artikel 6**

Naturstyrelsen har i et notat om 2 domme ved EU Domstolen gennemgået konsekvenserne i forhold til fremtidige konsekvensvurderinger af, om ansøgte aktiviteter kan påvirke et natura 2000 område væsentligt (j.nr. NST-4105-00002).

Den ene dom omhandler netop anlæggelse af en vej i et natura 2000 område. Af dommen og Naturstyrelsens fortolkning følger, at selv meget små indgreb i *naturtyper*, der er en del af udpegningsgrundlaget, leder til at en egentlig "fravigelse" af forbuddet i direktivets artikel 6.3 er nødvendig, hvis aktiviteten ønskes gennemført. Vor forståelse er, at tilsvarende gør sig gældende for indgreb i *levesteder og ynglelokaliteter*, for arter opført på udpegningsgrundlaget.

Miljøvurderingen lægger (afsnit 14.6) endvidere op til "kompensationsforanstaltninger". Den anden dom omhandlet i styrelsens notat indebærer, at kompensationsforanstaltninger som led i gennemførelsen af en aktivitet, netop skal ses i sammenhæng med en "fravigelse" af beskyttelsen.

Det følger endvidere af artikel 6.3, at der som forudsætning for en beslutning om gennemførelse af en aktivitet, skal foreligge dokumentation for, at der ikke vil være en negativ påvirkning af områdets integritet. Integriteten skal ses i forhold til udpegningsgrundlaget. Vi hæfter os derfor ved, at miljøvurderingen angiver at der er usikkerhed om, hvorvidt forringelsen der følger ved gennemførelse af linje A, vil medføre en negativ påvirkning af arter på udpegningsgrundlaget (afsnit 14.4.6).

Vi er opmærksomme på, at Naturstyrelsen (side 10 i "Sammenfattende rapport 533) har vurderet, at "påvirkningen af forslag A er så begrænset, at vejanlægget ikke vil påvirke Natura 2000-områdets integritet". Vi deler ikke denne vurdering, netop med henvisning til EU Domstolens dom i sag C258/11, der er omhandlet i Naturstyrelsens notat.

*Sammenfattende er vores konklusion, at miljøvurderingen ikke tilvejebringer en konsekvensvurdering i forhold til forpligtelserne i habitatdirektivets artikel 6.3 og 6.4 som indebærer, at linje A kan gennemføres uden en "fravigelse" af forbuddet i denne bestemmelse.*

## 2. Ribe Omfartsvej – vurdering af de tre forslag til linjeføring

Udarbejdet af DN Esbjerg Afdeling

Vi mener, at det vil være i strid med en lang række natur- og landskabsmæssige værdier at vælge forslag A, den vestlige linjeføring. Naturværdierne er grundlaget for områdets udpegning som Natura 2000 område, der bl.a. er baseret på udpegningerne som fuglebeskyttelsesområder og Ramsar område gennem en lang årrække. Ribe marsken er det eneste større baglandsområde, som er en del af Nationalpark Vadehavet

Forslag A vil være ødelæggende for den landskabelige og historiske sammenhæng mellem Ribe og marsklandskabet. Det er en af de meget væsentlige værdier for Ribe-området i turistmæssig henseende.

Denne vurdering er i fuld overensstemmelse med VVM rapportens landskabsvurdering!

### ***Forslag B eller C vil ikke påvirke marsklandskabet i væsentligt omfang***

De seneste trafiktællinger viser en faldende tendens i trafiktallene for rute A11 i Ribe-området. VVM rapporten viser, at de to forslag begge vil give en god trafikafvikling langt ud i fremtiden. Vi vurderer, at den nuværende trafik på A11 stort set afvikles uden væsentlige forsinkelser.

### ***Vi peger derfor på forslag C, som er langt den billigste og mindst indgribende løsning.***

1. En meget betydningsfuld del af forslag C er en stiunderføring ved Farupvej-krydset. Den vil give uhindret passage for de mange fodgængere og cyklister, der kommer fra den store, velbesøgte Ribe Campingplads, institutionerne, boligområderne og landsbyerne i området vest for krydset. Denne færdsel stopper trafikken på A11 adskillige gange i timen i løbet af dagen, ikke mindst i sommerhalvåret.
2. En udformning af C-projektet, så vejen fremtidig ikke har direkte udkørsel fra de tilstødende bebyggede ejendomme fra Farupvej krydset og nordpå, vil gøre det muligt at opsætte støjskærm for alle boligejendomme langs vejlinjen, så de kan få en god reduktion af støjgener fra trafikken. Det vil være relativt enkelt at skabe anden vejadgang for langt de fleste af de berørte boligejendomme, og de to ubemandede benzinstationer kan sagtens undværes, medens rastepladsen og Skovgrillen formentlig kan opretholdes.
3. Et tredje problem på den nuværende A11 er de langsomt kørende landbrugsmaskiner, som har A11 som den eneste forbindelse over Ribe Å i et meget stort område. Det giver en del gener, som vil kunne formindskes væsentligt ved anlæg af et antal vigepladser langs A11 fra rundkørslen ved Haderslevvej til Farupvej-krydset.
4. Endelig vil en stiunderføring ved Bjerrumvej fjerne problemer med krydsende fodgængere og cyklister. En sådan forbindelse vil endvidere være af stor betydning for adgangen til Nationalparken og give grundlag for efterfølgende anlæg af cykel- og gangsti langs

Bjerrumvej, som er den væsentligste adgangsvej til Ribe Kammersluse. Til Kammerslusen kommer der på årsbasis rigtig mange besøgende.

Det er vores vurdering, at de fire beskrevne foranstaltninger alene vil kunne sikre en god afvikling af trafikken på A11 mange år frem i tiden. De vil tillige forbedre forholdene for beboerne langs vejen.

En udbygning til fire spor på en del af strækningen, som er en del af forslag C, vil efter vores vurdering kunne udelades eller udsættes til senere.

Med venlig hilsen

Bo Håkansson  
Danmarks Naturfredningsforening  
[boh@dn.dk](mailto:boh@dn.dk)

Henrik Præstholt  
Danmarks Naturfredningsforening  
Esbjerg Afdeling  
[henrikpr@stofanet.dk](mailto:henrikpr@stofanet.dk)

**BILAG vedlagt:**

"Citater fra rapporten"

## BILAG - citater fra rapporten

vore fremhævelser:

side 118

### 14.4.1 Forslag A

Forslag A gennemskærer et område omfattet af Natura 2000-fuglebeskyttelse. Påvirkningen vil omfatte en permanent arealinddragelse på omkring 14 ha til nyt vejanlæg. Samtidig vil forslag A føre til en fragmentering af fuglebeskyttelsesområdet, og et område på omkring 75 ha kommer til at ligge imellem det nye forslag A og den nuværende Ringvej, uden sammenhæng med resten af fuglebeskyttelsesområdet. En vej igennem Natura 2000-området vil også medføre visuel forstyrrelse/barriere, og fuglearter på udpegningsgrundlaget vil blive forstyrret af lys og støj. Fuglebeskyttelsesområdets areal udgør totalt ca. 6.700 hektar. Dvs. at der afsnøres omkring 1 % af fuglebeskyttelsesområdet af den planlagte fremtidige vej.

side 119

### 14.4.6 Ynglefugle

Forslag A, B1 og B2 påvirker potentielt i større eller mindre omfang ynglefugle på udpegningsgrundlaget for fuglebeskyttelsesområdet omkring Ribe Å. Gennemgangen af området i forår og sommer 2014 har ikke kunnet påvise forekomst af ynglefugle på udpegningsgrundlaget i det område, som potentielt vil blive berørt af anlægget. Men det er muligt, at en eller flere af arterne kan yngle uregelmæssigt i området. Ynglefugle kan blive påvirket direkte ved visuel forstyrrelse, lys og vejstøj. Således har hollandske studier vist, at støj fra veje og jernbaner kan føre til væsentligt mindre ynglesucces hos englevende fugle, /Reijnen m.fl. 1996,/. Både vejstøj og lys fra trafikken er ofte fremhævet som væsentlige påvirkninger for både dyr og fugle i områder, hvor nye veje anlægges, /Spellerberg 1998, Karlson m.fl. 2014/. En ny vej (forslag A) igennem et beskyttet eng- og marskområde vil også medføre en øget risiko for trafikdrab på ynglefugle. Forslag A vil således medføre en potentiel forringelse af forholdene for ynglefugle i området omkring vejen. Det er dog usikkert, om denne forringelse vil medføre en negativ påvirkning på de arter, der indgår på udpegningsgrundlaget.

Påvirkningen fra udbygningen af den eksisterende vej, forslag B1 og B2, vil være langt mindre, da den potentielt negative effekt fra den nuværende vej ikke vil blive væsentligt forøget ved B-forslagene i fremtiden i forhold til situationen i dag.

side 121

## 14.6 Kompensationsforanstaltning - Forslag A

I forbindelse med en tidligere VVM-undersøgelse for en ny Ribe Omfartsvej, som blev fremsat som en del af Ribe Amts regionplan og efterfølgende regionplantillæg fra 2003, blev der foreslået en kompensation for afsnøring af dele af fuglebeskyttelsesområdet. Kompensationen bestod i etablering af et nyt 90 hektar stort naturområde med vedvarende græs vest for omfartsvejen. Ligeledes blev det foreslået at gennemføre frivillige græsningsaftaler på arealet mellem forslag A og den eksisterende ringvej for at øge den landskabelige og biologiske værdi af dette område. Udlæg af arealer til vedvarende græs og græsning vil generelt kunne bidrage positivt på flere af ynglefuglene på udpegningsgrundlaget i Natura 2000-område nr. 51 og derved virke kompenserende for de negative påvirkninger, der påføres arealet ved forslag A.

Effekten af ovenstående forslag om udlæg af et nyt naturareal med vedvarende græs for de rastende fugle (gæs og hjejler) vurderes dog som tvivlsom, da disse arter i stort omfang raster på dyrkede marker. En vis effekt vil dog kunne opnås, hvis de nye arealer friholdes for jagt.