

MINISTEREN

Transport- og Bygningsudvalget  
Folketinget

Dato 2. juni 2016  
J. nr. 2016-2794

Frederiksholms Kanal 27 F  
1220 København K

Telefon 41 71 27 00

Transport- og Bygningsudvalget har i brev af 19. maj stillet mig følgende spørgsmål (TRU alm. del), som jeg hermed skal besvare.

**Spørgsmål nr. 514:**

Ministeren bedes kommentere materialet fra Arbejdsgruppen fra Ribes foretræde for udvalget den 19. maj 2016 vedrørende en ny omfartsvej ved Ribe, jf. TRU alm. del - bilag 282, og herunder bedes ministeren særskilt forholde sig til, om de 800 årlige særtransporter, som tilsyneladende i følge Esbjerg Kommune befærder den nuværende Ribe Omfartsvej, er det retvisende antal, og hvordan dette tal i givet fald er dokumenteret.

**Svar:**

I VVM-undersøgelsen af en omfartsvej ved Ribe, som Vejdirektoratet har gennemført, har man skitseprojekteret tre forskellige forslag. A og B er linjeføringer til en omfartsvej, mens C er opgradering af den nuværende rute 11 igennem Ribe.

Jeg har forelagt spørgsmålet om særtransporter for Vejdirektorat, som oplyser følgende:

*”Rute 11 ved Ribe indgår i det prioriterede rutenet for transporter fra vindmølle-industrien, og anvendes til omfangsrige transporter, der ikke kan anvende motorvejene. Det er politiet, der udsteder tilladelse til særtransporter, og man oplyser, at tilladelserne ofte gives for ét år af gangen, uden begrænsning i antallet af transporter. Der findes derfor ikke nogen central registrering af antallet af disse transporter.*

*Antallet af særtransporter vurderes at variere meget fra år til år. Antallet af omfangsrige transporter på rute 11 ved Ribe vurderes at være faldet de seneste år, da en del tårnelementer er blevet så tunge, at transporterne ikke kan krydse broen over Ribe Å på grund af vægtbegrænsning på broen.*

*I forslag A bygges en ny bro over Ribe Å, og denne vil være dimensioneret til at kunne klare tunge særtransporter. I forslag B etableres en ny bro til de sydgående kørespor. Den nye bro er dimensioneret til tunge særtransporter, og skal således også benyttes af tunge nordgående særtransporter. Forslag C omfatter ikke en ny bro over Ribe Å, og vil således ikke ændre den nuværende*



*situation for de tunge særtransporter. Hvis man etablerer en klapbro over Ribe Å, som er et muligt supplement til alle tre løsninger, vil en sådan være dimensioneret til tunge særtransporter.*

*De omfangsrige særtransporter har ikke været et selvstændigt argument for etablering af en omfartsvej ved Ribe. Det er dog Vejdirektoratets opfattelse, at hvis der etableres en omfartsvej, så bør vejen have en udformning, der også gør det muligt, at den anvendes af særtransporterne.”*

På baggrund af VVM-undersøgelsen har Vejdirektoratet indstillet, 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 give den største samfundsøkonomiske gevinst. Det er dog samtidig den løsning, som har de største arealmæssige konsekvenser, og vil på strækningen omkring Ribe Å gennemskære Natura 2000-området på en ret høj vejdamning.

Esbjerg Kommune har peget på en mindre højklasset udgave af forslag A. Vejdirektoratet har foreslået, at man med henblik på at reducere anlægsbudgettet samt at imødekomme synspunkterne i flere høringssvar om sikring af gode vejforbindelser på tværs af omfartsvejen undersøger en sådan løsning nærmere.

Vejdirektoratet har desuden indstillet, at hvis 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 gennem Ribe med udgangspunkt i VVM-undersøgelsens forslag C.

På baggrund af VVM-undersøgelsen og Vejdirektoratets indstilling skal vi træffe en politisk beslutning i forligskredsen bag *Aftaler om en grøn transportpolitik* om hvilken løsning, der er bedst.

Med venlig hilsen

Hans Chr. Schmidt