

Folketinget
Transport-, Bygnings- og Boligudvalget

Ribe, den 22. december 2016

Vedr. omfartsvej A11 ved Ribe

Jeg har besluttet mig for at henvende mig til jer pga. beslutningen der er truffet vedr. Forslag C for omfartsvejen ved Ribe (A11).

Jeg anerkender at Andreas Steenberg fra Det Radikale føler sig provokeret af at Trafikministeren har udtalt (ifølge Esbjergs borgmester Johnny Sættrup), at han er med på helt at droppe C-løsningen og spare de MDKK 190 til en omfartsvej ved Ribe, når der er stor modstand lokalt. Det er klart at man ikke kan træffe en sådan beslutning udenom Transportudvalget.

Ifølge Jyske Vestkysten har Andreas Steenberg udtalt, at De Radikale står ved aftalen, der er indgået på et meget oplyst grundlag. Jeg må desværre så stille spørgsmålstegn ved hvorvidt grundlaget forelagt Transportudvalget har været tilstrækkeligt og jeg bliver nødt til at fremhæve:

Der blev afleveret 2263 underskrifter imod Forslag C til Transportministeren den 29. november 2016; før beslutningen om Forslag C blev taget, fik gruppen 'Nej til omfartsvej ved Ribe' foretræde for Transportudvalget og afleverede (så vidt jeg husker) omkring 1300 underskrifter, så at der er samlet næsten dobbelt så mange underskrifter **imod** Forslag C efter beslutningen er taget i Transportudvalget, er et meget klart signal om at der er meget modstand i lokalområdet mod Forslag C, og dermed foreligger der nye oplysninger i sagen, der bør tages med i overvejelserne i Transportudvalget.

Jeg bliver trist til mode når Henning Hyllested er af den opfattelse at det er en 'magt-elite' der forsøger at tvinge deres løsning igennem overfor en nytiltrådt Transportminister. Det er på ingen måde kun en delegation fra Esbjerg Kommune, DI, Esbjerg Erhvervsudvikling, Varde Kommune m fl., der er imod Forslag C; vi er rigtig mange lokale borgere, der ikke kan se at Forslag C er en holdbar løsning, og det viser desværre at vi lokalt ikke har været dygtige nok til at gøre vores nærmeste politikere opmærksomme på, hvad det er for udfordringer vi ser lokalt og som vi bliver påvirket af dagligt. Det vil jeg gerne forsøge at råde bod på nu.

I Vejdirektoratets VVM-redegørelse rapport 533-2015 bliver Forslag C kaldt 0+ alternativ, og overskriften i sig selv beskriver ganske tydeligt at der ikke er den store gevinst ved denne løsning.

Ifølge Vejdirektoratets Forslag C skal strækningen Trojelsvej-Plantagevej udvides fra 2 til 4 spor fra Nørremarksvej i nord til rundkørslen syd for det vi lokalt kalder Plantagekrydset (Obbekærvej/Farupvej/Plantagevej); en strækning på ca. 1½ km. Det er muligt at jeg som lægmand ikke kan forstå det, men i så fald vil jeg gerne have forklaret hvordan man forestiller sig at trafikken vil glide bedre ved at gå fra 2 til 4 spor og derefter til 2 spor igen indenfor så kort en strækning, hvor der også er 2 lyskryds; jeg forestiller mig at det blot vil danne kø når

de 4 spor skal flette til 2 og dermed gøre trafikafviklingen langsommere. Man skal desuden huske på, at på denne strækning er der en jernbaneoverskæring, og det er tidligere blevet oplyst at der er 52 tog dagligt, som trafikken skal stoppe op for, hvilket igen er med til at forsinke og bremse trafikafviklingen. Se i øvrigt bilag med kort, hvor jeg har forsøgt at give et overblik over hvad Forslag C betyder for os.

Forslag C vil ikke være fremtidssikret ift. stigning i trafikmængden og giver ikke mulighed for at udvide yderligere på sigt. Forslag C vil ikke medføre besparelse i rejsetid, som ellers har været et af de primære formål for en omfartsvej. Der står desuden beskrevet i VVM-redegørelsen, at ved Forslag C er der ikke gennemført trafikberegninger, da trafikmodellen ikke er egnet til at belyse effekten af denne type udbygningsprojekter; så hvordan kan man i Transportudvalget konkludere at dette er en fremtidssikret løsning? Desuden er Forslag C i samme rapport vurderet til at være det mindst samfundsøkonomisk rentable forslag og en intern rente er der slet ikke blevet regnet på, hvilket igen indikerer at investeringen ikke vil stå mål med en målbar effekt og forbedret situation for trafikafvikling for strækningen.

Jeg er også meget bekymret for hvordan trafikforholdene bliver for de bløde trafikanter (cyklende og gående) fra rundkørslen v/Circle K i nord og strækningen frem til lyskrydset ved Plantagekrydset i syd. Hvilke tanker har I gjort jer for at børn og andre bløde trafikanter kan komme sikkert til og fra skole og arbejde? I Vejdirektoratets VVM-redegørelse er der kun beskrevet forhold for bløde trafikanter, der skal krydse Farupvej/Obbekjærvej, men alle de bløde trafikanter, der færdes langs ruten, er ikke taget med i overvejelserne.

Derudover undrer jeg mig over at der skal opstilles støjværn fra Nørreremarksvej i nord til jernbaneoverskæringen på Plantagevej (300 m); både før og efter denne meget korte strækning bliver der ikke opstillet støjværn, og jeg vil gerne have svar på hvilken løsning man har for at undgå støjgener for beboerne i områderne før og efter denne korte strækning?

Det har vakt undren lokalt at man har valgt en løsning hvor der skal bygges en klapbro ved Ribe. En sådan løsning vil forlænge rejsetiden når klapbroen skal op og al trafik vil stå stille rundt om Ribe. Er der lavet nogle beregninger på hvor lang tid det tager for en klapbro at gå op og ned og hvor meget kø det vil forårsage i forskellige tidsrum i løbet af dagen? Dette er ikke fordrende for at man vil komme hurtigere fra f. eks. Esbjerg til Tønder.

Det er muligt at den nuværende bro er ved at have nået sin levetid og at der skal bygges en ny for at levetidsforlænge vejføringen, og om dette skal være med eller uden klap, vil jeg ikke sige hverken for eller imod. Men jeg tænker at der er nogle alternative løsningsmuligheder. Man kunne f. eks. undgå at bygge en klapbro (og dermed undgå at forlænge rejsetiden), hvis man bygger en anlægsbro vest for den nuværende bro, hvor skibe og både kan anlægge om sommeren. Denne anlægsbro kan evt. konstrueres, så man kan gå på en gangbro langs å-løbet fra Ribe Sejlklub til anlægsbroen. Anlægsbroen bør være justerbar/flydende, da det er meget varierende hvor meget vand der er i åen. Ligeledes bør anlægsbroen kun være tilgængelig fra april til f. eks. september, da vi har store udfordringer med bagvand, der hober sig op, især i efterårs- og vintermånederne og perioder med oversvømmelser vil kunne ødelægge anlægsbroen.

Har I haft med i overvejelserne at beboerne langs Plantagevej er taget som gidsler og nu bliver stavnsbundet til et hus, der ikke kan sælges? Jeg vil gerne bede jer om hver især at overveje hvordan du ville reagere, hvis vejen hvor du bor pludselig bliver ændret fra 2 til 4 spor?

Jeg kunne egentligt også godt tænke mig, at høre hvordan beboerne på Plantagevej skal komme ind til byen? Får de ensrettet udkørsel mod højre, og skal så bagom ad Nørremarksvej for at komme til byen, eller mod syd? Eller skal deres grunde åbnes bagud mod Fasanvej? Det vil så for en del af beboerne konflikte med togskinneerne.

Hvis man når til den beslutning i Transportudvalget at en C-løsning skal skrottes og alternative ruter skal undersøges nærmere, vil jeg foreslå at man som en mellemløsning og indtil en fremtidssikret løsning bliver valgt, ser på at få lavet flere vigespor i begge retninger fra Haderslevvej-rundkørslen i syd til Gredstedbro i nord. Det vil give den langsomt-kørende trafik mulighed for at vige for den almindelige trafik, måske skal man vha. skiltning angive at i visse tidsrum skal traktorer, mobil-kraner, mejetærskere mm trække ind til siden for at få trafikken til at flyde bedre i spidsbelastningsperioderne (v/Ribe er det så vidt jeg ved især mellem kl. 6:30-8:30 og igen mellem kl. 15:00-17:00). På hver side af broen ved åen kunne man desuden etablere såkaldte vista points, så turister der kører forbi har mulighed for at stoppe op og tage fotos af vores smukke by uden at være til gene for trafikken og skabe farlige situationer, som turisterne gør i dag, når de parkerer langs landevejen.

Jeg er klar over at størstedelen af Transportudvalget ønsker at stå ved den aftale, man har indgået, men jeg ønsker inderligt at I, forligsparterne, sørger for at der ikke 'går politik' i det og at I vil genoverveje denne beslutning; se bort fra de partipolitiske farver og fra uheldig håndtering fra Trafikministerens og vores lokale borgmesters side, og i stedet fokusere på at få et trafikforslag på bordet, der tager højde for at være en fremtidssikret vejføring og en investering der samfundsøkonomisk vil være den bedst mulige løsning. Måske skal Vejdirektoratet i stedet evaluere en ny løsning øst om Ribe, som slet ikke er blevet inkluderet i den seneste VVM-redegørelse.

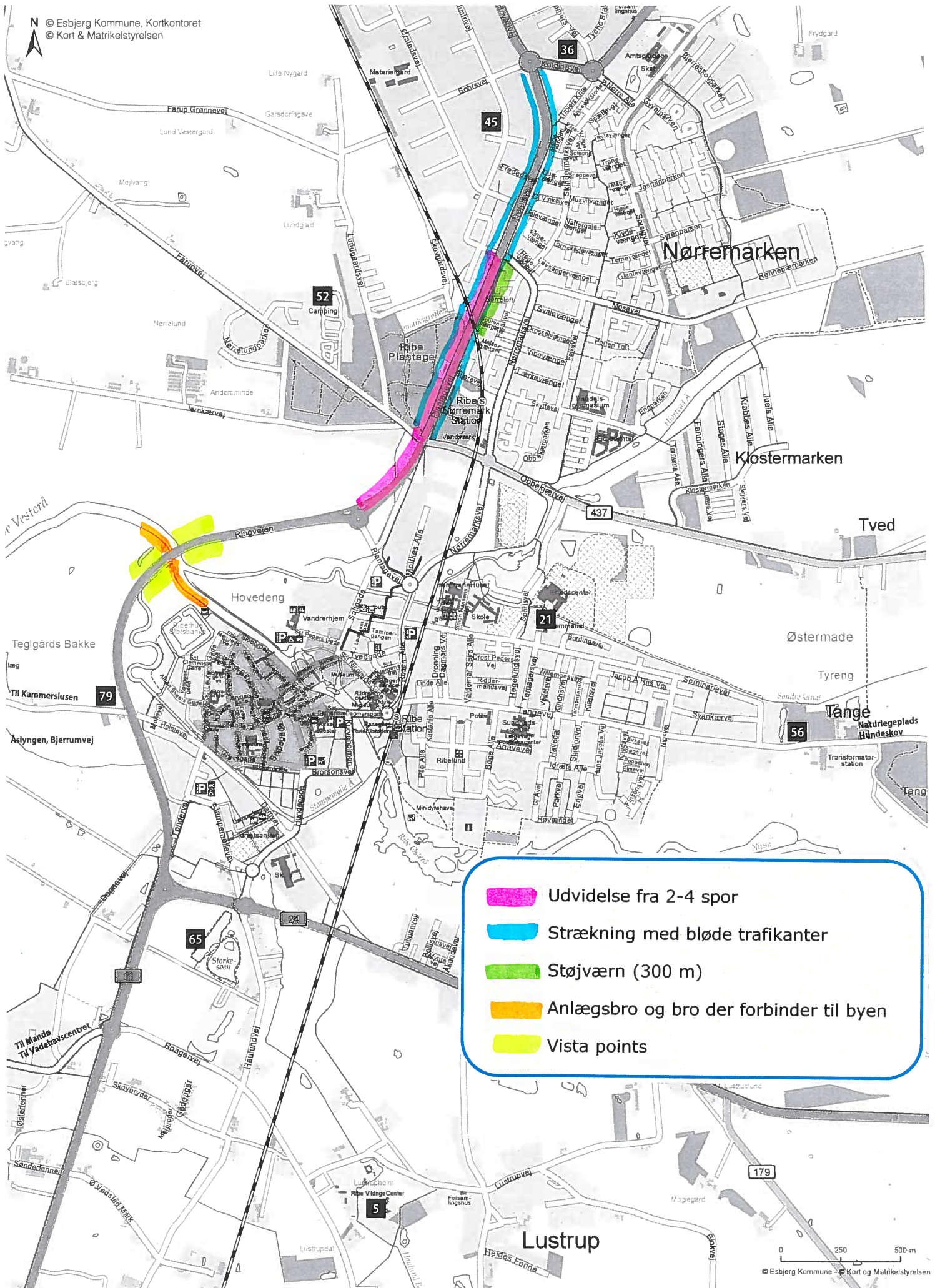
Hvis der er noget der giver anledning til spørgsmål er I meget velkommen til at kontakte mig. Alternativt vil jeg opfordre til at I inviterer til den lokale gruppe, der arbejder mod Forslag C for at denne gruppe får mulighed for at fremføre vores argumenter mod Forslag C; så de på demokratisk vis får samme vilkår, som den anden lokale gruppe der har opponeret imod omfartsvej ved Ribe og som tidligere har haft foretræde for Transportudvalget.

En af kontaktpersonerne imod Forslag C er Mogens Haugaard, Ribe. Hans kontaktdetaljer er MH@logitrans.com, mobil tlf. nr. 2380 6610, arbejdstlf. nr. 7688 1691.

Jeg ser frem til at modtage svar på mine spørgsmål og jeg vil igen gerne opfordre til at man i Transportudvalget genovervejer beslutningen vedr. Forslag C ift. udbygningen fra 2 til 4 spor på så kort en strækning.

Med venlig hilsen

Inge Bjerrum Hansen
Fredensvej 7, 6760 Ribe
E-mail: ingebjerrum@gmail.com



- Udvidelse fra 2-4 spor
- Strækning med bløde trafikanter
- Støjværn (300 m)
- Anlægsbro og bro der forbinder til byen
- Vista points