

Opgradering af Rute 11 Varde-Korskro

Høringsnotat afsluttende høring

Maj 2024



Indhold

Indledning	3
Afsluttende høring.....	3
Videre proces.....	3
Alternative forslag	4
Resumé af høringssvar.....	4
Vejdirektoratets bemærkninger.....	4
Ekspropriation	5
Resumé af høringssvar.....	5
Vejdirektoratets bemærkninger.....	5
Holdning til de undersøgte løsninger	6
Resumé af høringssvar.....	6
Vejdirektoratets bemærkninger.....	7
Lokal trafik og adgangsforhold	8
Resumé af høringssvar.....	8
Vejdirektoratets bemærkninger.....	9
Natur og miljø	12
Resumé af høringssvar.....	12
<i>Påvirkning af dyr og andre beskyttede områder og arter</i>	12
Vejdirektoratets bemærkninger til påvirkning af dyr m.v.....	13
<i>Påvirkning af vand</i>	15
Vejdirektoratets bemærkninger til påvirkning af vand.....	16
Øvrige bemærkninger	16
Resumé af høringssvar.....	16
Vejdirektoratets bemærkninger.....	16

Indledning

Den 28. juni 2021 blev der indgået et bredt politisk forlig om "Infrastrukturplan 2035", som omfatter statens investeringer og initiativer på transportområdet for perioden 2022-2035. Det fremgår af aftalen, at der skal udarbejdes en miljøkonsekvensvurdering (MKV) for opgradering af Rute 11 mellem Korskro og Varde. Formålet med opgraderingen af Rute 11 mellem Korskro og Varde er at forbedre trafikafviklingen og trafiksikkerheden.

Afsluttende høring

Miljøkonsekvensvurdering (MKV) for opgradering af Rute 11 på strækningen mellem Korskro og Varde har været i offentlig høring i perioden fra 28. november 2023 til 2. februar 2024. Der har været afholdt borgermøde i Varde i januar 2024, hvor resultatet af miljøkonsekvensvurderingen blev præsenteret, og hvor de fremmødte havde lejlighed til at tale med Vejdirektoratets fagfolk.

På borgermødet var der fokus på de ændrede adgangsforhold, hvilket medfører, at naboer bliver påført både omveje og økonomiske udgifter til drift af nye adgangsveje. Der blev generelt sat spørgsmålstegn ved behovet for en udbygning, herunder konsekvenser i forhold til ekspropriation, mens der var positive tilkendegivelser i forhold til anlæg af en cykelsti.

I den offentlige høring har Vejdirektoratet modtaget 80 høringssvar fra enkeltpersoner, familier, virksomheder, myndigheder og organisationer.

I det følgende sammenfattes hovedpunkter i de indsendte svar, som er grupperet i en række emner:

- Alternative forslag
- Ekspropriation
- Holdning til de undersøgte løsninger
- Lokal trafik og adgangsforhold
- Natur og miljø
- Øvrige bemærkninger

Alle høringssvarene kan læses i deres fulde omfang på projektets hjemmeside [Opgradering af rute 11 Korskro-Varde | Vejdirektoratet](#).

Videre proces

I forbindelse med den offentlige høring har Vejdirektoratet modtaget høringssvar fra Miljøstyrelsen, og den del der omhandler overfladevand og grundvand har givet anledning til nye analyser og beregninger. Det betyder, at resultatet af disse beregninger vil blive udsendt som et tillæg til miljøkonsekvensvurderingen, og forventes at kunne sendes i offentlig høring inden sommerferien. Høringssvar, der omhandler vandmiljøet, er derfor ikke behandlet i dette høringsnotat. Tillæg til miljøkonsekvensvurdering vil indgå i en anlægslov for projektet, som er projektets formelle miljøgodkendelse.

Der er taget politisk stilling til projektet, og den 14. marts 2024 blev det offentliggjort, at Rute 11 vil blive anlagt i den fulde udbygning. Det næste skridt er vedtagelse af en anlægslov, som giver

Vejdirektoratet bemyndigelse til at udføre anlægsarbejdet. Det forventes, at der vil blive fremlagt et forslag til anlægslov i Folketinget i efteråret.

Når anlægsloven er vedtaget, kan Vejdirektoratet gå i gang med detailprojektering og ekspropriation til vejanlægget. Dette arbejde forventes at vare frem til foråret 2026, hvorefter anlægsarbejdet kan igangsættes. Det er planlagt, at udbygningen er færdig i slutningen af 2028.

Det er vigtigt for Vejdirektoratet at fortsætte den gode dialog med naboer og kommuner, og det vil i det omfang, det er muligt, blive søgt at tilpasse projektet i forhold til lokale behov og hensyn.

Alternative forslag

Resumé af hørings svar

I en række hørings svar argumenteres der for, at man i stedet for at udbygge Rute 11 hellere burde anlægge en ny vej mellem Rute 11 og Rute 12. Der henvises til Ribe Amts Regionplan 2012, hvori der indgik en ny motortrafikvej, som skulle aflaste både Rute 11 og 12 fra Varde og ned til motorvejen. Der argumenteres for, at en sådan vej ville kunne have en god trafikal funktion for den tunge trafik til og fra Esbjerg, pendlertrafikken og trafikken til og fra sommerhusområderne. Det anføres, at et sådant vejforløb – sammenlignet med forslaget om fuld udbygning af Rute 11 – i langt mindre grad vil påvirke eksisterende ejendomme.

En ny vej vil ganske vist være en ny barriere i landskabet, men der argumenteres for, at projektforslaget om fuld udbygning vil være en meget omfattende udvidelse af vejarealet, og at dette også vil skabe en barriere, som er langt større end den eksisterende vej.

Der peges også på, at Rute 12 for mange er en mere direkte rute, og at man hellere bør løse problemerne på denne, frem for at udbygge Rute 11.

Der nævnes også en forlængelse af Vestkystvej fra Billum til Vittarp ved Nybro, som Ribe Amtsråd besluttede i 2005.

Vejdirektoratets bemærkninger

Det er ikke undersøgt at anlægge en ny vej i åbent land som løsning i stedet for at udbygge Rute 11, idet kommissoriet for opgaven alene omfatter opgradering af Rute 11. Undersøgelse af alternative vejforløb har således ikke har været en del af den opgave, som Vejdirektoratet har udført. Anlæg af en ny vej ville også påvirke ejendomme, natur og bysamfund.

Vestkystvej er en kommunal vej, hvor Varde Byråd i 2010 besluttede ikke at gå videre med planerne om at forlænge vejen.

Ekspropriation

Resumé af høringsvar

I mange høringsvar anføres det, at den fulde udbygning vil kræve omfattende ekspropriationer, og at dette vil have meget stor påvirkning for de enkelte borgere og familier samt for lokalområdets liv og sammenhængskraft. På nogle af de ejendomme, som forventeligt skal eksproprieres, har familier boet gennem flere generationer.

Den anføres fra flere, at ejendomme langs vejen ved fuld udbygning vil blive uattraktive som følge af vejens dominans og støj, samt den omvejskørsel, som lukning af direkte adgange til rute 11 vil indebære. Det vil gøre det vanskeligere at sælge ejendommene, og der er risiko for, at de med tiden vil komme til at stå som nedrivningsmodne. Det foreslås, at alle ejendomme tilbydes ekspropriation som følge af projektet.

En borger oplyser, at ekspropriationerne vil indebære, at marker bliver delt i mindre stykker, som ikke kan drives effektivt.

Der gøres opmærksom på, at Ølufvad Kro, som er bygget i 1677, er fredet. Der udtrykkes bekymring for, at anlægsarbejdet vil skade kroen, og derfor ønskes der før, under og efter målinger af kroen for at vurdere, om der sker skader. Der stilles krav om, at evt. skader dækkes af Varde Kommune eller af Vejdirektoratet.

Der anmodes om, at Vejdirektoratet indgår i en tæt dialog med ejerne af de mange ejendomme, som på forskellig vis vil blive påvirket af projektet, herunder for at drøfte mulige tilpasninger. Og der anmodes om, at processen i forbindelse med ekspropriation kommer til at foregå hurtigt, så der kan sikres afklaring om økonomi og skabes mulighed for at komme videre.

Vejdirektoratets bemærkninger

I det videre forløb vil Vejdirektoratet igangsætte detailprojektering, og i den forbindelse vil der blive arbejdet videre med optimering af adgangsveje, med henblik på at reducere gener og skabe bedst mulige adgangsforhold inden for projektets overordnede rammer. Vejdirektoratet vil gå i dialog med ejerne af ejendomme om mulige tilpasninger, men det kan ikke undgås, at der vil ske en påvirkning af omgivelserne og medføre gener for naboerne i forbindelse med udbygningen af vejen.

Ved projektets realisering vil der blive nedsat en statslig Ekspropriationskommission. Kommissionen vil være den myndighed, der træffer endelig beslutning om areal- og rettighedserhvervelse for projektet, samt fastsætter erstatning for de ejendomsræssige indgreb. Det er således Ekspropriationskommissionen, der beslutter, hvilke ejendomme, der bliver så berørt af projektet, at de vil skulle eksproprieres i sin helhed. Selv om en ejendom ikke bliver arealmæssigt berørt, så kan Ekspropriationskommissionen vurdere, om en ejendom skal tilkendes erstatning ud fra et naboretligt grundlag, herunder evt. påvirkning af ejendomme som følge af anlæggets gennemførelse og placering.

Vejdirektoratet vil tidligt i forløbet indkalde berørte lodsejere til et informationsmøde og løbende udsende informationsbreve. Her vil vi fortælle nærmere om den konkrete udformning af projektet samt om nærmere forhold vedrørende bl.a. ekspropriation, adgangsforhold og jordfordeling.

Holdning til de undersøgte løsninger

Resumé af hørings svar

I mange af de indsendte hørings svar udtrykkes der omfattende kritik af den fulde udbygningsløsning. Kritikken samler sig især om følgende emner:

- Der er ikke brug for projektet, der betegnes som spild af penge og meningsløst. Trafikafviklingen på strækningen fungerer i mange henseender udmærket, og den er blevet bedre i de senere år, bl.a. som følge af, at nøgler til sommerhuse udleveres via nøglebokse. De egentlige trafikale problemer ligger på strækningen gennem Varde by og i et vist omfang ved rundkørslen ved Kors kroen. Der peges på, at der er behov for forbedringer af trafikafviklingen gennem Varde by, herunder ikke mindst i forbindelse med en række kryds på kommunens strækning.
- Projektet vil skabe en meget stor barriere i landskabet og for de omkringliggende ejendomme. Mange ejendomme ligger tæt på vejen – de vil få udsigt til et dominerende vejanlæg. Det anføres, at den nye vej i bredden samlet set vil dække et areal på ca. 47 meter, når der tages højde for, at der udover vejudbygningen skal anlægges adgangsveje, grøfter, rabatter mv. Nogle steder vil det være over 3 gange så bredt som det eksisterende vejareal. Den nye vej vil få gennemgribende konsekvenser for landskabet, og mennesker og dyr vil have vanskeligt ved at krydse vejen.
- Lukning af de mange direkte adgange til vejen vil indebære, at adgang til og fra ejendommene vil være forbundet med stor omvejskørsel. Dette betegnes som uacceptabelt, og betyder mere kørsel både for personbiler og tunge køretøjer, herunder landbrugsmaskiner. Der udtrykkes ønske om økonomisk kompensation for omkørslen. Det vil også være omvejskørsel for udrykningskøretøjer, herunder ambulancer, beredskab mv., som vil komme senere frem til dem, der har behov for hjælp. Lukning af adgange gør det også vanskeligere at opretholde lokalmiljøet omkring vejen, og sammenhængskraften i Vester Nebel Sogn vil blive svækket, fordi det bliver vanskeligt at passere vejen og vanskeligere at komme frem i det hele taget. Det oplyses, at Ny Liftstrup langs Rute 11 er udpeget til bevaringsværdigt kulturmiljø som eksempel på en hedekoloni.
- Det kritiseres, at de grusveje, der planlægges anlagt, er forudsat at være private fællesveje. Dette indebærer, at lodsejerne pålægges en udgift i forbindelse med drift og vedligeholdelse af vejene, hvilket ikke findes rimeligt. Det ønskes i stedet, at vejene får status af kommunale veje. Der er desuden bemærkninger til vejenes udformning – det er vigtigt, at vejene kan bære den tunge trafik, som færdes til og fra ejendomme. Nogle udtrykker ønske om, at adgangsvejene asfalteres.

Blandt kritikerne af den fulde udbygning er der hos mange ønske om at 0+ løsningen gennemføres, idet denne vurderes at være tilstrækkelig til at løse de – begrænsede – trafikale problemer. Flere anbefaler, at der sættes hastighedskontrol, såkaldte "fotofælder", op på strækningen, og nogle anbefaler anlæg af flere svingbaner, bl.a. ved Vestervadvej.

Der er fra mange opbakning til anlæg af vigelommer, udbygningen af rundkørslen ved Kors kroen samt anlæg af cykelstien. Der peges på, at antallet af vigelommer med fordel kunne øges. Nogle tvivler dog

på, at cykelstien vil blive brugt og spørger til, hvordan adgangen til stien, herunder for beboere på vestsiden af vejen, skal ske.

Der er også mange høringsvar, der bakker op om den fulde udbygningsløsning. Især fra virksomheder, Esbjerg og Varde Kommuner samt flere erhvervsorganisationer anføres det, at der er behov for udbygning, og at den er nødvendig for fortsat erhvervsudvikling, idet vejen i dag er hårdt belastet, især i weekender og i sommerperioden.

En god og tidssvarende vejforbindelse har stor betydning for at kunne tiltrække arbejdskraft og i forbindelse med transport af varer til og fra virksomhederne. Vejudbygningen vil sikre en bedre opkobling til motorvejsnettet og dermed til resten af landet og til udlandet.

Det anføres, at Rute 11 er en af de vigtigste veje for den omfattende turistindustri langs Vestkysten, og at tidssvarende infrastruktur er en afgørende forudsætning for fortsat at kunne udvikle erhvervet. Udbygning af vejen vil være til gavn for turisterhvervet både i Varde og Ringkøbing Skjern Kommune, som samlet er Danmarks største feriedestination med ca. 10 mio. overnatninger om året.

Desuden anføres det i mange høringsvar, at vejen i dag er en flaskehals, som besværliggør trafikafviklingen, og som skaber farlige situationer. Det går ud over brugerne i lokalområdet og over de mange turister, som færdes på vejen. Det oplyses bl.a., at der i op til 35 uger om året opleves kødanrelser, hvilket giver turister gener og ventetid.

Vejdirektoratets bemærkninger

Vejdirektoratet har noteret de forskellige synspunkter i forbindelse med projektet. Vejdirektoratet er enig i, at Rute 11 ved opgradering vil blive en større barriere, som vi være vanskeligere for mennesker og dyr at krydse. Formålet med lukning af en lang række direkte adgange til Rute 11 er at fremme både fremkommelighed og trafiksikkerhed, og der etableres veje, som sikrer adgang til alle ejendomme og arealer.

Det er Vejdirektoratets vurdering, at den trafikale belastning af adgangsvejene vil være meget begrænset i og med de alene har til formål at sikre vejadgang for de ejendomme, der ikke længere vil have direkte vejadgang til Rute 11. Veje med denne funktion er mange steder i landet private fællesveje.

Der er ikke foretaget beregninger af, hvad projektet betyder for responstid for beredskab, ambulancer mv. til konkrete ejendomme langs strækningen. Vejdirektoratet vurderer, at den samlede betydning af projektet i forhold til responstid vil være meget begrænset, da projektet også indebærer bedre fremkommelighed, herunder bedre overhalingsmuligheder og højere hastighedsgrænse på Rute 11, som vil gøre det lettere for også udrykningskøretøjer at komme frem.

Lokal trafik og adgangsforhold

Resumé af høringsvar

Løsningen ved Varde-krydset Rute 11 / Rute 12 (Ribevej / Esbjergvej og Østre Omfartsvej) kritiseres i flere høringsvar, idet der ikke vurderes at være behov for de to højresvingsbaner på Rute 12 (Esbjergvej og Østre Omfartsvej). I stedet foreslås ekstra gennemgående spor. Det foreslås også, at der etableres en lang højresvingsbane på Rute 11 for trafikken fra syd mod nord ad Rute 12.

Varde Kommune finder det uklart, om det trafikale grundlag for de gennemførte kapacitetsvurderinger i krydset er retvisende, og man finder, at der ikke i tilstrækkelig grad er taget højde for sommerferietrafik. Desuden finder kommunen, at der ikke synes at være overensstemmelse mellem afrapportering af resultaterne og den viste vejgeometri, og man er bekymret for, at trafikken vil blive afviklet ringere end angivet i kapacitetsberegningerne. Der udtrykkes tvivl om, hvorvidt de viste resultatudtræk i "Trafiktek-nisk beskrivelse" er korrekte.

Man finder fra kommunen ikke, at den valgte løsning i tilstrækkelig grad tilgodeser stitrafik mellem Varde By og de mange rekreative funktioner i Søndre Plantage. Det er kommunens vurdering, at der med den nye cykelsti og den fortsatte udvikling af områdets rekreative faciliteter må forventes et betydeligt antal stitrafikanter mellem Varde og Søndre Plantage. Kommunen finder samlet set, at der bør indarbejdes en stitunnel i projektet i Varde-krydset ved Ribevej / Esbjergvej / Østre Omfartsvej, og der medsendes i høringsvaret en skitse til udformning af en sådan løsning.

Der spørges fra en borger til, om alle projektforslag indeholder dobbeltrettet cykelsti hele vejen. Ud fra det fremlagte materiale ser det ud til, at dette kun er tilfældet i 0+ løsningen, mens der i de andre løsninger vil være en kombination af strækninger med dobbeltrettet cykelsti og strækninger med 2 minus 1 vej, hvor cyklister og andre bløde trafikanter skal dele vejen med øvrig trafik, herunder tung trafik, på smalle veje.

Varde Kommune finder, at der bør gennemføres vurderinger for krydset Østre Omfartsvej / Roustvej. Krydset er uheldsbelastet og den ekstra trafik og de ændrede trafikstrømme i dette kryds ses som en konsekvens af den planlagte udvidelse af Rute 11.

Der gøres fra kommunen opmærksom på, at de eksisterende veje i Søndre Plantage fungerer som brand- og redningsveje i plantagen, og det er ikke klart, hvordan denne funktion tænkes opretholdt, hvis adgangen fra disse veje til Rute 11 lukkes. Der spørges desuden til, hvorvidt alle markoverkørsler planlægges lukket, og til hvordan trafikken til og fra markerne i givet fald tænkes at foregå fremover.

Der peges fra virksomheden Varde Pluk Selv Jordbær på, at lukning af Ny Lifstrupvej i den fulde udbygning betyder, at virksomheden får en større omvej til sine marker, og at det med den påtænkte løsning ikke er muligt at komme ind på marken, idet der ikke haves vejret til markvejen ved Ny Lifstrupvej 20. Desuden er vejen i så dårlig stand, at maskinerne ikke kan køre der, og at der udover problemstillingen med lange omveje vil skulle købes nyt materialet. Der er ønske om, at den vej, der etableres mellem Gl. Lifstrupvej og Ny Lifstrupvej, har karakter af en svingbane, så landbrugskøretøjer ikke skal holde stille.

Fra beboerne på Ny Lifstrupvej 39 udtrykkes der bekymring for, at løsningen ved fuld udbygning og delvis udbygning, hvor Ny Lifstrupvej og Gammel Lifstrupvej føres sammen, vil indebære, at vejen

kommer meget tæt på hus og have. Der er ønske om, at den nye vejforbindelse anlægges i større afstand fra ejendommen samt suppleres med læhegn og flytning af den foreslåede indkørsel.

Der fremsættes forslag om, at Roust Møllevej nedprioriteres til ærindekørsel, da den er smal og ikke egnet til store tunge køretøjer. Desuden krydses vejen dagligt af mange kronhjorte og andre dyr. Vejen går gennem et skovområde, og det vil være vanskeligt at se dyrene.

Det vurderes, at lukning af adgangen til Vestervadvej muligvis vil få negativ indflydelse på den lokale Put & Take fiskesø, Nebel Sø, fordi kunderne får en omvej. Tilsvarende vil lukningen af vejen gøre det vanskeligere at komme til og fra virksomhederne HVAMØ og TH Hydraulik.

Vester Nebel Sogns Lokalråd peger også på, at trafik fra Vester Nebel fremover skal benytte Ølufgårdsvej til Rute 11, uanset om man skal mod syd eller nord. Der er et meget skarpt sving på Ølufgårdsvej, og med mere trafik vil der kunne opstå farlige situationer. I hørings svar spørges der om, hvorvidt det er planen at lukke udkørslen fra Ølufgårdsvej.

Der spørges også til, om det er planen, at al trafik fra Rudholmvej til Skærbækvej skal gå på en privat fællesvej, og om der kan laves en underkørsel i krydset Rudholmvej / Øluftvad Hovedvej.

Fra Esbjerg Kommune bakkes der op om udbygning af rundkørslen ved Kors kroen, men der stilles spørgsmål ved, om udbygningsforslaget indeholder tilstrækkelig restkapacitet. Dette ønskes undersøgt nærmere, og der henvises til tidligere hørings svar med ønske om, at Vejdirektoratet i projektgrundlaget indarbejdede et planlagt transportcenter ved Kors kroen. Det oplyses, at kommunen er i dialog med Vejdirektoratet om et signalanlæg i krydset Tingvejen / Grimstrupvej.

Der spørges fra kommunen til, om der er overvejelser om at skabe adgang for kollektiv transport til samkørselspladsen ved Kors kroen, så denne kunne blive et knudepunkt for kollektiv transport.

Det foreslås fra de tre klubber på Kors kro Motorcenter, at der etableres en ny udkørsel direkte fra P-pladsen ved Tinghedevej. Baggrunden for forslaget er, at der ved større arrangementer på anlægget opstår farlige situationer, når trafikken skal væk fra P-pladsen. Det anføres, at forslaget vil være en trafikikkerhedsmæssig god løsning, der vil sikre bedre trafikafvikling og aflastning af den nye Rute 11. Gennemførelse af forslaget vil bl.a. indebære, at regnvandsbassinet skal flyttes nord for Tinghedevej. Der medsendes en tegning over forslaget, og opfordres til dialog om løsningen og om evt. andre optimeringsmuligheder for trafikafviklingen ved centeret.

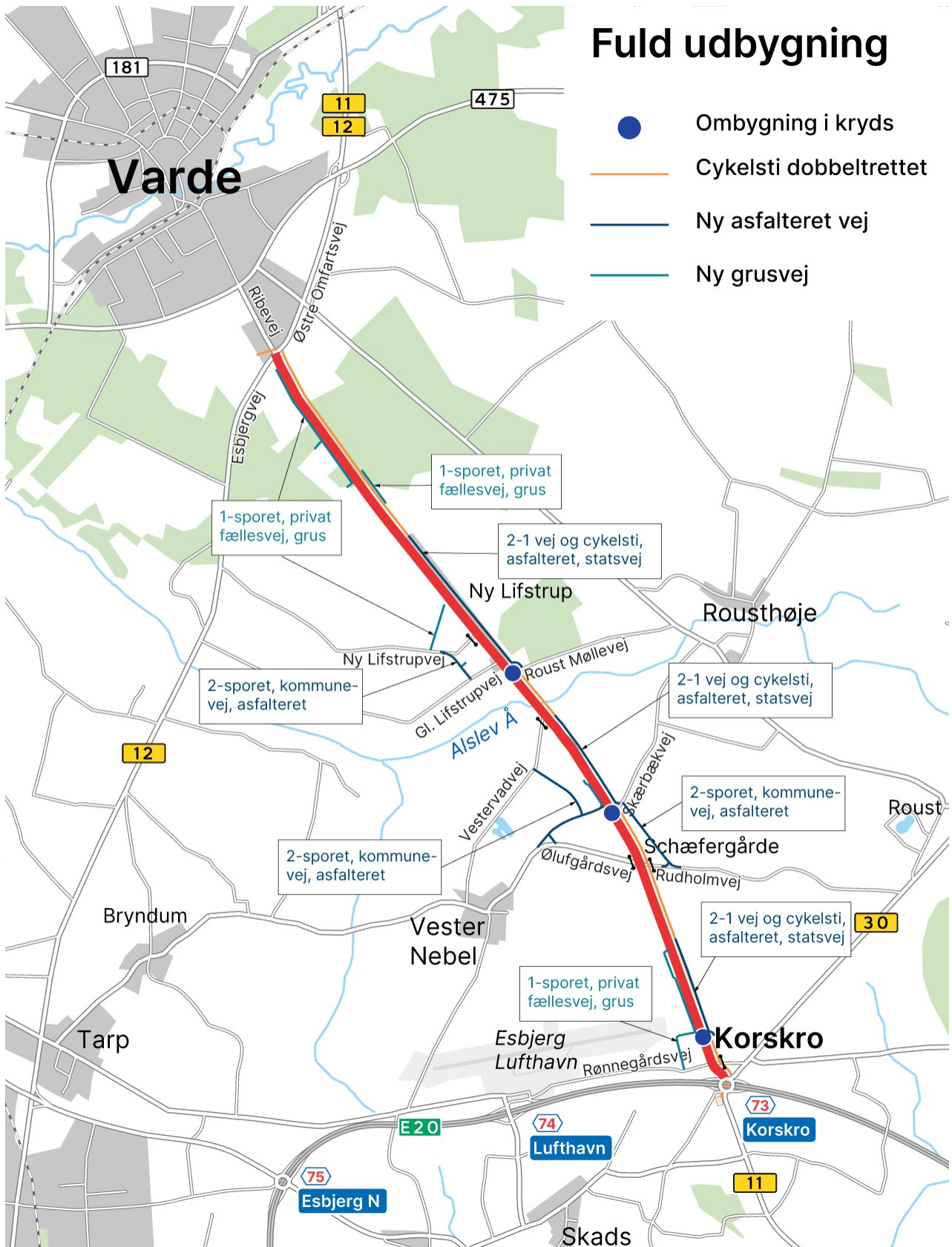
Der peges i et hørings svar på, at det ved anlæg af en 2 + 1 vej vil blive vanskeligere at overhale bl.a. traktorer, fordi man vil skulle vente 2 – 2½ km. før der er overhalingsmulighed.

I flere hørings svar ønskes der dialog om løsninger og konsekvenser i forbindelse med ændring af tilkørselsforhold til ejendomme og marker.

Vejdirektoratets bemærkninger

Den fulde udbygning af Rute 11 indebærer, at antallet af direkte adgange til vejen reduceres mest muligt. Trafikken samles i to kryds ved henholdsvis Gl. Lifstrupvej / Roustvej Møllevej og Skærbækvej, og der etableres adgange til alle ejendomme og arealer. Den sydlige del af Rute vejbetjenes via Tinghedevej. I det videre forløb, efter vedtagelse af anlægslov, vil projektet blive detailprojekteret, herunder vil adgange til ejendomme, marker mv. blive fastlagt i detaljer, og Vejdirektoratet vil gå i dialog med ejerne af de enkelte ejendomme herom. Den overordnede udformning af projektet med samling af

trafikken i færre kryds og etablering af adgangsveje vil blive fastholdt. Inden for denne ramme vil muligheden for optimering af adgange blive vurderet. På kortet nedenfor vises krydsene og hvilke af de nye veje, der er grusveje og asfalterede veje.



På kortet kan det, bl.a. som svar på Vester Nebel Sogns Lokalråd, ses, at der forsat vil være adgang til Rute 11 via Vestervadvej og Ølufgårdsvej. Ølufgårdsvej forlægges, og der anlægges en ny kommunevej, som samlet fører trafikken fra de to veje til Rute 11. På den østlige side af Rute 11 vil der desuden blive anlagt en ny kommunevej mellem Rudholmvej og Skærbækvej, da krydset i Schæfergårde lukkes, og trafikken i stedet ledes til Skærbækvej via den nye kommunevej.

Det er også angivet på hvilke delstrækninger, cykelstien vil blive udformet som 2 minus 1 veje, hvor adgangsvej og cykelsti er fælles. Der er sket mindre justeringer af adgangsforholdene i forlængelse af høringen, bl.a. i forhold til landbrugsejendommen på Liftstrup Hovedvej, som får en separat adgang via Søndre Plantage. Generelt vil mindre justeringer af nye adgangsveje og lokale veje kunne ske i den kommende fase i dialog med lodsejerne.

I forhold til bemærkninger fra Varde Kommune om det trafikale grundlag for projektet, herunder udformning af krydset Ribevej / Esbjergvej / Østre Omfartsvej kan det oplyses, at dette også indeholder beregninger af ferietrafikken. Trafikken er dels kortlagt for lørdage kl. 10–11 og kl. 14–15, hvor der kan forventes at være en del trafik til og fra sommerhusområder, dels kortlagt for hele julidøgn. Trafikken er efterfølgende fordelt ud på svingstrømsniveau i krydset. Det er derfor Vejdirektoratets opfattelse, at der foreligger et trafikalt grundlag, som er dækkende for miljøkonsekvensvurderingen.

Kapacitetsberegningerne i krydset er foretaget uden bundet venstresving. Der lægges dog op til, at der i den videre detailprojektering af krydset bør ses nærmere på en løsning med bundet venstresving. Dette vil give mulighed for at afvikle ligeud kørende fra nord, samtidig med at der indkobles en cyklistfase på tværs af det nordøstlige ben. Videre planlægning af signalstyringen vil bl.a. bero på omfanget af cykeltrafik, som vil skulle fastlægges ved nye tællinger, der kan indgå i grundlaget for simulering af trafikafviklingen i krydset.

I forhold til forskellen mellem de trafikale analyser og tegningsmaterialet kan det oplyses, at det med henblik på at skabe et robust grundlag for miljøkonsekvensvurderingen er valgt i tegningsmaterialet at skitsere en løsning med bundet venstresving, da denne er mest arealkrævende.

Vejdirektoratet har ikke nærmere vurderet en stitunnel i Varde-krydset ved Ribevej / Esbjergvej / Østre Omfartsvej, som ønsket af kommunen, men en tunnel vil under alle omstændigheder være væsentlig dyrere end den løsning, som indgår i projektet. Som anført ovenfor, vil der i det videre forløb blive foretaget fornyede tællinger og beregninger, og signalanlæggets detaljerede udformning vil blive optimeret og drøftet med Varde Kommune, så der kan sikres god trafikafvikling i alle retninger og for alle trafikanter. Ud fra en samlet betragtning finder Vejdirektoratet ikke grundlag for at indarbejde en stitunnel i projektet.

Vejdirektoratet har noteret kommunens bemærkninger om forventet påvirkning af krydset mellem Rute 12 og Roustvej, som er uheldsbelastet. Lokalteten ligger uden for projektstrækningen, og indgår derfor ikke i projektet for opgradering af Rute 11. Vejdirektoratet vil i forbindelse med den løbende kortlægning af statsvejnettet følge trafikafvikling og sikkerhed i krydset.

I forhold til Esbjerg Kommunes spørgsmål til, hvorvidt den planlagte udvidelse af rundkørslen ved Kors kroen indeholder tilstrækkelig restkapacitet kan det oplyses, at Vejdirektoratet som grundlag for planlægning af nye anlæg indarbejder planlagte og finansierede tiltag. Trafikken er fremskrevet til 2030 og 2040, og på baggrund af fremskrivningen og de trafikale vurderinger er det Vejdirektoratets opfattelse, at anlægget indeholder tilstrækkelig kapacitet.

I den videre realisering af projektet vil Vejdirektoratet gå i dialog med Esbjerg Kommune om den detaljerede udformning af rundkørslen.

Vejdirektoratet har ikke på nuværende tidspunkt planer om, at samkørselspladsen ved Kors Kroen skal udvikles til et knudepunkt for bl.a. kollektiv trafik, men er positivt indstillet over for en nærmere dialog herom med kommunen og trafikselskabet, hvis der vurderes at være et behov. En sådan evt. justering af planerne for pladsen vil skulle holdes inden for den økonomiske ramme, der er afsat til denne del af projektet.

Vejdirektoratet har noteret forslaget fra de tre klubber ved Motorcenteret, og har forståelse for ønsket om at sikre hensigtsmæssige adgangsforhold. Som anført i høringssvaret fra klubberne, er der behov for en nærmere dialog om mulige løsninger og udfordringer. Vejdirektoratet vil derfor i detailprojekteringen i dialog med klubberne og kommunen undersøge muligheder for optimering.

Natur og miljø

Resumé af høringssvar

Der udtrykkes fra flere bekymring for, at projektet vil bidrage til at forringe naturen, og der peges på, at vejanlæg er forbundet med øget CO₂-udledning, og at der generelt er brug for langt større hensyntagen til natur og miljø, herunder både små og store dyr.

Påvirkning af dyr og andre beskyttede områder og arter

Der gøres i flere høringssvar opmærksom på, at der gennem de seneste 10 år er kommet en stor bestand af kronhjorte i området. De vil få vanskeligere levevilkår, hvis vejen udbygges. Der har været påkørsler af hjortene. Dette ses ikke medtaget i naturkortlægningen. Flere peger på, at det større vejanlæg generelt vil være farligt for dyr at krydse. Det gælder bl.a. for kronhjorte, grævlinger og mange andre dyr. Det ønskes undersøgt, hvilke tiltag, der kan indarbejdes i projektet for at undgå ulykker med kronvildt. Og der stilles fra flere spørgsmål til, hvorfor der indbygges tiltag for birkemus, oddere, flagermus mv., når der ikke er tiltag målrettet kronhjortene. En borger undrer sig over, at der synes større fokus på tiltag til beskyttelse af dyr end af mennesker.

Det oplyses fra en borger, at der er flagermus ved stort set alle ejendomme på strækningen, og at det derfor undrer, at der skal tages særlige hensyn til et enkelt træ ved Schäfergård. Og der spørges til, hvordan den ekstra støj og lys fra bilerne vil påvirke flagermusene.

I forbindelse med nedrivning af ejendomme, anfører Miljøstyrelsen, at det skal vurderes, om disse kan være egnede levesteder for flagermus. Hvis det er tilfældet, bør der etableres erstatningslevesteder forud for nedrivning.

I forbindelse med permanent eller midlertidig inddragelse af engarealer bemærker Miljøstyrelsen, at der bør redegøres for, om der sker inddragelse eller påvirkning af rasteområder for spidssnudet frø, og der bør redegøres for eventuelle afværgetiltag. Spidssnudet frø har normal ynglevandring på op til 300 meter og en spredningsafstand på ca. 500 meter. Der bør redegøres for, om der sker inddragelse eller påvirkning af rasteområder samt for anvendelsen af relevante tiltag.

Desuden bør der indgå en redegørelse i relation til risikoen for individdrab under anlægsarbejdet, og der bør redegøres for, hvordan det sikres, at det planlagte padderrør anvendes og understøtter padders vandring.

Miljøstyrelsen anbefaler 0-løsningen, idet denne medfører færrest forandringer, herunder mindst fjernelse af beplantning.

Der ønskes generelt fra Miljøstyrelsen fokus på at bevare så meget som muligt af de levende hegn og vejtræer langs landevejen, da disse har væsentlig oplevelsesværdi på strækningen. Desuden anbefales det, at der afsættes plads til genplantning af levende hegn, skovbryn og vejtræer. Det anføres, at der bør henvises til illustration og kortbilag, der viser principper for, hvordan genbeplantningen tænkes foretaget.

Vejdirektoratets bemærkninger til påvirkning af dyr m.v.

Vejdirektoratet er opmærksom på, at der findes kronvildt i området og takker for de supplerende informationer herom. Det fremgår af miljøkonsekvensvurderingen at de registrerede krydsninger af vildt er spredt ud på strækningen, samtidig med at der ikke er mange terrænspring, hvor der naturligt vil være mulighed for at etablere en større faunapassage. Hegning langs vejen kan medføre barrierevirkning og fragmentering af dyrenes levesteder samt flytte kollisionerne til enderne af hegnet. Derfor skal trafikanterne her, ligesom på andre strækninger i området, være opmærksomme på krydsende dyr.

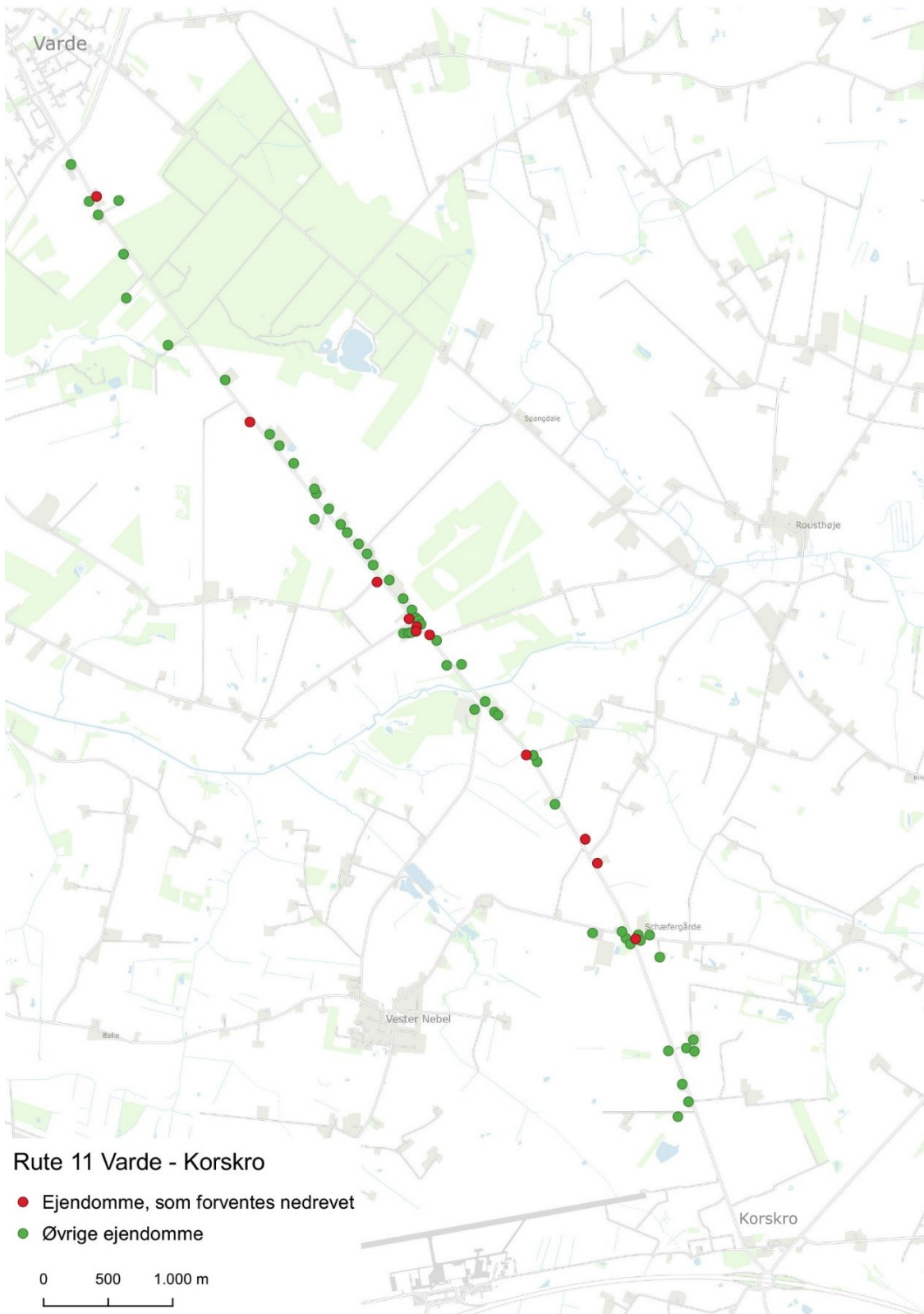
Vejdirektoratet har udført lytninger af flagermus i forbindelse med miljøkonsekvensvurderingen i juni, juli og august 2022. Der er anvendt 9 lyttebokse, som er fordelt på 4 steder ved Schæfergårde, Alslev Å og to steder ved Søndre Plantage. Der er registrerede 5 arter (sydflagermus, vandflagermus, brunflagermus, trolldflagermus og dværgflagermus) med mange forekomster, og 3 arter (skimmelflagermus, damflagermus og langøret flagermus) med hver 1 forekomst. De 3 sidstnævnte arter antages at være forbipasserende og ikke ynglende eller rastende i nærhed af projektområdet.

I forhold til nedrivning af ejendomme er det påvirkning af sydflagermus, der kan være problematisk. De mange registreringer af sydflagermus primært ved Schæfergårde tyder på, at arten yngler og raster i nærområdet. De øvrige 4 arter, der er registreret, findes sjældent eller aldrig i bygninger eller vurderes med få forekomster ikke at yngle eller raste i området.

Det fremgår af kortet på næste side med markering af ejendommene, der forventes at blive nedrevet i forbindelse med anlægsarbejdet, vil være jævnt fordelt på hele strækningen. I Schæfergårde, hvor der er flest registreringer af sydflagermusene vil der kun blive tale om at fjerne en enkelt ejendom. Det vurderes derfor, at den økologiske funktionalitet ikke påvirkes i forbindelse med nedrivning af ejendomme til udbygningen. (se bilag 1 med Notat om flagermus i bygninger).

Alle bygninger og træer, der skal fjernes, undersøges for flagermus ved mindst to besøg. Det vil blive sikret, at den økologiske funktionalitet af bestandene opretholdes.

Hvis det i det videre forløb måtte blive konstateret, at ledelinier påvirkes, vil disse blive genetableret. Henset til, at der er tale om udvidelse af en allerede eksisterende vej, er det ikke Vejdirektoratets forventning, at den forholdsvis begrænsede øgede trafik, herunder lys- og støjpåvirkning, vil indebære en væsentlig påvirkning af flagermusenes levesteder.



Kort med ejendomme, der forventes nedrevet (røde) og de øvrige ejendomme langs Rute 11.

For så vidt angår påvirkning af padder, fremgår det af materialet, at der vil ske en permanent eller midlertidig inddragelse af engarealer inden for 500 meter fra padderegnede søer.

Der vil også blive etableret et padderør i forbindelse med det permanente anlæg, som bør placeres passage for padderne etableres, hvor disse vandrer mellem yngle- og rasteområder. Derudover skal der etableres padderegn omkring, ca. 50 meter på hver side. Det kan ikke sikres, at padder vandrer i padderør, men studier peger på, at padder benytter disse rør mellem yngle- og rastepladser svarende til paddernes levevis omkring Rute 11.

Vejdirektoratets rådgiver, Rambøll, har udarbejdet et notat, som i detaljer beskriver de afværgetiltag, som planlægges gennemført. Notatet er vedhæftet som bilag 2 til høringsnotatet.

I forbindelse med detailprojektering af anlægget kan der i det videre forløb ske mindre justeringer, som også kan indebære mindre justeringer af de planlagte afværgetiltag inden for rammerne af de overordnede beskyttelseshensyn.

Det vil i forbindelse med gennemførelse af den fulde udbygning være nødvendigt at fjerne beplantning på en række lokaliteter. Vejdirektoratet er opmærksom på denne påvirkning, og vil forsøge at begrænse den inden for projektets rammer. Der vil blive udarbejdet en beplantningsplan i forbindelse med detailprojekteringen, hvor der vil blive udpeget arealer, der skal genplantes med beskrivelse af artsvalg, mv. I beplantningsplanen vil der især være fokus på følgende lokaliteter: Søndre Plantage, Lifstrup, Schæfergårde, Alslev Å samt Esbjerg Lufthavn og Korskro Hestemarked.

Påvirkning af vand

Esbjerg Kommune oplyser, at man i december 2023 fra Miljøstyrelsen har modtaget tilsagn om forundersøgelse af et klima-lavbundsprojekt "Alslev Å F2023". Gennemførelse af projektet vil hæve grundvandsstanden i projektområdet, som har berøring med det område, som indgår i planerne for udbygning af Rute 11. Hvis Rute 11 udvides, skal det sikres, at vejanlægget tager højde for en højere og mere naturlig grundvandsstand.

Der gøres desuden opmærksom på, at der er afvandingsmæssige udfordringer for Alslev Å, og at det vil være en fordel for vandløbene, hvis mest muligt vejvand nedsives. Kommunen oplyser, at der i forbindelse med eventuelle ansøgninger om udledningstilladelser vil blive foretaget en konkret vurdering af den hydrauliske påvirkning på Barbara Hule Bæk og Alslev Å, og der vil blive stillet vilkår til udledning til vandløbene. Der gøres opmærksom på, at etablering af cykelsti over Alslev Å og odderpassage samme sted forudsætter, at der indhentes tilladelse efter vandløbsloven. Det ønskes undersøgt, om den planlagte odderpassage af hensyn til den hydrauliske påvirkning kan gøres smallere.

Miljøstyrelsen finder, at der mangler en redegørelse for påvirkning af vandløbets kvalitetselementer ved indsnævring af Alslev Å. Det fremgår af materialet, at for de 4 regnvandsbassiner, der planlægges etableret, påtænkes der udledning til Alslev Å eller en forgrening heraf, men det beskrives ikke, hvordan udløbene nærmere tænkes etableret.

Det fremgår af materialet, at fire søer i området opfylder krav til § 3 beskyttelse, men det fremgår ikke, hvilken tilstand, disse søer er i. Det bemærkes, at tilstandsændringer af § 3 områder kræver dispensation fra kommunen.

Vejdirektoratets bemærkninger til påvirkning af vand

Vejdirektoratet har noteret bemærkningerne og kan oplyse, at de 4 søer, som opfylder krav til §3-beskyttelse, er beskrevet i afsnit 16.2.2, og vist som nr. 100-103 i figur 16.4. Søerne er desværre ikke med i tabel 16.1, men naturtilstanden er ringe og fremgår af tabel 5.7 i Naturkortlægningsrapporten.

I forhold til etablering af udløb fra regnvandsbassin til Alslev Å eller forgrening heraf, kan det oplyses, at bassinerne etableres med dykket udløb og afspærringsmulighed, så evt. olie- eller kemikaliespild vil kunne tilbageholdes inden udløb til recipient.

Vejdirektoratet er opmærksom på, at der i forbindelse med etablering af udløb til Alslev Å ved et midlertidigt anlægsarbejde i § 3 eng vil skulle indhentes dispensation fra Naturbeskyttelsesloven. I forbindelse med ansøgning om dispensation, vil den konkrete udformning af udløb og reetablering af arealer blive fastlagt.

I forhold til de øvrige bemærkninger fra Miljøstyrelsen vil der blive udarbejdet et tillæg til miljøkonsekvensvurderingen, som forventes at blive sendt i offentlig høring inden sommerferien.

Øvrige bemærkninger

Resumé af høringsvar

En borger anfører, at Danmark i forhold til sammenlignelige lande har en meget veludbygget infrastruktur, og at der ikke er brug for flere nye veje, og de uønskede konsekvenser disse har.

Det fremføres fra flere, at der ønskes opsat støvjærn eller hegn langs vejen, fordi den kommer meget tæt på ejendommene.

Det udtrykkes utilfredshed med høringsfristens længde og tvivl om, hvorvidt processen er reel.

I nogle høringsvar peges der på, at der ikke ønskes en hastighedsbegrænsning på 90 km/t, der vurderes at være uacceptabel i forhold til trafikikkerhed og støj. Desuden vurderes 90 km/t at give ubetydelige fordele i forhold til 80 km/t, når hastigheden 3 steder på strækningen skal sættes ned til 70 km/t.

Der lægges vægt på, at vejen ikke bliver en motortrafikvej af hensyn til især landbrugskørslen.

Der spørges fra Esbjerg Kommune, hvordan anlægsarbejdet ved ombygning af rundkørslen ved Korskroen nærmere tænkes gennemført, herunder i forhold til trafikafviklingen.

I flere høringsvar bemærkes det, at ingen af de undersøgte projektforslag har en positiv samfundsøkonomi. Esbjerg Kommune ønsker en redegørelse for, hvilke elementer, der er med i beregningen af projektets samfundsøkonomi.

Miljøstyrelsen spørger til, om der er foretaget en nærmere beregning af affaldstyper og -mængder udover asfalt.

Vejdirektoratets bemærkninger

Vejdirektoratet noterer synspunktet om, at der ikke er behov for projektet, og bemærker, at opgradering af Rute 11 på strækningen indgår i Infrastrukturaftalen af 28. juni 2021. For så vidt angår

høringsperioden kan det oplyses, at en høringsperiode på ca. 10 uger efter Vejdirektoratets opfattelse er rimelig og indenfor sædvanlig praksis.

Af hensyn til især landbrugstrafikken vil vejen ikke blive en motortrafikvej. Efter udbygningen vil vejen være grundlag for bedre trafiksikkerhed og trafikafvikling, og Vejdirektoratet finder derfor, at en hastighedsbegrænsning på 90 km/t vil være passende for vejens standard.

Vejdirektoratet har i forbindelse med gennemførelse af miljøkonsekvensvurderingen gennemført støjberegninger, som viser en vis reduktion i antallet af stærkt støjbelastede boliger langs strækningen ved fuld udbygning, fordi vejen på flere strækninger efter udbygningen vil ligge længere væk fra nærliggende boliger. De planlagte lysvolde mellem Rute 11 og de parallelle adgangsveje vil have en mindre støjdæmpende effekt. Der planlægges derfor ikke opsat støjskærme på strækningen.

Vejdirektoratet vil i forbindelse med den videre realisering af projektet indgå i en tæt dialog med Varde og Esbjerg Kommune, herunder vil spørgsmålet om tilrettelæggelse af trafikafvikling under anlægsarbejdet blive nærmere drøftet med henblik på at kunne inddrage kommunernes detaljerede kendskab til trafikmønstre mv.

De samfundsøkonomiske beregninger er gennemført efter gældende praksis på området, dvs. med Den grønne Mobilitetsmodel og Transportministeriets samfundsøkonomiske værktøj, Teresa, som følger den samfundsøkonomiske manual for transportområdet. Metoden benyttes ved alle beregninger af samfundsøkonomi ved større infrastrukturprojekter.

For så vidt gælder spørgsmålet om affald, kan det oplyses, at der på nuværende tidspunkt ikke er foretaget beregninger for andre typer affald end asfalt. Der forventes nedrivning af 10-15 ejendomme, hvor det inden nedrivning skal undersøges, om der findes miljøfremmede stoffer i bygningsdelene for at fastlægge forureningsgraden i byggematerialerne. Ved nedrivningen skal der foretages en sortering af byggeaffaldet efter forureningsgrad og i henhold til Varde og Esbjerg Kommunes affaldsregulativer.