

Vejdirektoratet
att. Niels Krogh Kristensen
Thomas Helsteds Vej 11
8660 Skanderborg

Edvard Thomsens Vej 14
2300 København S
Telefon 7221 8800
Fax 7262 6790
info@tbst.dk
www.tbst.dk

Sendt elektronisk til nkk@vd.dk, cc kkl@vd.dk

Journal TS21302-00006
Dato 31. maj 2018

Afgørelse om at udbygningen af Rute 11 omkring Ribe ikke er VVM-pligtig

Trafik- Bygge- og Boligstyrelsen har d. 2. november 2017 modtaget en ansøgning om tilladelse til at udbygge Rute 11 omkring Ribe. En række forhold i ansøgningen er efterfølgende blevet belyst.

Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen er myndighed for behandling af sager om vurdering af virkning på miljøet i forbindelse med statslige vejprojekter, jf. § 17 i lov om offentlige veje. Styrelsen skal derfor ved en screening vurdere, hvorvidt der skal udarbejdes en Natura-2000 konsekvensvurdering af projektet.

På denne baggrund har Trafik- Bygge- og Boligstyrelsen i perioden 24. april til 22. maj gennemført en screeningshøring af relevante parter.

Trafik- Bygge- og Boligstyrelsens afgørelse

Trafik- Bygge- og Boligstyrelsen afgør hermed, at projektet om udbygning af Rute 11 omkring Ribe ikke er VVM-pligtigt.

Styrelsen afgør endvidere, at der ikke skal udarbejdes en konsekvensvurdering af projektets virkninger på nærliggende Natura-2000 områder.

Det forudsættes, at projektet gennemføres i henhold til det indsendte ansøgningsmateriale, således, at de omkringliggende fredede områder påvirkes i så lille omfang som muligt af projektet.

Det forudsættes endvidere, at alle nødvendige tilladelser til gennemførelse af projektet indhentes fra andre myndigheder inden projektets påbegyndelse.

Begrundelse for afgørelsen

Trafik- Bygge- og Boligstyrelsen har ved afgørelsen om, at projektet ikke er VVM-pligtigt lagt vægt på, at den valgte udbygning, dvs. udbygningen af vejen fra 2 til 4 spor, samt udbygning af rundkørslen

med to shunts, sammenlignet med forholdene i miljøkonsekvensvurdering følger den eksisterende linjeføring af Rute 11. Styrelsen finder således, at den miljømæssige påvirkningen af denne del af projektet er undersøgt og vurderet i denne vurdering.

Styrelsen har således lagt vægt på, at det i forhold til støj fra projektet er vurderet, at støjniveauet i forbindelse med driftsfasen vil være uændret. Der vil forekomme støj i forbindelse med anlægsfasen, men gældende støjkrav vil blive overholdt. Ligeledes har styrelsen lagt vægt på, at støv fra anlægsarbejdet afværges. Styrelsen finder ikke, at der for denne del af projektet er andre påvirkninger af det omkringliggende miljø.

Det er således styrelsen vurdering, at miljøpåvirkningerne af udbygningen af Rute 11 med tilhørende forbedringer for denne del af projektet er af ikke-væsentlig karakter, særligt under indtryk af, at der allerede i dag er en landevej gennem området, som har en miljøbelastende effekt.

Miljøpåvirkningen fra nedrivningen af den eksisterende bro og den nye klapbro, vurderes endvidere som værende ikke-væsentlig for omgivelserne, særligt da der allerede i dag findes en bro til afvikling af trafikken. Styrelsen har herved lagt vægt på, at Ribe Å ikke påvirkes af anlægsarbejdet. Således vil hverken selve åen eller bredden blive påvirket i højere grad, end den er i dag, af etableringen. Styrelsen har endvidere lagt vægt på, at der for etablering af den nye klapbro, samt for nedrivning af den nuværende bro, er beskrevet afværgeforanstaltninger, der sikrer at åen og åbrinken, samt dyreliv påvirkes mindst muligt.

I forhold til etablering af den midlertidige bro og den tilhørende midlertidige vej har styrelsen lagt vægt på, at broen og vejen etableres for at skabe fremkommelighed i forbindelse med anlæggelse af den nye bro over åen. Den miljømæssige påvirkning ved at etablere denne midlertidige bro med tilhørende vej, ses ikke at overstige hensynet til at sikre fremkommeligheden i området. Der er her lagt vægt på, at det i den miljøkonsekvensvurdering, der er foretaget, er vurderet, at den resterende del af projektet har en lille påvirkning på det omkringliggende miljø.

Styrelsen har ligeledes her lagt vægt på, at inddragelse af fredede arealer omkring projektet til anvendelse til dels regnvandsbassiner og midlertidige arbejdsarealer er behandlet i den miljøkonsekvensvurdering, der er udarbejdet. Det er ved denne vurdering samlet set fundet, at påvirkningen af miljøet ved inddragelse af disse arealer er lille. Det er på denne baggrund også styrelsens vurdering, at påvirkningen er ikke-væsentlig.

Styrelsen finder samlet, at projektets miljøpåvirkninger i såvel anlægs- som driftsfasen med de fra Vejdirektoratets side planlagte foranstaltninger ikke adskiller sig væsentligt fra de nuværende miljøpåvirkninger fra den eksisterende landevej ad Rute 11.

I afgørelsen om, at der ikke skal udarbejdes en konsekvensvurdering i forhold til nærliggende Natura-2000 områder, har styrelsen lagt vægt på, at de afværgeforanstaltninger, som Vejdirektoratet har planlagt i forbindelse med nedrivningen af den eksisterende bro og opførelsen af den nye klappbro, medfører en betydeligt nedbringelse af projektets påvirkning af de nærliggende Natura 2000-område væsentligt. De beskrevne afværgeforanstaltninger vurderes således at betyde, at projekterne ikke vil påvirke yngle- eller rasteområder for bilag IV arter i eller ved Ribe Å, eller ved de tilstødende områder. Ligeledes har styrelsen lagt vægt på, at projektets område samlet set er begrænset i forhold til den samlede størrelse af det pågældende Natura-2000 område.

Sagsfremstilling

Trafik- Bygge- og Boligstyrelsen er i maj 2017 blevet adviseret om Vejdirektoratets overvejelser om at udbygge Rute 11 omkring Ribe. Efter gennemførelsen af en række yderligere analyser, ansøgte Vejdirektoratet d. 2. november 2017 om at udbygge Rute 11 omkring Ribe. Efterfølgende, og senest d. 3. april 2018, har Vejdirektoratet i dialog med Trafik- Bygge- og Boligstyrelsen fremsendt en række yderligere analyser, herunder opdaterede støjberegninger for projektet.

Ansøgeren oplyser, at Rute 11 omkring Ribe er den mest trafikbelastede strækning på Rute 11 syd for Esbjergmotorvejen. Med henblik på at forbedre fremkommeligheden og reducere generne for beboere langs Rute 11 har Folketinget afsat midler til, at den eksisterende vej udbygges på de mest belastede strækninger og lokaliteter. Med Trafikaftale 2014 – "Udmøntning af disponible midler i Infrastruktur fonden" af 24. juni 2014, blev der afsat 366 mio. kr. (2016-priser) til realisering af en omfartsvej ved Ribe. Dette beløb er siden blevet nedjusteret til 187 mio. kr., idet løsningen er mindre vidtgående rent anlægsmæssigt end først planlagt. Blandt andet består udbygningen ved den nuværende løsning af udbygning af den eksisterende vejstrækning, og der skal således ikke etableres en ny omfartsvej.

I 2015 blev der imidlertid inden nedjusteringen af projektet udarbejdet en miljøkonsekvensvurdering, hvori flere forskellige udbygnings-scenarier indgik. Således er de miljømæssige konsekvenser ved en del af det nuværende projekt allerede undersøgt gennem denne vurdering.

Det nuværende projekt som Vejdirektoratet har søgt om tilladelse til at etablere indebærer følgende: - Udvidelse af en den nuværende omfartsvej Rute 11 fra 2 til 4 spor

- Opsætning af støjskærme
- Etablering af to nye shunts i rundkørslen ved Ribe Ringvej og Plantagevej
- Nedrivning af den nuværende bro over Ribe Å
- Etablering af ny klapbro over Ribe Å
- Etablering af ny vejdæmning på en strækning på 6-800 meter på den vestlige side af den nuværende vejdæmning
- Etablering af en midlertidig bro mens etableringen af en klapbro og udbygningen af den eksisterende Rute 11 pågår,
- Etablering en midlertidig vej til den midlertidige bro
- Etablering af i alt tre midlertidig arbejdsarealer
- Etablering af et regnvandsbassin

Projektets grundlag i sin nuværende form er delvist beskrevet i den miljøkonsekvensvurdering, der blev udarbejdet, hvor udbygningen af vejen fra to til fire spor er beskrevet som linjeføring B1 og B2. Klapbroen er beskrevet som en tilvalgsløsning i miljøkonsekvensvurderingen. Nedrivningen og fjernelsen af den eksisterende bro over Ribe Å er imidlertid ikke beskrevet i miljøkonsekvensvurderingen.

De miljømæssige forhold om nedrivningen og fjernelsen af den eksisterende samt opførelsen af den nye bro er derimod detaljeret behandlet i henholdsvis miljøkonsekvensvurdering og det efterfølgende notat. Begge rapporter beskriver, at broarbejdet udføres så skånsomt som muligt for de dyrearter, der lever i og ved broen. Det skal nævnes, at der ikke er boliger i nærheden af broen og den midlertidige vej, som påvirkes af anlægsarbejdet.

Hele projektet strækker sig over godt 1 km, hvor de første 350 meter går gennem Ribe by. På strækning fra Trojlsvej til Ribe Å udbygges veje fra to til fire spor, dvs. på en strækning på ca. 680 meter. Over Ribe Å etableres en klapbro efter nedrivning af den nuværende bro.

Som afværgeforanstaltninger ved dette anlægsarbejde har ansøger oplyst, at byggematerialer lægges uden for det habitatområde, der ligger på den ene side af åen. Herudover sikres arbejdspladsen med spuns således, at det sikres, at der ikke sker udvaskning af materialer til åen. Det spunsede område ligger over vandstand, således at det ikke oversvømmes. Bygværker støbes bag spunsen, således at åbrinken, der er en del af habitatområdet, friholdes fra at blive påvirket af

anlægsarbejdet. Overskudsvand fra grundvandssænkning og overskudsvand fra arbejdspladserne udledes ikke til åen, men pumpes til bundfældningsbassiner og udledes efter aftale med kommunen. Midlertidige anlæg i åen må kun etableres og fjernes i perioden juni til september, og må ikke forhindre fiskenes vandring i åen. Der må ikke udføres anlægsarbejde eller foretages nedrivning i perioden fra september til juni, som er uden for ynglesæsonen. Arbejdspladserne indrettes så odderen så vidt muligt ikke påvirkes heraf. Ved etablering af anlæg, der kræver nedramning skal tæthed af lampretter undersøges med el-fiskeri forinden.

Vedrørende nedrivning af den nuværende bro har ansøger oplyst, at nedrivning skal foretages på en sådan måde, at Ribe Å og brink ikke tilføres nedrivningsmaterialer.

For at sikre fremkommeligheden under anlægsarbejdet etableres der en midlertidig bro over Ribe Å vest for den nuværende bro. Den midlertidige bro tilsluttes Rute 11 med en midlertidig vej. Efter anlægget af den nye klapbro, genetableres de arealer, hvor den midlertidige bro og vej har været placeret.

På strækningen befinder sig en rundkørsel, der ved projektet udbygges med to nye shunts. En vestlig shunt og en østlig shunt. Ansøger har til sagen oplyst, at områder hvor disse etableres ønskes eksproprieret. Langs de to shunts etableres to midlertidige arbejdsarealer på henholdsvis 1772 m² (østlig shunt) og 2114 m² ved den vestlige shunt. Shunts og arbejdsarealer grænser både på østlige side og vestlig side op til fredede områder. På den østlige side betyder etableringen af shunten at et fredet §3 areal på 320 m² inddrages. På den vestlige side medfører etableringen af shunten at 725 m² fredet område inddrages.

I forbindelse med afslutningen af den vestlige shunt etableres på modsatte side af vejen et regnvandsbassin.

I forbindelse med etablering af den midlertidige vej, anlægges samtidig et midlertidigt arbejdsareal på 7034 m². Dette etableres i et beskyttet naturområde (jf. Naturbeskyttelseslovens § 3).

Ansøger har til sagen oplyst, at dele af projektet overskrider den såkaldte kystnære zone. Dette gælder den midlertidige omfartsvej, det midlertidige arbejdsareal, der etableres i forbindelse hermed, samt arbejde med såvel den nedrivning af den gamle bro etablering af den nye bro og etablering af den midlertidige bro. En mindre del af etablering af vej overskrider ligeledes denne zone.

Ansøger har endvidere til sagen oplyst, at områder om den del af strækningen der udbygges fra 2 til 4 spor er fredskov.

Anlægsperioden for hele projektet strækker sig over 2 år. Arbejdet forventes påbegyndt i starten af 2019, hvilket betyder, at der kan forekomme støj i denne periode. Ansøger har oplyst, at støjniveauet vil overholde Esbjerg Kommunes forskrifter for støjfrembringende anlægsarbejder.

Ansøgeren oplyser videre, at der under anlægsarbejdet vil kunne opleves kortvarige støvgener for naboer og forbigående trafikanter i forbindelse med materialeopgravning og -udlægning. Vejdirektoratet stiller krav til entreprenør mht. vanding af materialer ved støvgener. Derfor vil eventuelle støvgener blive yderst kortvarige.

Vedrørende støj har ansøger til sagen oplyst, at støjgener er behandlet i den VVM-redegørelse, der er udarbejdet. Det fremgår heraf, at projektet i anlægsfase vil støje en del, men at Esbjerg Kommunes støjgrænser ikke vil blive overskredet. Det fremgår endvidere af redegørelsen, at 60 boliger vil blive støjpåvirket i et niveau over 70 dB i forbindelse med jord- og belægningsarbejdet. I forbindelse med belægnings- og bundsikringsarbejdet vil 50 boliger blive påvirket. To boliger vil blive påvirket af bygningsværker, mens 10 boliger vil blive påvirket af ramning i forbindelse med anlægsarbejdet. Støjpåvirkningen i driftsfasen vil 280 blive støjpåvirkede. Med opsætning af støjskærme vil dette antal blive nedbragt til 275 boliger, der støjpåvirkes af i væsentlig grad af projektet.

Endelig etableres der en støjskærm på 3 meters højde langs med boligområderne, som har Plantagevej som nabo mod vest. Støjskærmen er delt i to sektioner henholdsvis nord og syd for banens skæring ved Plantagevej. Støjskærmen opsættes for at begrænse støjgener for udvalgte ejendomme, selvom de gennemførte støjberegninger viser, at udbygningen af Rute 11 syd for Ribe ikke vil resultere i en øget støjbelastning for beboerne. Som resultat af opsætningen af støjskærmene reduceres støjen fra den udbyggede vej for et antal stærkt støjbelastede boliger samt i mindre udstrækning for støjbelastede boliger.

Vedrørende Natura-2000 områder har ansøger til sagen oplyst, at hele afgræsningen af den vestlige side af rute 11 består af ådalen, samt hele Ribe Å og dens bred, er omfattet af Natura-2000 område 91. Området er fuglebeskyttelsesområde ligesom Ribe Å er beskyttet habitatområde.

Projektet medfører, at ca. 27.274 m² permanent vil blive inddraget. En del af dette areal er regnvandsbassiner. Der vil således blive etableret i alt 4 regnvandsbassiner med et samlet areal på ca. 7.667 m². Herudover inddrages ca. 23.570 m² til midlertidigt arbejdsareal. Inddragelse de pågældende arealer er behandlet i den VVM-redegørelse, der tidligere er blevet lavet. Det vurderes her, at påvirkningen vil være minimal, da der er tale om udvidelse af allerede eksisterende

vej. Dog ses inddragelsen at have en vis betydning i forhold til fuglebeskyttelse. Samlet set og henset til, at der er tale om et meget lille areal, når det samlede beskyttede areal tages i betragtning, anses påvirkningen dog for at være ubetydelig.

Den klapbro, samt den midlertidige bro, der etableres som en del af projektet krydser Ribe å, som er en del af Natura 2000 område nummer 91. Ribe Å er habitatområde for laks, havlampret, bæklampret, odder, stavsild og snæbel.

Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen har i forbindelse med sagens behandling forelagt Vejdirektoratets ansøgning for Beredskabsstyrelsen, Danmarks Naturfredningsforening, Dansk Ornitologisk Forening, Energistyrelsen, Esbjerg Kommune, Geodatastyrelsen, Landbrugs- og Fiskeristyrelsen, Miljøstyrelsen, Naturstyrelsen, Slots- og Kulturstyrelsen, Sydvestjyske Museer, med flere. Sagen har været i høring i perioden fra 24. april 2018 til 22. maj 2018.

Styrelsen har modtaget et høringssvar fra Miljøstyrelsen, som oplyser, at Miljøstyrelsen tilbage i 2015 har udtalt sig om projektet vedrørende udbygning af Rute 11 omkring Ribe. Da ansøgerens anmeldte projekt i sin udformning er mindre indgribende end det tidligere planlagte projekt, finder Miljøstyrelsen ikke, at der er behov for yderligere undersøgelser af miljøforhold og vurderinger af Natura-2000 beskyttelse.

Der er ikke modtaget høringssvar fra andre parter.

Offentliggørelse

Afgørelsen vil blive offentliggjort på Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsens hjemmeside i henhold til § 8 i "Bekendtgørelse nr. 451 af 8. maj 2017 om overvågning, samordnet procedure og offentliggørelse ved vurdering af virkning på miljøet (VVM) af statslige vej- og jernbaneprojekter".

Lovgrundlag:

Afgørelsen er truffet efter Kapitel 2 a, § 17 i lov nr. 1520 af 27. december 2014 om offentlige veje mv. jernbaneloven (Implementering af VVM direktivet for statslige vej- og jernbaneprojekter), som ændret ved lov nr. 658 af 8. juni 2016, samt den tilhørende bekendtgørelse nr. 451 af 8. maj 2017.

Klagevejledning

Afgørelser truffet i henhold til "Bekendtgørelse nr. 451 af 8. maj 2017 om overvågning, samordnet procedure og offentliggørelse ved vurde-

ring af virkning på miljøet (VVM) af statslige vej- og jernbaneprojekter", kan ikke påklages til transport-, bygnings- og boligministeren eller anden administrativ myndighed, jævnfør § 11.

Med venlig hilsen

Henrik Tornblad
Chefkonsulent
Trafik- Bygge- og Boligstyrelsen