

Indsigelse vedr. opgradering af rute 11 mellem Korskroen og Varde

Vi, en gruppe af beboere langs rute 11 og Vester Nebel Sogns Lokalråd i Esbjerg Kommune, vil gerne gøre indsigelse mod den planlagte opgradering af rute 11. Vejdirektoratets løsningsforslag er ifølge Vejdirektoratets egne analyser ikke samfundsøkonomisk rentable, og da opgradering af vejen til 2+1 vej har meget store konsekvenser for naturen, kulturlandskabet og beboerne langs vejen, mener vi at projektet bør stoppes, og at man enten må nytænke med en alternativ linjeføring, eller man skal vælge den billigste løsning (0+ løsning), som er den løsning, der har de mindst indgribende konsekvenser for beboerne langs vejen og naturen samtidig med, at den stort set giver samme trafikafviklingsmæssige fordele, som de andre løsningsforslag giver.

- Vejdirektoratets beregninger viser, at ingen af Vejdirektoratets 3 løsningsforslag er samfundsøkonomisk rentable. Formodentlig indgår de meget negative konsekvenser, som naturen vil lide under en udbygning, og de meget negative konsekvenser, som en udvidelse til 2+1 vej vil påføre beboerne langs vejen, ikke i de samfundsøkonomiske beregninger. Dette trækker i yderligere i negativ retning.
- Vejdirektoratets miljøkonsekvensvurdering er misvisende. Overordnet siger den, at en udvidelse til 2+1 vej kun påfører landskab og natur en mindre ændring, da der i forvejen er en vejbarriere. Det fremgår ikke tydeligt, at det er en meget stor ændring, der sker. Det nuværende vejanlæg har en bredde på ca. 14 meter fra grøftekant til grøftekant. Dette vejanlæg vil blive erstattet af et vejanlæg med en samlet bredde på ca. 47 meter (fra grøftekant/skrænt til grøftekant/skrænt) mange steder – nogle steder mere, nogle steder mindre. Altså 3-3½ gange så bred som nuværende vejanlæg. Denne vejanlægsbredde, som stort set svarer til bredden på en motorvej, skyldes, at der skal være en lokalvej med delt cykelsti og vej (2-1 vej) og en 2+1 vej og nogle steder yderligere en grusvej ved siden af hinanden. Altså sammenlagt en vejbarriere som på ingen måder kan sammenlignes med den gamle vejbarriere, men bliver en gennemgribende ændring. Vejanlægget vil få fatale konsekvenser for natur- og kulturlandskab samt bebyggelsen ved vejen.
- Det fremgår ikke tydeligt af Vejdirektoratets miljøkonsekvensvurdering, at vejanlægget går igennem et område med rigt dyreliv, bl.a. med store bestande af kronhjorte og rådyr. Der står blot, at der er gjort lokale iagttagelser af kronhjorte. Det kan dokumenteres, at der er en stor og voksende bestand af kronhjorte. Årsagen til det rige dyreliv er, at rute 11 går igennem og ligger i nærheden af en rig natur. De steder, hvor vejanlægget påtænkes særligt bredt, går igennem et område, hvor kronhjørtene vandrer og krydser vejen.
- Langs vejen er der sammenlagt ca. 52 huse og gårde, som er beliggende op til vejen. Ved fuld udvidelse til 2+1 vej, vil ca. 20-25 % af disse huse og gårde blive fjernet, og beboerne sendt fra hus og hjem. Resten af beboelserne får ikke direkte adgang til vejen, men skal benytte blinde lokalveje, som enten består af nye private grusveje eller en delt cykelsti og lokalvej (2-1 vej). Lokalvejene skal benyttes af såvel beboernes privatbiler, tunge lastbiler og landbrugskøretøjer til og fra beboelserne og gårdene langs vejen. Det vil medføre uacceptabelt store omveje for såvel lokalbeboere som landbrugskørsel. Der vil opstå farlige situationer, som vil opstå f.eks. ved forårstiden med megen gyllekørsel, hvor cykler, traktorer og privatbiler såvel som tung trafik (renovation osv.) til lokale beboere skal deles om en smal lokal vej.

Samtidig ændres folks udsigt fra stuen fra en almindelig hovedlandevej til et vejanlæg med en bredde stort set svarende til en motorvej. Tilmed skal udgifterne til vedligehold af de nye lokale privatveje bekostes af beboerne selv. Veje som skal deles mellem beboerne og samtidig benyttes til lokal landbrugskørsel.

De fleste af gårdene og husene ligger i det bevaringsværdige kulturmiljø Ny Lifstrup. Med alle disse ulemper, som bliver påført beboerne, er vi ikke i tvivl om, at husene og ejendommene hurtigt bliver noget nær usælgelige, og efter en årrække vil fremstå som nedrivningsmodne steder, og altså en ødelæggelse af kulturmiljøet.

- En udvidelse til 2+1 vej får slet ikke de påtænkte effekter på trafikafviklingen. Blandt Varde kommunes mangeårige lobbyvirksomhed for en opgradering til 2+1 vej har en af argumenterne været, at vejen skulle være en flaskehals for sommerhustrafikken. Det er meget let at påvise, at flaskehalsen ikke er selve hovedvejen, men Varde by og vejen nordpå – som ligger udenfor vejprojektet. De største køer i sommertiden ved skiftedage opstår ved de forskellige veje i Varde og rundt om Varde samt nord for Varde. En udvidelse af rute 11 afhjælper på ingen måde disse trængselsproblemer, og altså afhjælpes problemet med sommerhustrafikken ikke. De påtænkte forbedringer ved motorvejsrundkørslen ved Kors Kroen afhjælper dog helt klart problemer i den modsatte ende af strækningen, men da disse ændringer er påtænkt i alle tre løsningsforslag, har det som sådan ikke med en udvidelse af 2+1 vej at gøre. Generelt burde sommerhustrafikken slet ikke gå over rute 11, men ind over den såkaldte Vestkystvej, som savner en forlængelse, så den også vil kunne benyttes til mere nordlige sommerhusdestinationer og dermed spare sommerhusgæsterne for en omvej.

Ved udvidelsen til 2+1 vej vil der på den 10 km lange strækninger komme 3 vejkryds, hvor farten nedsættes til 70 km i timen, ved krydsning af den lokale å udvides vejen ikke, og på den sidste strækning ind mod Varde udvides vejen heller ikke. Disse steder er der også fartnedsættelser. De øvrige strækninger bliver den tilladte hastighed 90 km. På den relativt korte strækning bliver der altså mange forskellige tilladte hastigheder til stor forvirring og altså begrænset kortere rejsetid.

Vejen kan ej heller opgraderes til motortrafikvej, da vejen skal kunne anvendes til landbrugskørsel – mange landmænd er helt afhængige af vejen til landbrugskørsel mellem forskellige gårde og marker. Det betyder, at de steder, hvor der kun er 1 spor i kørselsretningen, vil man ikke kunne overhale landbrugskøretøjer, idet man ikke må køre over i vognbanerne for modsatrettet trafik – og altså vil man risikere at skulle køre 2-2½ km, inden man atter kan overhale. Her har 0+ løsningen en meget bedre løsning, idet der her er indtænkt vigelommer, hvor landbrugstrafik med mellemrum kan trække ind til siden og dermed afvikle ”halerne af biler”.

En netop afsluttet forsøg, som Vejdirektoratet har afsluttet, viser i øvrigt, at i myldretid afvikles trafikken bedre på et spor end på to spor. Offentliggjort i Sjællandske Nyheder 29/1 2024.

- Vi er ikke sikre på, at en 2+1 vej bliver mere sikker end nuværende vej. Når man kommer fra Esbjerg-motorvejen ind på rute 11, er man fartblind. Når man har sat farten ned til 80 km/t, føler man, at hastigheden er langt mindre, end den er. Hvis vejen udvides, vil man mentalt føle, at man stadig kører på en motorvej. Sandsynligvis vil en stor procentdel af bilisterne derfor køre væsentlig hurtigere end 90 km/t (hvis dette bliver hastighedsbegrænsningen). Jo højere fart, des mere

alvorlige ulykker. Dertil kommer forvirringen med sammenfletning og op- og nedbremsninger ved forskellige tilladte hastigheder.

- Lokalt kan vi bevidne, at trafikken til daglig afvikles fint på nuværende vej uden problemer. Der er fint flow. I sommertiden på nogle lørdage kan der opstå kødannelser. Disse kødannelser sker hovedsageligt i endepunkterne (rundkørslen ved Kors Kroen og ved Esbjergkrydset). Disse køer har været aftagende i de sidste to år, bl.a. fordi der er opsat nøglebokse ved sommerhusene nord for Varde. Under alle omstændigheder er de største og fleste kødannelser igennem Varde by og nord for Varde – altså en strækning, som ligger udenfor projektet.

Der kan opstå kødannelse efter traktorer ved tættere trafik, hvis det ikke er muligt at overhale. Ved etablering af vigelommer med intervaller vil man eliminere dette problem.

Vejen er ikke særlig egnet for cyklister og knallerter. En cykelsti (som er indregnet i O+ løsningen) vil afhjælpe dette problem.

- Hvis man læser de indkomne hørings svar vedr. opgraderingen af rute 11, kan man se, at det overvejende er nogle virksomheder i Varde samt selve Varde og Esbjerg Kommune, som ønsker opgraderingen. Vi mener, at bevillingen fra Folketinget på ca. 500 mill. kr til opgraderingen udelukkende er kommet igennem, fordi Varde Kommune i mange år har ført lobbyvirksomhed for opgraderingen, ikke fordi der er et reelt behov. Det er også, hvad de samfundsøkonomiske beregninger viser. Dertil kommer, at man ødelægger natur- og kulturlandskab, ødelægger vilkår for dyreliv, og ikke mindst lader man lokalbefolkning, private såvel som landmænd, betale den helt høje pris.
- Sammenlagt er vi naturligvis imod en opgradering af vejen til 2+1 vej, delvis eller fuld. Det vil have alt for store konsekvenser for både natur- og kulturlandskab og lokalbefolkningen, uden at opgraderingen får de påtænkte effekter, og vi mener at trafikken afvikles fint, som vejen er. En O+ løsning vil fint afhjælpe de mangler, som vejen har. Hvis man alligevel mener, at en opgradering skulle være nødvendig, fordi man mener, at det skulle fremme udviklingen i området, så vil vi klart påpege, at det er nødvendigt at undersøge en alternativ linjeføring for at opnå de ønskede effekter, og for at skattekrone bliver brugt bedst muligt. Det er klart, at en anden linjeføring vil påvirke natur og dyreliv et andet sted, men en almindelig 2+1 vej vil ikke have samme vejanlægsbredde som den påtænkte udvidelse, da en ny linjeføring ikke kræver lokalvej, cykelsti og evt. grusvej lige ved siden af. En alternativ linjeføring kan også sagtens laves, så den ikke går igennem eksisterende bebyggelse og uden, at man behøver at ekspropriere så mange beboelser. Her vil forslaget i det gamle Ribe Amts regionsplan 2012 være oplagt at finde frem, idet man her havde linjeføring for en ny motortrafikvej, der skulle afløse både rute 11 og 12 (rute 12 er hovedvejen mellem Varde og Esbjerg, som er meget trafikbelastet med store kødannelser på visse strækninger ved arbejdstids start og slut). Hvis man lavede denne løsning, ville man slå flere fluer med et smæk og på den måde få mest muligt ud af skattekrone. Man vil så også kunne få en rigtig 2+1 motortrafikvej, hvor der ikke skal være landbrugstrafik og vejkryds.



Henning Jørgensen
p.v.a. beboere langs vejen



Helmut Wolf
p.v.a. beboere langs vejen

13/2 2024


Karsten Jørgensen
p.v.a. V. Nebel Sogns Lokalråd