

Opgradering af Rute 11 mellem Korskro og Varde

Resumé af miljøkonsekvensvurdering



**OPGRADERING AF
RUTE 11 MELLEM
VARDE OG KORSKRO**

Resumé af
miljøkonsekvensvurdering

DATO

November 2023

ISBN (trykt version)

978-87-7595-078-2

ISBN (digital version)

978-87-7595-079-9

COPYRIGHT

Vejdirektoratet, 2023

Den politiske aftale bag miljøkonsekvensvurdering og udbygning

Det fremgår af aftale om Infrastrukturplan 2035 af 28. juni 2021, at Rute 11 skal opgraderes mellem Kors kro og Varde. Der er med aftalen i alt afsat 525 mio. kr. til gennemførelse af projektet, herunder en undersøgelse med skitseprojektering og miljøkonsekvensvurdering.

Første skridt frem mod realiseringen af anlægsprojektet er gennemførelse af en miljøkonsekvensvurdering (MKV) i 2022-2023.

Kommissoriet for miljøkonsekvensvurderingen kan læses på www.vd.dk/korskro-varde. Denne folder sammenfatter Vejdirektoratets løsninger til en udbygning af Rute 11 og den miljømæssige konsekvensvurdering.



Miljømærket tryksag
5041 0751

Opgradering af Rute 11 mellem Kors kro og Varde

Vejdirektoratet har nu afsluttet miljøkonsekvensvurderingen for at opgradere Rute 11 mellem Kors kro og Varde.

I denne folder kan du læse et kort resumé af undersøgelsen.

Formålet med projektet er at opgradere Rute 11 på strækningen mellem Kors kro og Varde for at forbedre trafikafvikling og trafiksikkerhed. I undersøgelsen belyses mulighederne for at opgradere vejen, og de vejtekniske, trafikale, miljømæssige, arealmæssige samt anlægs- og samfundsøkonomiske effekter afdækkes.

Projektet omfatter en udbygning af Rute 11 mellem Kors kro og Varde. Da opgaven er fastlagt til en opgradering af eksisterende landevej til 2+1 vej for at forbedre trafikafvikling og trafiksikkerhed, er der ikke undersøgt nye vejforløb i det åbne land.

Der er dog gennemført en proces, hvor der er foretaget en række tilpasninger af projektet, dels for at optimere udbygningen og dels for at reducere eventuelle negative miljøpåvirkninger. Det drejer sig fx om

justering af vejens kurver for at kunne bevare så mange gamle træer og beplantning som muligt, placering af cykelsti under hensyn til fremtidige brugere og ændrede afvandingsmetoder for at tilpasse projektet de lokale og miljømæssige forhold bedst muligt.

Hvis du vil vide mere, kan du læse hele miljøkonsekvensvurderingen på www.vejdirektoratet.dk/Rute11-MKV. Her er miljøkonsekvensvurderingen og vejprojektet gennemgået mere detaljeret, og du kan finde baggrundsrapporter for projektet.

På hjemmesiden er det blandt andet muligt at finde detaljerede zoombare kort med forventet støj- og bredelse, arealbehov samt miljøforhold. Det er også muligt at læse nærmere om de trafikale konsekvenser af udbygningen.

På hjemmesiden har du mulighed for at sende dine bemærkninger til miljøkonsekvensvurderingen i høringsperioden, som løber frem til 2. februar 2024.

Hvad er en miljøkonsekvensvurdering

En miljøkonsekvensvurdering skal tilvejebringe tilstrækkelig viden til, at politikere og borgere kan vurdere projektets virkninger på miljøet og sammenligne forskellige løsningsforslag.

Miljøkonsekvensvurderingen skal desuden sikre, at vejprojektet bliver bedst muligt tilpasset omgivelserne, og at miljøet ikke påvirkes unødvendigt.

Den nuværende landevej

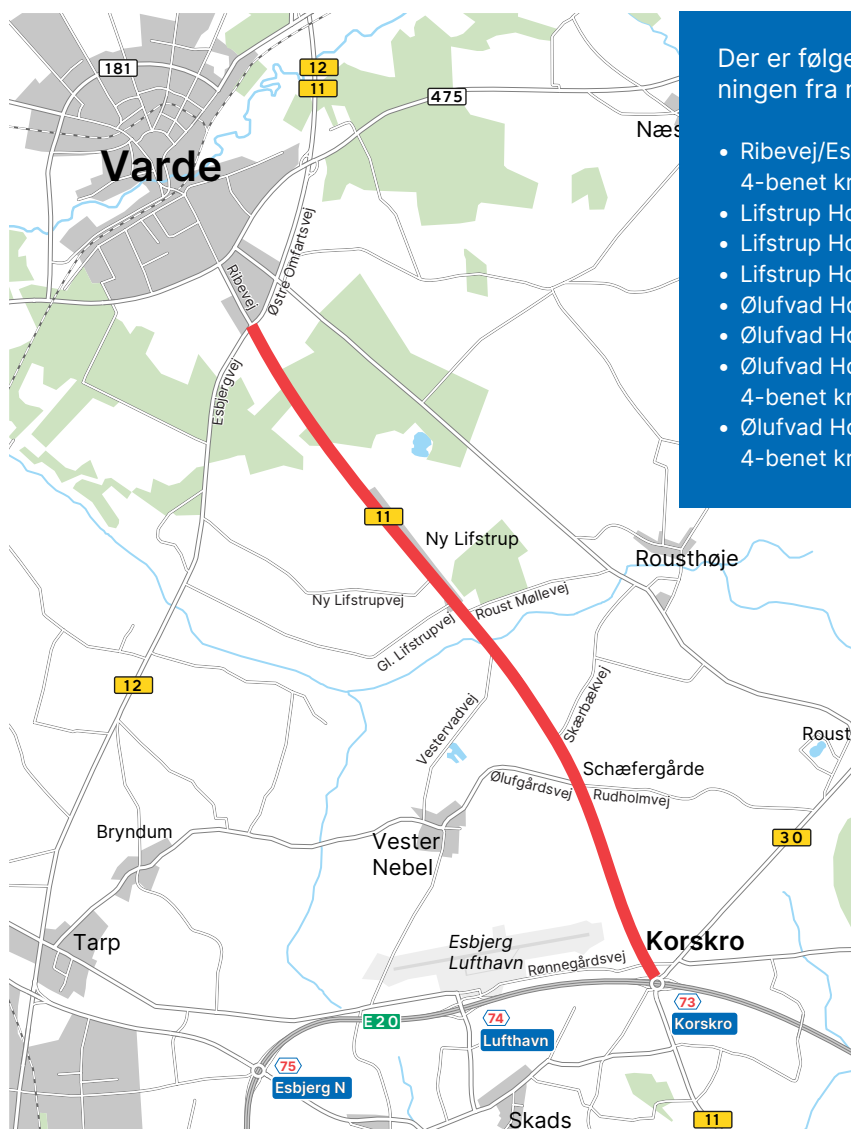
Rute 11 er ca. 10 km lang mellem Esbjergmotorvejen ved Korskro og Esbjergvej ved Varde. Vejen er i dag en relativt smal 2-sporet landevej uden cykelsti, hvor hastigheden er 80 km/t med lokale hastighedsnedsættelser til 70 km/t i krydset i Varde og ved Schæfergårde.

Rute 11 er præget af mange private adgange og flere 3- og 4-benede kryds på strækningen. Da strækningen er en hovedvej, er der ubetinget vigepligt på alle sekundærveje, der grænser op til Rute 11. Rute 11 skifter vejnavn tre gange på strækningen, den hedder Ribevej tættest på Varde, herefter Lifstrup

Hovedvej og frem til motorvejen hedder den Ølufvad Hovedvej.

Udover de nævnte kryds er der også en række mindre sideveje og indkørsler, der tilsluttes Rute 11. Desuden er der en nødadgangsvej fra Esbjerg Lufthavns landingsbane til Ølufvad Hovedvej.

Trafikken på strækningen varierer meget over året, men i sommerperioden giver kombinationen af ferietrafik, pendling og erhvervstrafik periodevis trængsel og opstuvning ud på Esbjergmotorvejen i vestgående retning.



Der er følgende væsentlige kryds på strækningen fra nord mod syd:

- Ribevej/Esbjergvej og Østre Omfartsvej (Rute 12): 4-benet kryds
- Lifstrup Hovedvej/Ny Lifstrupvej: 3-benet kryds
- Lifstrup Hovedvej/Gl. Lifstrupvej: 3-benet kryds
- Lifstrup Hovedvej/Roust Møllevej: 3-benet kryds
- Ølufvad Hovedvej/Vestervadvej: 3-benet kryds
- Ølufvad Hovedvej/Skærbækvej: 3-benet kryds
- Ølufvad Hovedvej/Rudholmvej og Ølufgårdsvej: 4-benet kryds
- Ølufvad Hovedvej/Korskrovej og Rønnegårdsvej: 4-benet kryds

Udbygning af Rute 11

Projektet omfatter udbygning af den eksisterende landevej Rute 11 mellem Varde og Korskro ved Esbjergmotorvejen. Strækningen er ca. 10 km lang og går igennem to kommuner; Varde og Esbjerg.

Der er blevet undersøgt tre forskellige løsningsforslag, hvilket omfatter:

- Fuld udbygning af vejanlægget til 2+1 vej på det meste af strækningen
- Delvis udbygning af vejanlægget til 2+1 vej på dele af strækningen
- En 0+ løsning, hvor vejanlægget opgraderes ved mindre tiltag på strækningen

Cykelsti

Cykelstien anlægges i alle forslag som en dobbeltrettet cykelstiforbindelse langs hele Rute 11 på østsiden af vejen og føres på en separat stibro over Alslev Å. Ved Korskro anlægges ny stibro over motorvejen og tre nye stitunneller under ramperne til at skabe forbindelse til den eksisterende cykelsti ved Tingvejen og Lundevej. Cykelstien er 3 m bred og adskilt fra kørebanen med en skillerabat.

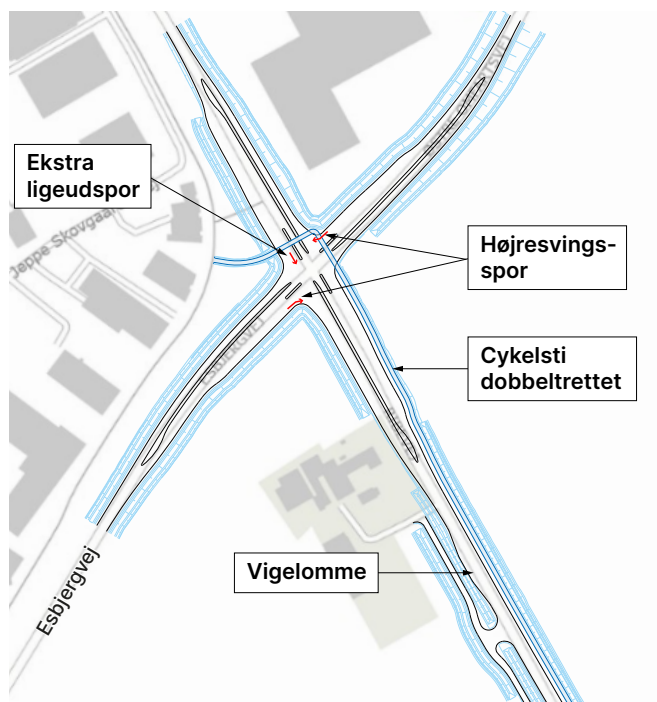
I krydset i Varde føres cyklisterne fra den dobbeltrettede cykelsti i østlige side af Rute 11 over krydset til den eksisterende sti i krydsets nordvestlige side i egen fase i signalkrydset – dvs. kun grønt for cyklister. Der etableres et venteeareal for cyklister i krydsets nordøstlige hjørne.

Overblik over løsningsforslag

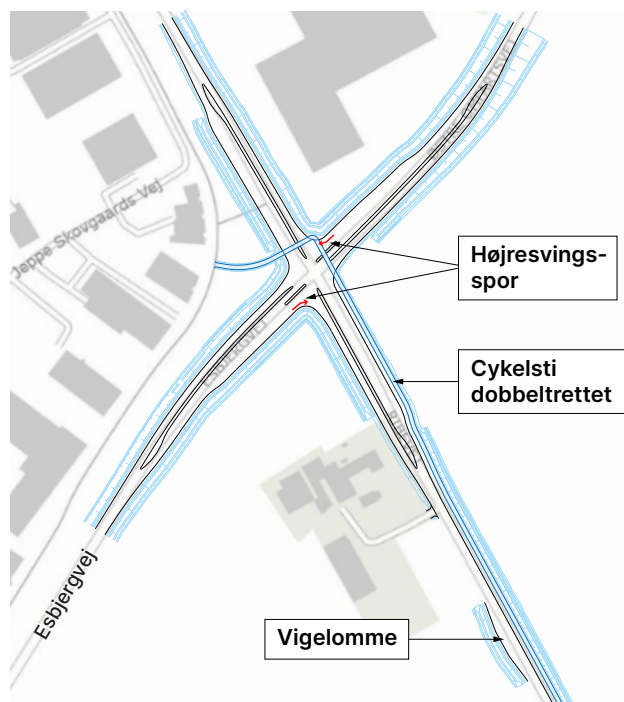
	Alle forslag	Fuld udbygning	Delvis udbygning	0+ løsning
Vejudbygning		Udbygning til 2+1 vej på det meste af strækningen på nær omkring Alslev Å.	Udbygning til 2+1 vej på dele af strækningen.	Vigelommer til landbrugskøretøjer m.v. Ingen ændring af vejen
Cykelsti	Dobbeltrettet sti hele strækningen. Anlæg af en stibro ved Alslev Å og ved E20 tre stitunneller under ramperne og en stibro over motorvejen.			
Kryds i Varde	Ombygning af krydset med nye svingbaner på den krydsende omfartsvej. Cykelstien føres gennem krydset til den eksisterende cykelsti.	Der etableres også et ekstra ligeudspor på Rute 11 fra Varde mod syd		
Rundkørslen ved Esbjergmotorvejen	Ombygges til 2-sporet rundkørsel med en separat svingbane (shunt) fra Rute 11 til motorvejen mod Esbjerg			
Kryds og adgangsveje		Trafikken fra sideveje samles i to kryds ved Ny Lifstrup og Skærbækvej. Alle øvrige kryds og indkørsler lukkes og samles op med nye adgangsveje	På strækninger med 2+1 vej lukkes kryds og indkørsler og samles op i kryds ved Ny Lifstrup og Schæfergårde. Krydset ved Vestervadvej ombygges	Kryds ved Vestervadvej og Rudholmvej/Ølufgårdsvej ombygges
Vejstandard		Landevej 90 km/t	Landevej 80 km/t	Landevej 80 km/t

Kryds ved Varde

For biltrafikken fastholdes krydset i den nordlige ende ved Varde som signalreguleret, men udbygges med ekstra spor samtidig med at nogle af svingretningerne i krydset afvikles i egen fase, dvs. at de får et separat grønt lys. På den måde kan trafikken hurtigere afvikles på en mere sikker måde i krydset.



Fuld udbygning: Krydset ved Varde



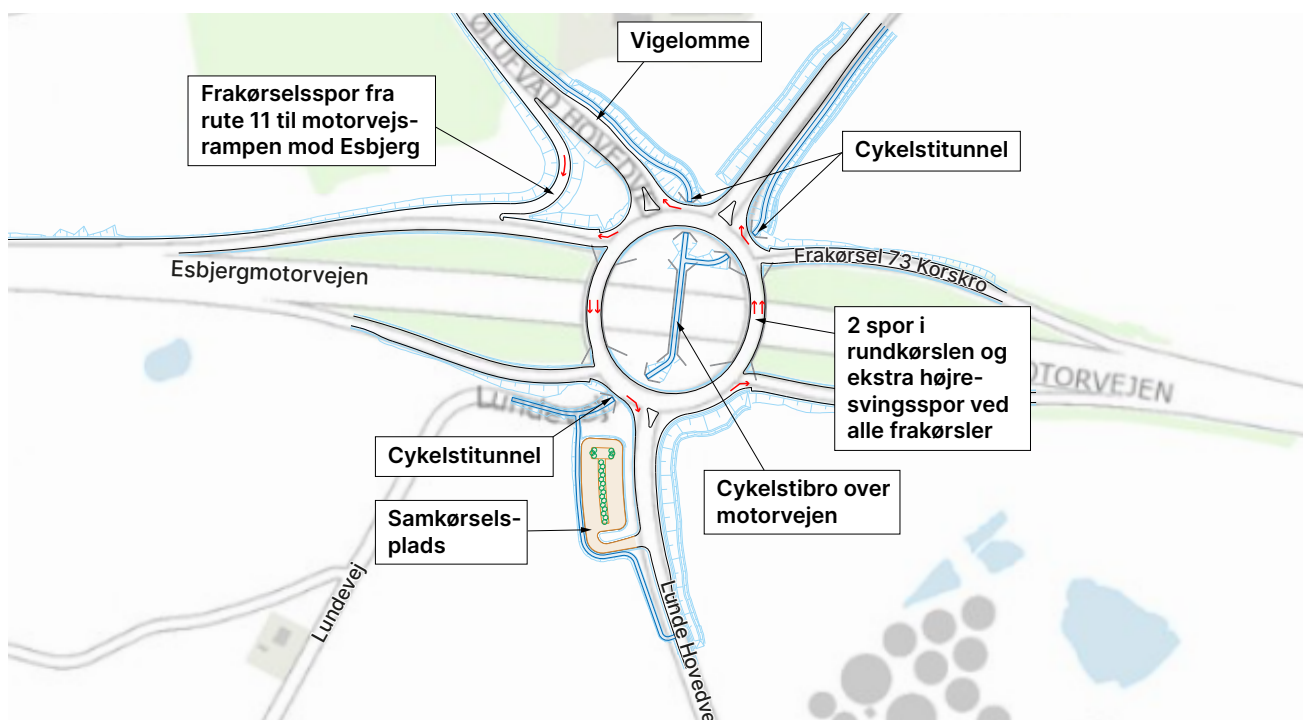
Delvis udbygning og 0+ løsning: Krydset ved Varde



Rundkørsel ved Esbjergmotorvejen

Ved Esbjergmotorvejen udbygges rundkørslen til 2 spor med ekstra svingspor ved alle frakørsler. Der bliver desuden anlagt et separat frakørselsspor (en såkaldt shunt) fra Rute 11 til motorvejsrampen mod Esbjerg.

Tilslutningsanlægget benyttes jævnligt af særtransporter, der kører ad Rute 30 Tingvejen og motorvejen mod Esbjerg. Udbygningen bliver udformet, så der er plads til disse store køretøjer med fx vindmøller.



Ombygning af rundkørslen ved Esbjergmotorvejen i alle løsningsforslag



Fuld udbygning

I den fulde udbygning bliver Rute 11 suppleret med et ekstra spor på det meste strækningen, så det bliver 2+1 vej med udtagelse af strækningen ved Alslev Å, hvor det af hensyn til åen og den omgivende natur ikke er muligt at udbygge vejen.

Ombygningen af vejen betyder, at hastigheden vil være 90 km/t på det meste af strækningen og lokale hastighedsnedsættelser til 70 km/t ved kryds.

Det vil medføre omvejskørsel for naboerne til Rute 11, hvor adgang til ejendommene skal foregå via nye veje, som tilsluttes de to kryds, der samler sidevejs- trafikken op på strækningen. Adgangsvejen vil flere steder blive anlagt som om parallelvej til Rute 11. Der vil blive placeret en lysvold mellem dem og Rute 11, for at adskille trafikken og undgå at blanding fra modkørende trafik.



Delvis udbygning

I den delvise udbygning bliver Rute 11 udbygget til en 2+1 vej på to strækninger, hvor der her bliver etableret et ekstra spor.

Ombygningen af vejen betyder, at hastigheden vil være 80 km/t på det meste af strækningen og lokale hastighedsnedsættelser til 70 km/t ved kryds.

Der vil være mindre omvejskørsel, da det primært vil være langs de to udbygningsstrækninger og ved de ombyggede kryds at adgangsforholdene bliver ændret. På resten af strækningen vil Rute 11 være uændret i forhold til i dag.



0+ løsnig

Der foretages så få ændringer af den eksisterende kørebane som muligt. I 0+ løsnig etableres ingen 2+1 strækninger.

Der anlægges 5 vigelommer langs Rute 11, så der er mulighed for at landbrugskøretøjer og lignende kan trække ind, for at lade trafikken komme forbi.

Vestervadvejs forløb ændres ved krydset med Rute 11 for at skabe bedre oversigt. Ved Schæfergårde lukkes Ølufgårdsvej og flyttes til et nyt kryds længere mod nord. Der etableres samtidig en højresvingsbane på Rute 11 til trafikken fra Korskro ad Rudholmvej.



Generelt for udbygningen

I alle tre løsningsforslag bliver der anlagt cykelsti langs Rute 11, og endepunkterne bliver ombygget i Varde og tilslutningsanlægget ved Korskro. Der anlægges en samkørselsplads på Rute 11 umiddelbart syd for motorvejen. Samkørselspladsen projekteres med kapacitet til 36 personbiler samt cykelparkering og tilslutning til Lunde Hovedvej.

Landevejen belyses generelt ikke, men der opsættes belysning i stitunneller og på samkørselspladsen samt i signalkryds og rundkørsel af sikkerhedsmæssige årsager.

Der opstilles ikke støjskærme i projektet, men der etableres lysvolde, hvor der anlægges parallelveje i den fulde og delvise udbygning af vejen. Lysvoldene er projekteret i en højde på ca. 1 m.

Til cykelstien etableres i alt 5 bygværker i alle løsninger, hvilket omfatter stibro over Alslev Å, stibro over motorvejen og 3 stitunneler under motorvejsramperne. Der er 3 eksisterende bygværker, der bevares, to broer over motorvejen i tilslutningsanlægget ved Korskro og en vandløbsunderføring ved Alslev Å.

For at forbedre forholdene for padder, etableres der i den sydlige del af Søndre Plantage en ny paddepassage i alle tre løsninger. Passagen er en rørundersføring, der suppleres med paddehegn på begge sider af vejen.

Alslev Å

Der etableres ikke en ny bro ved krydsning af Alslev Å, men den eksisterende bro og faunapassagen under broen ved Alslev Å forbedres ved at etablere en tør banket til odderen.

Under broen er der i dag etableret odderpassager, som er monteret i en fast højde, hvilket gør, at de ikke er brugbare ved varierende vandstand i åen. Passagen ændres så der etableres en tør banket på den nordlige side og en hylde på den sydlige side. Dermed forbedres passagen for oddere og risiko for trafikdrab minimeres.



Den eksisterende bro ved Alslev Å

Miljø

Opgradering af Rute 11 vil medføre forskellige påvirkninger af miljøet.

Generelt vil miljøpåvirkningerne være begrænsede, da der i forvejen er en landevej, som påvirker omgivelserne, og som udgør en eksisterende barriere i landskabet. Væsentlige påvirkninger såsom påvirkning af beskyttede naturområder og beskyttede arter søges afværget bl.a. via projektilpasninger og ved at etablere erstatningsnatur. Nogle få ændringer af det eksisterende vejanlæg vurderes at have en positiv påvirkning af miljøet såsom etableringen af en forbedret faunapassage under broen ved krydsningen af Alslev Å, som medfører forbedrede muligheder for, at den beskyttede dyreart odder kan sprede sig.

I forbindelse med udviklingen af projektet er der desuden indarbejdet hensyn til miljøet, herunder påvirkninger af sårbart grundvand og drikkevandsinteresser, idet der etableres nye regnvandsbassiner der sikrer, at hovedparten af vandet fra vejen renses inden udledning til vandløb, hvorved nedsivning af regnvand reduceres i forhold til i dag.

Formålet med at miljøvurdere et projekt

Formålet er at undersøge de forskellige påvirkninger, som en opgradering af Rute 11 kan medføre, og at sikre at anlægsprojektet tilpasses omgivelserne bedst muligt, så eventuelle påvirkninger på natur- og miljøforhold undgås eller mindskes. Hvor det er relevant, er der løbende indarbejdet afværgetiltag i projektet, der kan reducere eller undgå den identificerede miljøpåvirkning.

I miljøkonsekvensrapporten, som danner grundlag denne opsummering af miljøpåvirkninger, er der foretaget detaljerede vurderinger af påvirkninger af en lang række miljøforhold både under anlægsarbejdet kaldet anlægsfasen og efterfølgende i driftsfasen, når vejen er taget i brug.

De behandlede miljøforhold er beskrevet og inddelt i seks temaer:

- Befolkning og sundhed
- Støj
- Landskab og kulturarv
- Natur og biodiversitet
- Vand
- Jord og råstoffer

Som en del af undersøgelserne af opgraderingen af Rute 11 er der udarbejdet en række tekniske baggrundsrapporter både om selve skitseprojektet og om natur- og miljøforhold. Der er udarbejdet en miljøkortlægningsrapport, en naturkortlægningsrapport og en flyfoto-kortlægningsrapport som grundlag for miljøkonsekvensrapporten (tidligere kaldet "VVM"). Du kan læse mere detaljeret om miljø i henholdsvis natur- og miljøkortlægningsrapporterne og i den samlede miljøkonsekvensrapport.

Kortlægning og vurdering af påvirkninger

Miljøkonsekvensrapporten omfatter en beskrivelse af projektets påvirkninger af miljøet. Vurderingerne er foretaget på baggrund af en række kriterier, hvilket sikrer en ensartet metode og tilgang til vurderingerne. Vurderingen af de forskellige kriterier har resulteret i en samlet vurdering af påvirkningsgraden, hvor "væsentlig påvirkning" er udtryk for den største grad af påvirkning:

- Væsentlig
- Moderat
- Begrænset
- Ubetydelig/ingen påvirkning
- Positiv



Visualisering af 2+1 vej og cykelsti ved Søndre Plantage (fuld udbygning)

Fuld udbygning

Når den fulde udbygning er færdig, vil der være en betydelig gavnlig trafiksikkerhedsmæssig effekt, da mængden af chancebetonede overhalinger forventes at falde betydeligt. Det vil medføre omvejskørsel for naboerne, men det vil samtidig give tryggere forhold og bedre trafiksikkerhed med færre kryds på Rute 11.

Der anlægges en ny dobbeltrettet cykelstiforbindelse langs hele Rute 11 på østsiden af vejen, hvilket vurderes at forbedre forholdene for bløde trafikanter i området betydeligt.

Arealinddragelserne vil være begrænsede, da det er arealer tæt på vejen, der vil blive inddraget i projektet.

Antallet af støjbelastede boliger vil blive reduceret, da vejen på nogle strækninger vil blive flyttet væk fra boligerne, og da nogle af de mest støjbelastede boliger vil blive eksproprieret.

Den fulde udbygning vil medføre at der flere steder fjernes en del af den eksisterende beplantning langs

Flagermus

Der er tidligere registreret flere arter af flagermus i området omkring Rute 11. Som en del af feltarbejdet er der søgt efter flagermus i området, bl.a. i området omkring Schæfergårde, hvor der er mange gamle træer. Kun et af træerne omkring Schæfergårde blev ved feltarbejdet vurderet egnet til yngle- og rastested for flagermus.

vejen og dermed vil landskabsrummet omkring Rute 11 fremover fremstå mere åbent.

Som følge af vejudvidelsen sker der forbedringer i håndteringen af vejvand, idet fremtidig afvanding vil omfatte opsamling af vejvand i grøfter og videre til enten regnvandsbassiner eller nedsivningsbassiner. På den måde kan vandet blive rensset inden det enten ledes videre til vandløb eller nedsiver i nedsivningsbassinerne.



Visualisering af cykelstibro over Alslev Å

Delvis udbygning

Når den delvise udbygning er færdig, vil der være en betydelig en trafiksikkerhedsmæssig effekt, da mængden af chancebetonede overhalinger på de to strækninger med et ekstra spor. Det vil medføre omvejskørsel for naboerne langs disse strækninger, men det vil samtidig give tryggere forhold og bedre trafiksikkerhed med færre kryds på Rute 11.

Arealinddragelserne vil være begrænsede, da det er arealer tæt på vejen, der vil blive inddraget i projektet. Støjforholdene vil stort set være uændrede.

Den karakteristiske bebyggelse ved Ny Lifstrup bevares og der ændres ikke ved den eksisterende bro over Alslev Å, dog etableres der en parallel stibro til cykler og fodgængere. Udbygningen medfører derfor en forandring af det landskabelige udtryk set fra vejen, men den overordnede oplevelse af landskaberne langs vejrummet forventes ikke at blive ændret markant.

Der indarbejdes en række tiltag (også kaldet afværgeforanstaltninger) i projektet. Det omfatter en paddepassage under Rute 11 ved Sdr. Plantage, da vejen udvides og det vil fremover være sværere for

Strækningen ved Alslev Å bliver ikke udvidet, for blandt andet at undgå at påvirke naturen og vandløbet. Birkemus kan potentielt opholde sig på arealerne omkring åen, og der etableres inden anlægsarbejdet igangsættes, nye naturområder langs åen til at styrke spredningsmulighederne, og anlægsarbejdet foretages i de ikke-sårbare perioder for birkemus.

Den nuværende faunapassage under broen over Alslev Å forbedres ved at etablere en tør banket i den ene side af vandløbet. I den anden side opsættes en rampe eller flydeponon til terrænhøjde. Det har til formål at forbedre spredningsmulighederne primært for odder, da odder foretrækker at færdes under broer på faste banketter.

padder at krydse vejen. Paddepassagen placeres i en udpeget økologisk korridor mellem vandhuller på hver side af Rute 11, hvorved paddernes muligheder for at komme på tværs af vejen til egnede yngle- og rastesteder forbedres.

Som følge af vejudvidelsen sker der forbedringer i håndteringen af vejvandet, idet fremtidig afvanding vil omfatte opsamling af vejvand i grøfter og videre til enten regnvandsbassiner eller nedsivningsbassiner. På den måde kan vandet blive rensset inden det enten ledes videre til vandløb eller nedsiver i nedsivningsbassinerne.

0+ løsning

Der anlægges en ny dobbeltrettet cykelstiforbindelse langs hele Rute 11 på østsiden af vejen, hvilket vurderes at forbedre forholdene for bløde trafikanter i området betydeligt. Det vurderes derfor samlet set at påvirkningen af de rekreative stier vil være positiv.

I 0+ løsningen vurderes det, at der vil være tale om en ubetydelig ændring i luftkvaliteten, og at grænseværdierne for partikelforurening (NO_x, PM₁₀ og PM_{2,5}) vil være overholdt på vejnettet i og omkring Rute 11.

Støjpåvirkningen for 0+ løsningen vil være sammenlignelig med forholdene for referencesituationen i 2040 uden udbygning.

Udbygningen betyder at der enkelte steder fjernes en del af den eksisterende beplantning langs vejen

og dermed vil landskabsrummet omkring Rute 11 fremover fremstå mere åbent.

Omkring Rute 11 findes flere § 3 beskyttede naturområder. Der inddrages få § 3 beskyttede naturtyper og kun arealer langs vejen. Derudover inddrages fredskovsarealer langs vejen.

0+ løsningen resulterer i ca. 700 m² permanent inddraget § 3 areal og ca. 3700 m² permanent inddraget fredskov.

Der etableres fire regnvandsbassiner og to nedslivningsbassiner. Regnvandsbassinerne har udledning til vandløb langs med strækningen. Regnvandsbassinerne etableres med et såkaldt dykket udløb og afspærringsmulighed, så evt. olie-/kemikaliespild på vejen vil kunne tilbageholdes i bassinerne inden udløb til recipient.

Visualisering af cykelsti langs boliger ved Ny Lifstrup (0+ løsning)



Trafikale effekter

Trafikken i dag

Trafikken på Rute 11 er præget af meget ferietrafik, og tællinger i 2022 viser at der gennemsnitlig kører mere trafik i juli måned end i de øvrige måneder. I juli kørte der ca. 9.100 køretøjer pr. døgn og i den øvrige del af året ca. 8.200-8.700 køretøjer pr. døgn. Trafikken som hverdagsdøgntrafik er siden 2011 steget med 1,4 % om året. Trafikken som julidøgntrafik er i samme periode steget med 1,9 % om året.

Hastigheden på Rute 11 er 80 km/t med lokale hastighedsnedsættelser til 70 km/t i krydset i Varde og ved Schæfergårde. Målinger viser, at der generelt på hverdage bliver kørt stærkere, hvilket medfører, at cyklister er utrygge ved at færdes på strækningen.

Den tunge trafik udgør ca. 9 % af det samlede antal køretøjer. Det er typisk lastbiler og landbrugskøretøjer, men kan også være specialtransporter, særtransporter og modulvogntog. Hastighedsforskellen mellem landbrugstrafikken og den øvrige trafik er med til at skabe farlige overhalingssituationer.

Trængsel

I ferieperioderne kan der opleves fremkommelighedsproblemer i de to endepunkter; krydset med Østre Omfartsvej/Esbjergvej i Varde og rundkørslen ved Esbjergmotorvejen (TSA 73). I rundkørslen kan trængslen resultere i tilbagestuvning på motorvejen på frakørselsrampen fra øst (Kolding). På strækningen varierer trafikken meget over året, men i sommerperioden giver kombinationen af ferietrafik, pendling, erhvervstrafik og landbrugstrafik periodevis trængsel på selve strækningen.

I perioden 2017-2022 er der registreret flere ulykker både i krydset i Varde, på strækningen og i rundkørslen ved tilslutningen til Esbjergmotorvejen. De fleste ulykker er materielskade, men på strækningen er der registreret 1 dræbt og 1 alvorligt tilskadekommen, og i krydset ved Schæfergårde er der registreret 1 alvorligt og 1 let skadekommen.



Visualisering af 2+1 vej og cykelsti ved Schæfergårde (fuld udbygning)

Trafikken efter udbygning

Der er udført beregninger af de trafikale effekter for løsningsforslagene i både 2030 og 2040. I tabellen er trafikken i 2030 vist. Det er generelt meget beskedne ændringer i trafikken, som udbygningen vil medføre.

	Basis 2030	0+ løsning	Delvis udbygning	Fuld udbygning
Rute 11 - nordlig del	10.300	10.300	10.200	11.200
Rute 11 - sydlig del	10.350	10.250	10.200	11.100
Korskro - frakørsel fra øst	2.750	2.800	2.800	2.950
Korskro - tilkørsel mod øst	2.500	2.500	2.500	2.650
Korskro - tilkørsel mod vest	6.750	6.900	6.900	6.650
Korskro - frakørsel fra vest	6.650	6.800	6.800	6.650
Korskro - rute 11 mod syd	8.800	9.000	9.000	9.500
Korskro - rute 30 mod øst	11.650	11.800	11.800	12.400

I den fulde udbygning vil trafikken generelt blive forøget med 5-10%. På Rute 11 vil trafikken stige med 750-900 køretøjer. I rundkørslen ved Esbjergmotorvejen vil trafikken på de østvendte ramper stige med ca. 150 køretøjer. På tilkørslen mod vest falder trafikken med 100 køretøjer, hvilket kan forklares med at den forlagte Ølufgårdvej i Schæfergårde i større grad benyttes. Frakørslen fra vest er uændret. Mod Roust (Rute 30) og Bramming (Rute 11 mod syd) vil trafikken stige med 700-750 køretøjer.

For både 0+ løsningen og den delvise udbygning er der et mindre fald i trafikken på Rute 11. Beregningerne viser at trafikken vil falde med 0-150 køretøjer. Trafikken vil stige en smule i rundkørslen ved Esbjergmotorvejen med 0-150 køretøjer. Ændringen er størst på de vestvendte ramper, samt på Rute 11 ned mod Bramming. Det er meget små ændringer i trafikken, så med usikkerheden i modelberegninger vil det dermed betyde, at trafikken i 2030 stort set forventes at være uændret i forhold til i dag.

Arealforhold

Arealbehov til udbygning af Rute 11

En udbygning af Rute 11 kræver mere areal. Det er både permanente arealer til selve vejudvidelsen og midlertidige arbejdsarealer, som kun skal bruges i anlægsfasen. Der vil også ske ændringer i adgangsforholdene, da udbygningen vil medføre, at de direkte adgange til Rute 11 vil blive nedlagt eller reduceret mest muligt.

Der skal erhverves arealer til selve udvidelsen af vejen, men også til anlæg af nye adgangsveje og parallelveje, samt etablering af regnvandsbassiner og samkørselsplads syd for Esbjergmotorvejen.

I forbindelse med anlægsarbejdet er der behov for arealer midlertidigt. Disse arealer erhverves midlertidigt og leveres tilbage når anlægsarbejdet er færdigt. Arbejdsarealet er normalt 10 m bredt langs med vejstrækningen. Desuden kan der være behov for arbejdsarealer til forskellige faciliteter og oplag af materiel.

Arealerne til udvidelse af vejen og til arbejdsarealer og andre rettigheder erhverves gennem ekspropriation.

Ekspropriation

Arealer, der skal bruges til udbygning af Rute 11, erhverves af staten ved ekspropriation. Ekspropriation kan først gennemføres efter der er taget politisk beslutning om at realisere projektet.

I denne undersøgelse er der udarbejdet skitseprojekter for de tre løsningsforslag. Det betyder, at det ikke kan siges præcist på nuværende tidspunkt hvor stort et areal, den enkelte ejendom skal af med. Opgørel-

sen er omtrentlig. Der kan komme ændringer, når den detaljerede projektering skal udføres i en senere fase, ligesom ekspropriationskommissionen har mulighed for at ændre på omfanget af ekspropriationerne.

Ekspropriationerne foretages af en kommission, der er uvildig og uafhængig af staten.

I fuld udbygning forventer vi, at 10-15 ejendomme skal totaleksproprieres. I delvis udbygning forventes ca. 5-10 ejendomme totaleksproprieret, og i 0+ løsningen forventes en enkelt ejendom at blive totaleksproprieret.

Adgange

I dag ligger mange ejendomme helt ud til Rute 11 og i de fleste tilfælde med adgang direkte til vejen. De forskellige løsninger for udbygning af Rute 11 indeholder lukning af adgange for ejendommene langs med vejen, eller reducere i antal adgange til vejen. Ejendomme vil få ændret adgangsvej og der vil i stedet blive inddraget areal til alternativ adgang til de berørte ejendomme.

Alle ændringerne af adgangsforholdene bliver dog ikke fastlagt i denne fase af projektet, men gennem en senere detailprojektering.

Udbygningen omfatter desuden at antallet af kryds reduceres af hensyn til fremkommelighed og sikkerhed på Rute 11. Det vil medføre omvejskørsel for beboere og trafikanter i nærområdet. De landbrugs-ejendomme, der har marker på begge sider af vejen, kan også få længere til deres arealer.

Økonomi

I forbindelse med Infrastrukturplanen er der afsat ca. 512 mio. kr. til at opgradere Rute 11.

Alle 3 løsninger kunne anlægges inden for denne ramme.

	Fuld udbygning	Delvis udbygning	0+ løsning
Anlægsoverslag	510,7 mio. kr.	345,3 mio. kr.	269,9 mio. kr.
Intern rente	2,7 %	0,9 %	1,3 %

(Indeks 143,35 FL2024)

Anlægsøkonomi og samfundsøkonomi

Der er beregnet anlægsoverslag for de tre løsninger, og den fulde udbygning vil koste ca. 511 mio. kr, den delvise udbygning ca. 345 mio. kr. og 0+ løsningen vil koste ca. 270 mio. kr.

I alle tre løsninger bliver krydset i Varde og rundkørslen ved Esbjergmotorvejen udbygget med ekstra spor for at undgå de trængselsproblemer, der opstår især i forbindelse med sommerhustrafikken. Samtidig bliver der anlagt en ny dobbeltrettet cykelsti langs Rute 11, som forbinder cykelstien i Varde med cykelstien syd for motorvejen. Dette medfører at der

etableres en ny stibro ved Alslev Å og en ny stibro over motorvejen samt to stitunneler i rundkørslen ved Kors kro.

Det er også udført samfundsøkonomiske beregninger, som viser at ingen af løsningerne vil være samfundsøkonomiske rentable. Det skyldes bl.a. at der ikke forventes mere trafik eller væsentlig reduktion af rejsetiden efter opgradering af Rute 11. Der vil ske en forbedring af trafikafviklingen og trafiksikkerheden, som i beregningerne ikke kan opveje udgifterne til anlægsarbejdet.



Vejdirektoratet
Carsten Niebuhrs Gade 43
1577 København V

Telefon 7244 3333
vd@vd.dk
vejdirektoratet.dk

Vejdirektoratet har kontorer i
Aalborg, Fløng, Middelfart,
Næstved, Skanderborg
og København

Find mere information på
vejdirektoratet.dk

Vejdirektoratet er en styrelse under Transportministeriet

