

*Hovedkontor*

Frederiksdal · Beder Landevej 2  
DK-8330 Beder  
Tel 8693 6266 · Fax 8693 7893 .  
e-mail Beder@MGarkitekter.dk

*Afdeling*

Gothersgade 35  
DK-1123 København K  
Tel 3391 6266 · Fax 3391 6288 .  
e-mail Kbh@MGarkitekter.dk

## Rute 11, Ribe-Tønder

Ib Møller, arkitekt m.a.a., landskabsarkitekt m.d.l.

*Før blev nye veje besluttet af få teknikere og politikere og uden offentlig indblanding. Nu inddrages befolkningen, inden der er slået en streg. Langt flere synspunkter om fx miljø og æstetik inddrages. Det gør livet mere besværligt for teknikere og politikere, men som regel bliver resultatet bedre.*

### Strategi for smukke veje

Vejdirektoratet vedtog i 1995 en 'Handlingsplan for smukke veje'. I den stod bl a: 'Offentligheden er interesseret i vejforhold, men har ofte følt ikke at have indflydelse på nyanlæg, ændringer eller udformning af veje.

Vejdirektoratet vil sætte ind heroverfor på følgende områder  
- inddrage borgerne aktivt i planlægningen af nyanlæg eller ændringer af vejnettet på tidligst muligt tidspunkt ...

### Problemet

Allerede i 1993 nævnte regeringen i sin trafikpolitiske redegørelse 'Trafik 2005', at trafikudviklingen på Rute 11 havde skabt store problemer især om sommeren pga et stigende antal turister. Men også uden for højsæsonen er der tiltagende problemer, idet trafikken kan være så tæt, at det er vanskeligt at komme på tværs af vejen og svinge ind på den.

Trafikministeren anmodede Vejdirektoratet om at sætte en undersøgelse igang om behov og muligheder for at forbedre Rute 11 fra grænsen til nord for Ribe.

### Undersøgelsen

Arbejdet blev gennemført under ledelse af en styregruppe med repræsentanter fra de berørte amter og kommuner og med en observatør fra Skov- og Naturstyrelsen samt efter behov en repræsentant fra de tyske vejmyndigheder. Under denne gruppe var nedsat en projektgruppe med teknikere fra Ribe og Sønderjyllands Amter samt Ribe Kommune.

Som konsulenter var bl a tilknyttet COWI mht de miljømæssige forhold samt Møller & Grønberg AS mht de æstetiske.

I maj 1995 omdeltes en folder til samtlige husstande i de berørte kommuner Ribe, Skærbæk, Bredebro og Tønder samt i Højer. Folderen beskrev problemerne i dag på Rute 11, forventningerne til trafikudviklingen, tyske planer for nye veje syd for grænsen samt fredede og bevaringsværdige landskaber.



*Husstandsomdelt folder*

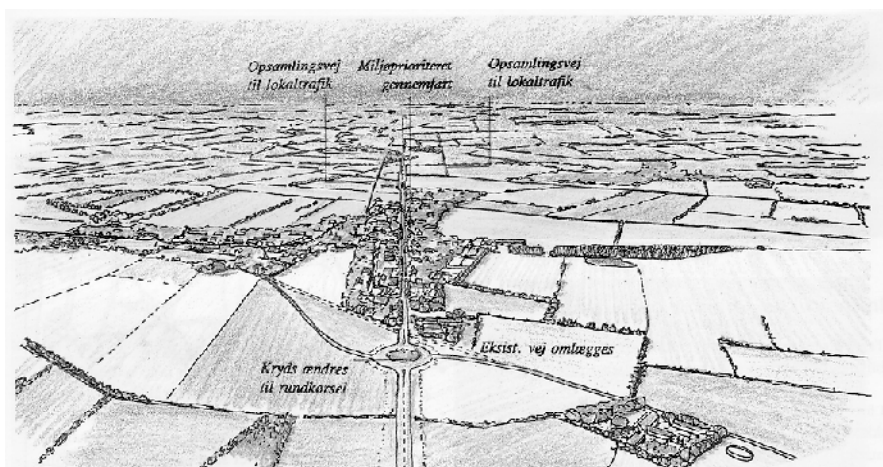
## Løsningsmuligheder

Der blev ikke angivet nogen foretrukken linieføring, men i stedet stillet spørgsmålet til beboerne: Hvilken vej ønsker I? Der blev angivet tre principielt forskellige muligheder:

- 1 *Forbedre den eksisterende vej.* Det kunne ske ved hjælp af kryds, anlæg af cykelstier, miljø- eller trafikprioriterede gennemfarter i byerne som allerede gennemført flere steder på Rute 11. For Ribe blev fx nævnt muligheden for at udbygge den nuværende vej til 4-spor med midterrabat.



*Ændring til miljøprioriteret gennemfart*

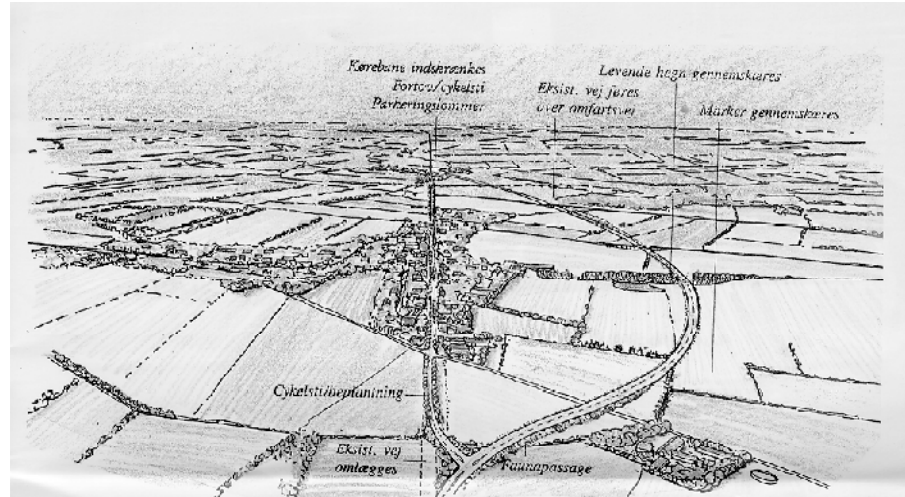


*Forbedring af den eksisterende vej*

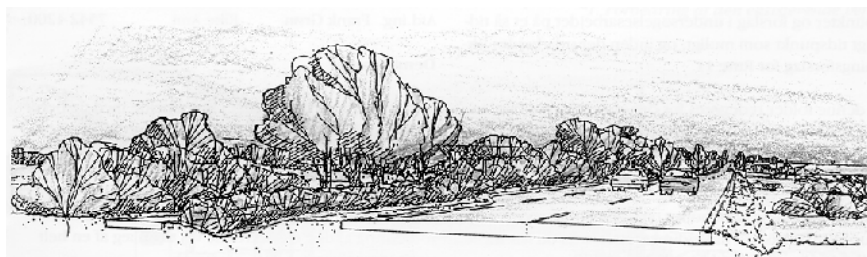


*Ændring til trafikprioriteret gennemfart*

2 Anlægge omfartsveje 'snævert' om byerne samt udbygge de mellem-liggende strækninger. Ved Ribe kunne en ny omfartsvej lægges enten øst eller vest om byen.

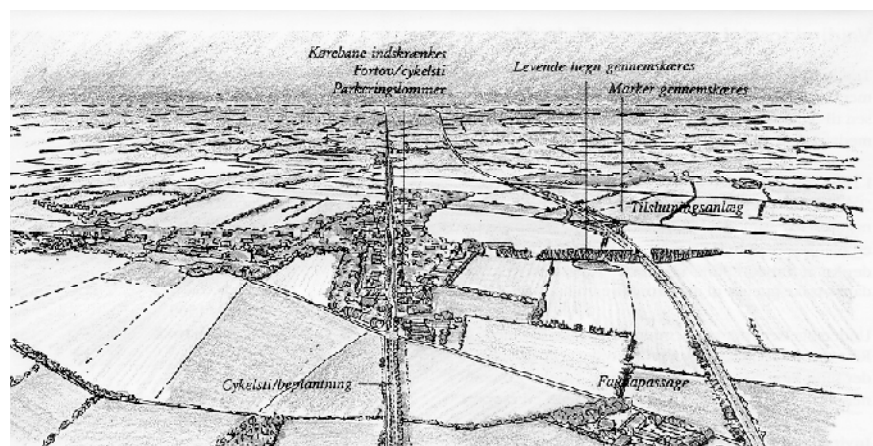


Omfartsveje og evt udbygning af eksisterende vej



Ændring af den tidligere hovedlandevej

3 Anlægge en helt ny motortrafikvej. I princippet på hele strækningen fra grænsen til den eksisterende motortrafikvej nord for Ribe.



Ny motortrafikvej

## Besvarelser

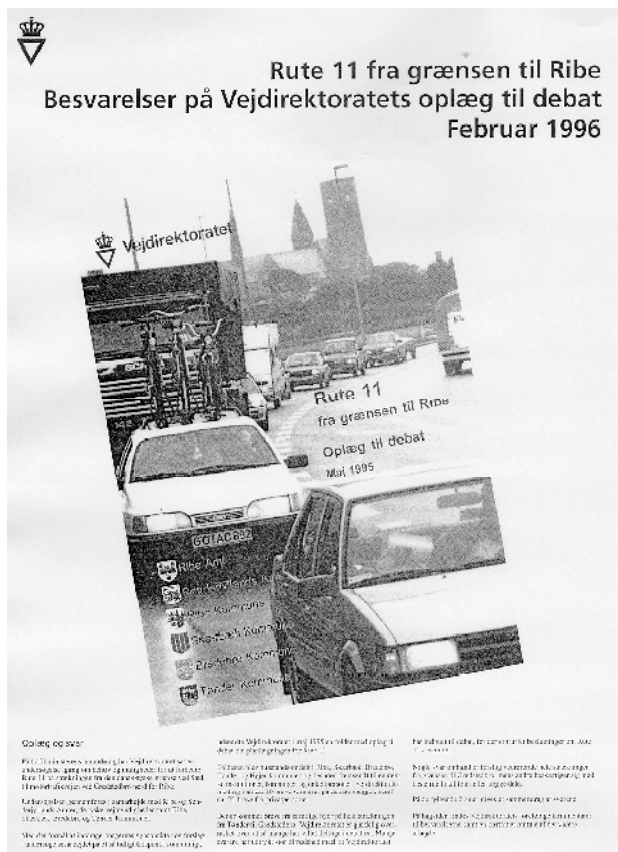
Ca 70 besvarelser kom fra borgere, foreninger og institutioner, næppe mange i forhold til antallet af udsendte foldere, men alle af høj kvalitet og fra samtlige berørte byer.

Der var forslag fra anlæg af en ny 4-sporet motorvej til at indsætte internationale biltog på den parallelt med Rute 11 liggende jernbane og med videre forbindelse til Hamborg. Flere foreslog, at man afventede virkningerne af den nye motorvej mellem Esbjerg og Kolding, og mange foreslog at anlægge cykelstier.

Gennemgående var der - bl a fra Danmarks Naturfredningsforening - stor tilfredshed med opfordringen til og muligheden for debat, inden beslutning var truffet.

## Ny folder med resultater af besvarelser

I februar 1996 blev udgivet en ny folder, der omfattede et resumé af besvarelserne. Folderen blev ikke husstandsomdelt som den første, men sendt til svarerne og til afhentning på samtlige rådhus, biblioteker mm.



## **Det videre arbejde**

Svarene indgik i det videre arbejde med trafikanalyser, tællinger og vurdering af løsninger, der kunne tilgodese de mange bevaringsværdige og fredede landskaber.

Det er klart, at der kunne være interesse modsætninger mellem fx at tilgodese disse biotoper - og ønsket om at lægge en evt ny vej i et landskabeligt smukt og uberørt område med mulighed for fine trafikantoplevelser. Det åbne, flade vestjyske landskab stiller også større krav til nye vejanlægs placering, terrænregulering og beplantning end fx det østjyske, hvor bakker og skove lettere 'skjuler' en ny vej.

Alle løsninger blev vurderet i forhold til trafikafvikling, indgreb i miljøet, æstetiske konsekvenser, trafiksikkerhed og økonomi. De erhvervs- og turistmæssige synspunkter blev inddraget på et mere generelt niveau.

## **Rapport nr 48: Rute 11 Ribe-Tønder**

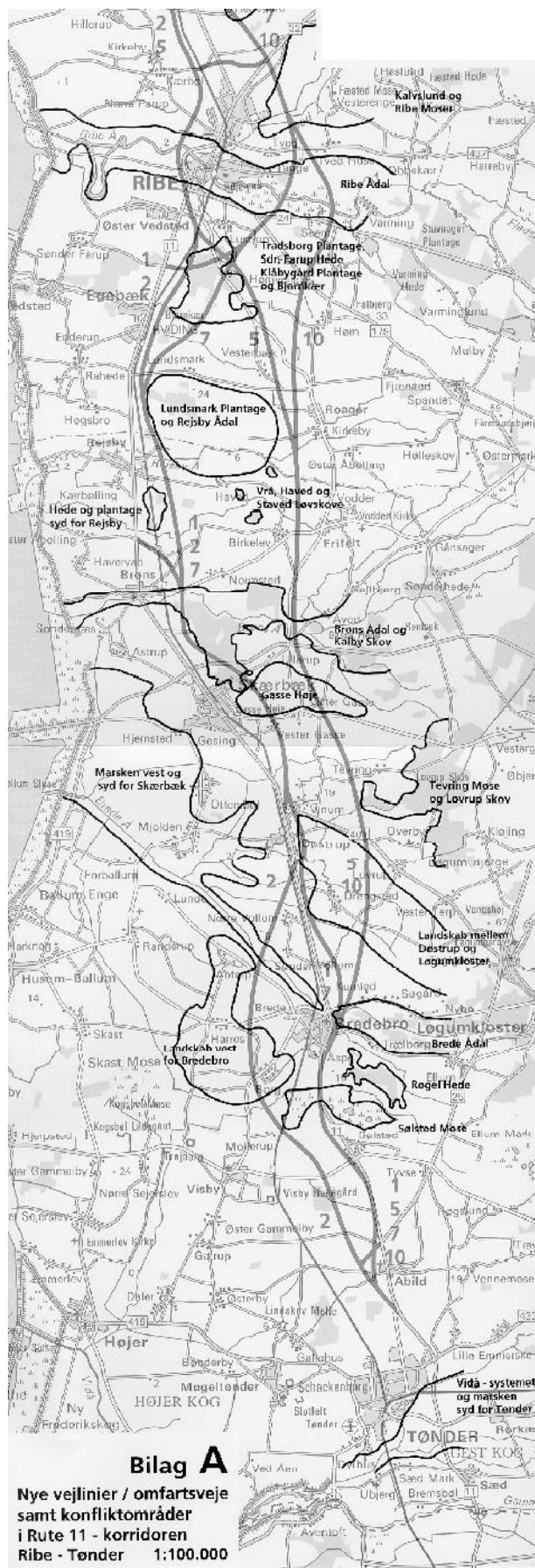
I november 1996 blev en rapport om de mange undersøgelser præsenteret for de lokale myndigheder og pressen, og i januar 1997 blev afholdt borgermøder i Ribe og Bredebro.

Rapporten blev sendt til høring hos borgere, amter og kommuner. De første skulle svare inden 17. februar 1997, de sidste inden 4. april. Meningen var, at borgernes svar kunne indgå i amternes og kommunernes endelige vurdering.

Der kom 32 breve med meget forskelligartede kommentarer fra private borgere, institutioner og lign samt fra Danmarks Naturfredningsforening. Foreningen tager principielt afstand fra anlæg af nye veje, men skulle der anlægges en omfartsvej omkring Ribe, ville den vestlige være mindst belastende.

Amter og kommuner prioriterede løsningen af Ribes trafikproblemer højest og anbefalede en vestlig omfartsvej. På lang sigt blev en motortrafikvej på hele strækningen tæt langs den nuværende Rute 11 anbefalet. Den kunne lettest opdeles i etaper, give størst aflastning af byerne og genere landskab og miljø mindst.

Sønderjyllands Amt anbefalede som en 2. etape, at Abild fik en vestlig omfartsvej. For den øvrige del af Rute 11 skulle især fokuseres på trafiksikker- og trygheden.





## Hvad nu?

Vejdirektoratet har videresendt høringssvarene til trafikministeren og bemærket, at det er enig med de lokale myndigheder, men den 1. januar 1998 overgår Rute 11 til amterne i henhold til vejaftalen fra 1997.

## Sammenfatning

Inddragelse af borgerne om et så væsentligt vejproblem på et så tidligt tidspunkt er ikke prøvet før i Danmark. Resultatet er, at der er opnået enighed mellem alle berørte myndigheder om den optimale løsning og prioriteringen af den. Alle borgere har haft mulighed for på et tidligt tidspunkt at udtale sig, og disse bemærkninger har været medtaget i overvejelserne. Det har naturligvis ikke været muligt at imødekomme alle - herunder de modstridende - synspunkter. Den optimale løsning er dog sikkert fundet i stor samdrægtighed, og den positive opfattelse af vejmyndighederne er styrket.

## Rapport, foldere og notater

### *Rapport*

- Rapport nr. 48: Rute 11 Ribe-Tønder. Vejdirektoratet. 1996

### *Beboerorienteringer*

- Rute 11 fra grænsen til Ribe. Oplæg til debat. Vejdirektoratet. Maj 1995
- Rute 11. Besvarelser på Vejdirektoratets oplæg til debat. Vejdirektoratet. Februar 1996

### *Notater for Rute 11 Ribe-Tønder, alle fra 1996*

- Trafikberegninger. Carl Bro as
- Erhverv og turisme. Institut for Transportforskning
- Æstetisk vurdering. Møller & Grønberg AS
- Miljøundersøgelse. COWI. Notat og bilag
- 0+løsninger i Ribe Amt. Ribe Amt
- 0+løsninger i Sønderjyllands Amt. Sønderjyllands Amt
- Omfartsveje og Nye vejlinier. Vejdirektoratet