

Kommissorium

Miljøkonsekvensvurdering af udbygning af rute 15 mellem Bale og Tåstrup

Bag Aftale om infrastrukturplan 2035 den 28. juni 2021 står Socialdemokratiet, Venstre, Socialistisk Folkeparti, Liberal Alliance, Det Konservative Folkeparti, Enhedslisten, Radikale Venstre, Dansk Folkeparti og Alternativet. Parterne enige om at gennemføre nye investeringer og initiativer i en fuldt finansieret investeringsplan på transportområdet for perioden 2022-2035. Den del af aftalen, der omfatter fremtidens veje, står Enhedslisten og Alternativet uden for. Nye Borgerlige har valgt at træde ud af aftalen, mens Kristendemokraterne ikke længere er repræsenteret i Folketinget.

Det fremgår af aftalen, at der skal ske en udbygning af Rute 15 mellem Bale og Tåstrup, og at projektet igangsættes i 2031. Der afsat 12 mio. kr. til miljøkonsekvensvurderingen (MKV) og 357 mio. kr. til anlægsudgifter.

Indeværende notat er et kommissorium for MKV'en, som skal tilvejebringe beslutningsgrundlaget for udformningen af det endelige vejprojekt.

Baggrund

Der er i 2012 udarbejdet en forundersøgelse for udbygning af rute 15 mellem Løgten og Tåstrup (Vejdirektoratets rapport nr. 421 – 2012).

En strækning på ca. 3,4 km mellem Løgten og Bale åbnede i 2016 som en 2+1 motortrafikvej og med en hastighedsgrænse på 100 km/t. Fra Bale er der hovedlandevej til Grenå (Rute 15), til Ebeltoft (Rute 21) og landevej til Aarhus lufthavn. Landevejen er 2-sporet med nødspor og alle krydsninger er ude af niveau. På enkelte dele af strækningen er der allerede 2+1 eller 2+2 spor.

Udbygningsstrækningen er ca. 12 km lang og forløber mellem slutningen af den nuværende 2+1 motortrafikvej syd for Bale til krydset Lufthavnsvej/Ebeltoftvej (rute 21).

Der er ikke problemer med trafikafviklingen generelt set på strækningen. Der kan dog forekomme forringet trafikafvikling i myldretiderne, og der vil med stigende trafik i årene fremover, grundet tung transport til Grenaa Havn, og sommerbelastning til sommerhusene og turistattraktionerne, kunne opstå øgede trængselsproblemer på dele af strækningen i myldretiderne.



Indhold i MKV'en

Formålet med projektet er at forbedre fremkommeligheden og rejsetiden på strækningen, herunder også til og fra Aarhus lufthavn, Ebeltoft og Grenå.

Projektet indebærer en udbygning af strækningen mellem Bale og Tåstrup ud fra de samme overordnede principper som ombygningen mellem Løgten og Bale. Det vil som udgangspunkt sige til en 2+1 motortrafikvej. I den forbindelse afdækkes de vejtekniske, trafikale, miljømæssige, arealmæssige samt anlægs- og samfundsøkonomiske effekter.

Som en del af undersøgelsen ses endvidere på muligheden for et såkaldt 0+alternativ, som er en mindre omfangsrig løsning end en udbygning. Det kan f.eks. være mindre, trafikale forbedringer på delstrækninger, ombygning af kryds eller andre tiltag, som er målrettet specifikke udfordringer på strækningen.

Det forventes, at der vil fremkomme nye forslag eller ideer til løsninger for udvidelsen som en del af MKV'en, blandt andet i forbindelse med den indledende offentlige idefase.

Alle undersøgte forslag vil blive beskrevet i MKV-redegørelsen. Konsekvenser af forslag vurderes i forhold til en situation, hvor den nuværende vej bevares uændret. Der forventes ikke undersøgt nye vejforløb.

MKV'en vil kunne danne grundlag for en politisk stillingtagen til et konkret anlægsprojekt.

Vejteknik

I MKV'en vil de tekniske muligheder for en udvidelse blive undersøgt. Der udarbejdes et skitseprojekt for de mulige løsninger, som vil indeholde en beskrivelse af vejudvidelse, og herunder konsekvenser af ombygning til en 2+1 vej. Anlægsperioden og trafikafvikling under anlæg vil også blive vurderet.

Der gennemføres trafikikkerhedsrevision (trin 2) af MKV'ens forslag.

Trafik

For de undersøgte forslag beskrives trafikens omfang og fordeling samt de forventede trafikale og sikkerhedsmæssige effekter sammenholdt med en situation, hvor vejen ikke udvides. Der gennemføres trafikberegninger.

Støjforhold

Støjforhold under anlægsarbejdet, og når den udvidede vej tages i drift, vil blive undersøgt. Baseret på undersøgelserne vil det blive vurderet, i hvilket omfang der bør indgå støjreducerende foranstaltninger i projektet.

Miljøforhold

Konsekvenser for plan- og miljøforhold vurderes dels ud fra oplysninger, som allerede er tilgængelige i databaser mv., dels på baggrund af feltundersøgelser. I miljøkonsekvensvurderingen af forslagene vil der blive set på udvidelsens påvirkning af en lang række miljøforhold i både anlægs- og driftsfase. Der vil være fokus på rekreative forhold og beskyttet natur.

Der foretages en beskrivelse af projektets klimamæssige påvirkning i forbindelse med såvel anlæg og drift af motortrafikvejsstrækningen. Desuden vil der være fokus på at vejanlægget udformes sådan, at det er robust i forhold til de klimaændringer, der kan forventes inden for anlæggets forventede levetid.

Areal- og ejendomsforhold

For relevante områder indhentes oplysninger om ejendomsforhold samt virksomheder, ledninger og større tekniske anlæg. Disse data benyttes ved gennemførelse af arealanvendelsesanalyse med henblik på at belyse vejprojektets konsekvenser for ejendomme og ledninger i området.

Anlægsøkonomi

For de undersøgte forslag beregnes et anlægsoverslag jf. Transportministeriets principper for Ny Anlægsbudgettering samt en risikoanalyse.

Ekstern kvalitetssikring

Efter principperne om Ny Anlægsbudgettering af statens anlægsprojekter med tilhørende aktstykke af 24. oktober 2006 fra Finansudvalget, vil der blive gennemført ekstern kvalitetssikring af projektet. Grundlaget for en ekstern kvalitetssikring omfatter bl.a. materiale om den tekniske udformning, anlægsoverslag med tilhørende dokumentation for mængder, risikoanalysen, trafikberegninger og samfundsøkonomiske beregninger.

Samfundsøkonomi

På baggrund af anlægsoverslag og beregnede effekter gives en vurdering af de samfundsøkonomiske gevinster (intern rente) for de undersøgte forslag.

Afrapportering og høring

MKV-redegørelsen afrapporteres digitalt på Vejdirektoratets hjemmeside. Hjemmesiden suppleres evt. med en kortfattet pjece, hvor de centrale dele af undersøgelsen resumeres. Nyheder og andre relevante informationer om projektet vil løbende blive offentliggjort på en konkret hjemmeside for projektet.

Som en del af MKV-processen gennemføres to offentlighedsfaser om projektet. Først afholdes en indledende offentlighedsfase, den såkaldte idéfase, hvor grundlaget for arbejdet præsenteres, og alle interesserede opfordres til at komme med synspunkter, forslag og ideer til den videre undersøgelse. I tilknytning til idéfasen vil Vejdirektoratet afholde borgermøde.

Efter færdiggørelse af MKV-redegørelsen fremlægges denne i offentlig høring i en periode på mindst otte uger. I denne høringsperiode vil Vejdirektoratet ligeledes afholde borgermøde.

Tidsplan

MKV'en starter i foråret 2023 og forventes afsluttet ultimo 2024.

Organisation

MKV'en gennemføres af Vejdirektoratet bistået af rådgivere på udvalgte fagområder. Der nedsættes et teknikerudvalg med repræsentanter fra Syddjurs kommune. Miljøstyrelsen inviteres ligeledes til at deltage i arbejdet. Det forventes, at der i teknikerudvalget sker en bred gensidig orientering om forholdene i det aktuelle område, herunder verserende planlægnings- og byggesager.