

Udbygning af Rute 15 mellem Bale og Tåstrup

Resumé af miljøkonsekvensvurdering



UDBYGNING AF RUTE 15 MELLEM BALE OG TÅSTRUP

Resumé af
miljøkonsekvensvurdering

DATO

Januar 2025

ISBN (trykt version)

978-87-7595-148-2

ISBN (digital version)

978-87-7595-147-5

COPYRIGHT

Vejdirektoratet, 2025

Den politiske aftale bag miljøkonsekvensvurdering og udbygning

Det fremgår af aftale om Infrastrukturplan 2035 af 28. juni 2021, at der skal foretages en udbygning af Rute 15 mellem Bale og Tåstrup, og at projektet igangsættes i 2031. Der er med aftalen i alt afsat 453 mio. kr. til gennemførelse af projektet.

Første skridt frem mod realiseringen af anlægsprojektet er gennemførelse af en miljøkonsekvensvurdering (MKV) i 2023-2024.

Kommissoriet for miljøkonsekvensvurderingen kan læses på www.vejdirektoratet.dk/bale-taastруп. Denne folder sammenfatter Vejdirektoratets løsninger til en udbygning af Rute 15 og den miljømæssige konsekvensvurdering.



Udbygning af Rute 15 mellem Bale og Tåstrup

Vejdirektoratet har nu afsluttet miljøkonsekvensvurderingen for udbygning af Rute 15 mellem Bale og Tåstrup.

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

Formålet med projektet er at forbedre fremkommeligheden og rejsetiden på strækningen mellem Bale og Tåstrup på Djursland, herunder også til og fra Aarhus lufthavn, Ebeltoft og Grenå. I undersøgelsen belyses mulighederne for at udbygge vejen, og de vejtekniske, trafikale, miljømæssige, arealmæssige samt anlægs- og samfundsøkonomiske effekter afdækkes.

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. Som en del af undersøgelsen ses endvidere på muligheden for en såkaldt 0+ løsning, som er en mindre omfangsrig løsning end en fuld udbygning.

Der er derfor ikke undersøgt nye vejforløb i det åbne land.

Hvis du vil vide mere, kan du læse hele miljøkonsekvensvurderingen på www.vejdirektoratet.dk/Rute15-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 støjudbredelse, arealbehov samt kort der viser 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 17. marts 2025.

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.



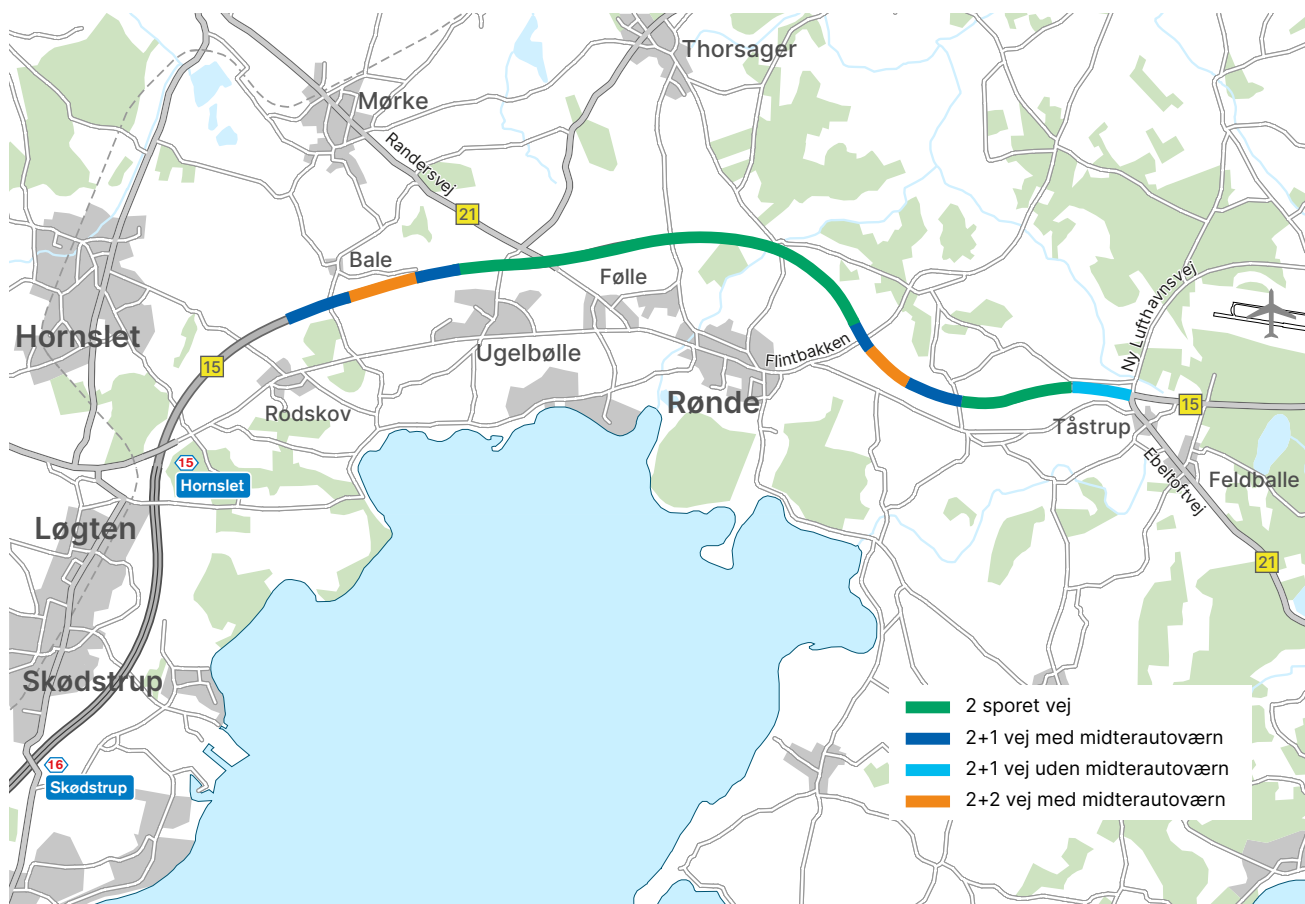
Billede fra Løgten-Bale strækningen som er udbygget

Den nuværende vej

Strækningen mellem Bale og Tåstrup er ca. 12 km lang, og er på størstedelen af strækningen en tosporet motortrafikvej med nødspor. Dele af strækningen er allerede udbygget til 2+1 eller 2+2 vej. Der er to tilslutningsanlæg på strækningen, et ved Randersvej og et ved Flintbakken, samt et signalreguleret kryds ved Ny Lufthavnsvej/Ebeltoftvej. Derudover er alle skærende veje ført under eller over motortrafikvejen.

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, blandt andet grundet tung transport til Grenaa Havn, og sommerbelastning til sommerhusene og turistattraktionerne, kunne opstå øgede trængselsproblemer på dele af strækningen i myldretiderne.

Den eksisterende vej består af forskellige vejtyper, som vist på kortet



Udbygning af Rute 15

Projektet omfatter udbygning af den eksisterende Rute15 fra Bale i øst til Tåstrup i vest. Hele strækningen er beliggende i Syddjurs Kommune.

Der er blevet undersøgt tre løsninger:

- Fuld udbygning
- Delvis udbygning
- 0+ løsning

I alle løsninger udvides vejen til 2+1 vej, men på forskellig måde. Udvidelsen af vejen sker så vidt muligt kun til den ene side, så de eksisterende forhold påvirkes mindst muligt.

Kryds ved Randersvej

I alle tre løsninger ombygges det sydlige rampekryds ved Randersvej. Krydset har kapacitetsproblemer i forbindelse med ferietrafik og når Djurs Sommerland åbner. Derfor signalreguleres krydset og rampen udvides til to spor op mod krydset. Desuden udvides samkørselspladsen ved krydset.

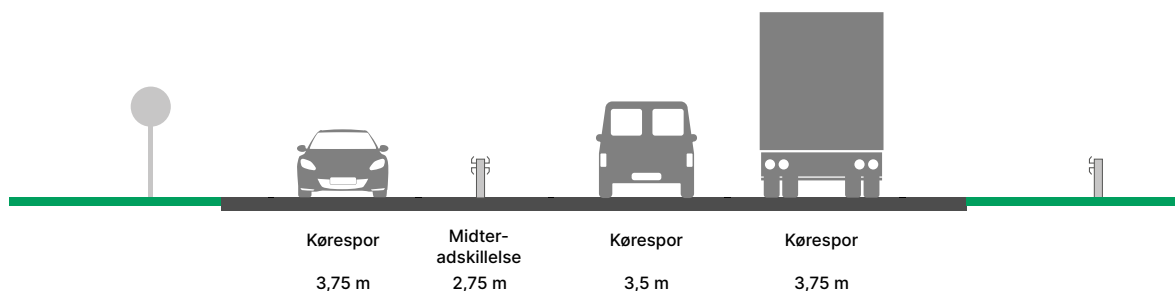
Hvad er en 2+1 vej?

På en 2+1 vej er der et spor til overhaling i skiftevis den ene og den anden retning.

Tværsprofil for en 2+1 vej, 90 km/t



Tværsprofil for en 2+1 vej, 100 km/t



Faunapassage ved Skrejrup Bæk

I alle tre projektforslag omlægges Skrejrup Bæk, så den krydser vejen længere mod øst. Ved den nye krydsning anlægges en faunapassage, som kan forbedre forholdene for odder og andre dyr i området.

For Fuld og Delvis udbygning anlægges en faunapassage med banketter på begge sider af åen, som er store nok til at råvildt kan passere. I 0+ løsningen anlægges en mindre faunapassage med banket på den ene side, som kan anvendes af odder og andre mindre dyr.

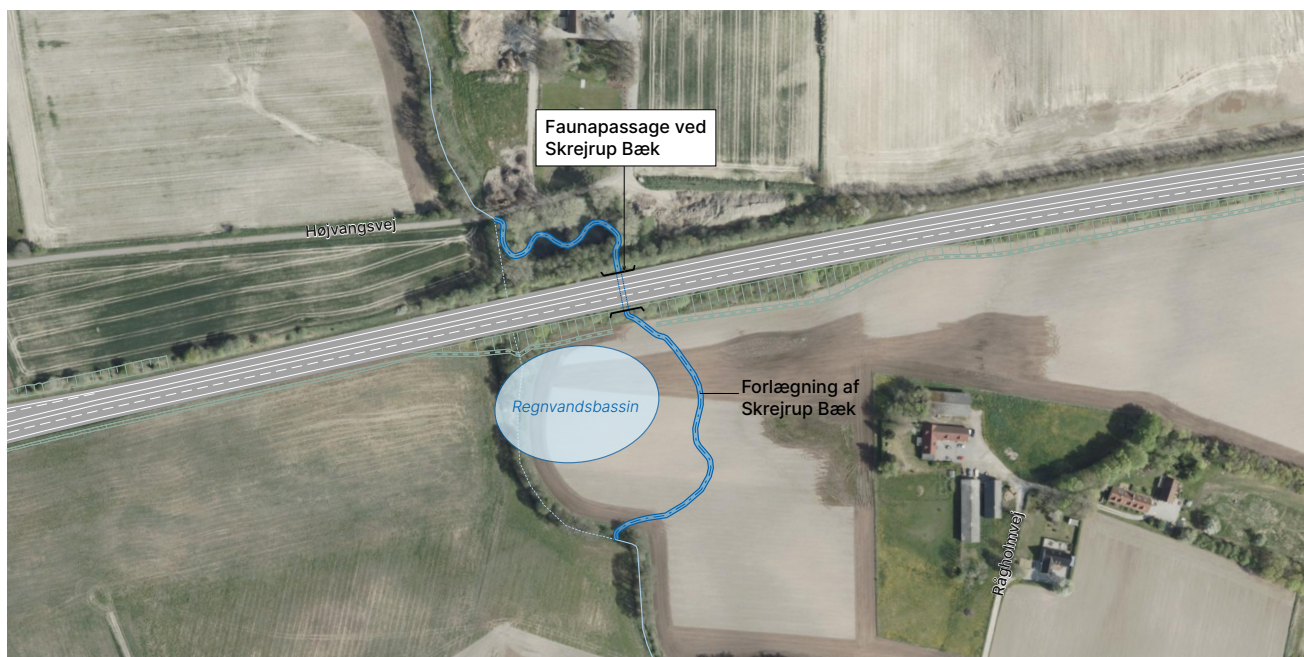
Regnvandsbassinet på nordsiden af vejen nedlægges og åen slynges gennem arealet. Dette betyder at åen får et mindre fald, og dermed bedre forhold for livet i åen. Samtidig lettes anlægsarbejderne, da åen forbliver i sit nuværende løb mens faunapassagen anlægges.



Eksempel på en faunapassage A2U (Fuld og Delvis udbygning)



Eksempel på en faunapassage B1 (0+ løsning)



Kort der viser placeringen af Skrejrup Bæk

De tre undersøgte løsninger:

Fuld udbygning

Ved Fuld udbygning udvides vejen til 2+1 vej på hele strækningen, hastigheden hæves til 100 km/t og der opsættes midterautoværn. Bygværkerne ved underførte veje udvides, så det bredere vejprofil kan føres igennem. Ved de to overførte veje, Randersvej og Skrejrupvej, er der plads nok til, at det brede profil kan føres igennem, uden at broerne skal ændres.



Visualisering af 2+1 vej med autoværn i midterrabatten.

Delvis udbygning

Delvis udbygning er identisk med Fuld udbygning men på en kortere strækning. Projektet medtager den østlige del af strækningen frem til tilslutningsanlægget ved Flintbakken, som allerede er udbygget til 2+1 og 2+2 vej. Hastigheden hæves til 100 km/t og der opsættes midterautoværn. Bygværkerne ved underførte veje udvides, så det bredere vejprofil kan føres

igennem. Ved de to overførte veje er der plads nok til, at det brede profil kan føres igennem, uden at broerne skal ændres.

På den sidste del af strækningen mellem Flintbakken og krydset med Ebeltoftvej, vil vejen være som nu.

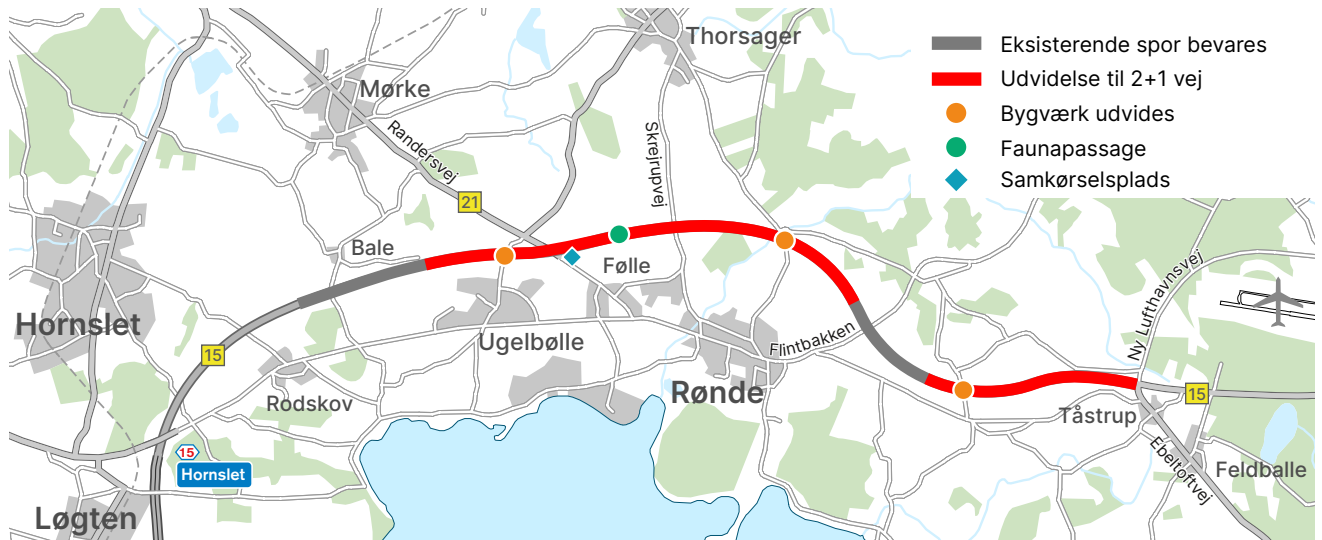
0+ løsning

I 0+ løsningen udvides vejen til 2+1 vej, men kun på strækningerne mellem de skærende veje. Bygværkerne bibeholdes som de er, hvilket er med til at sænke anlægsudgifterne i forhold til Fuld udbygning. Hastigheden vil stadig være 90 km/t på strækningen og der etableres en midterrabat uden autoværn.

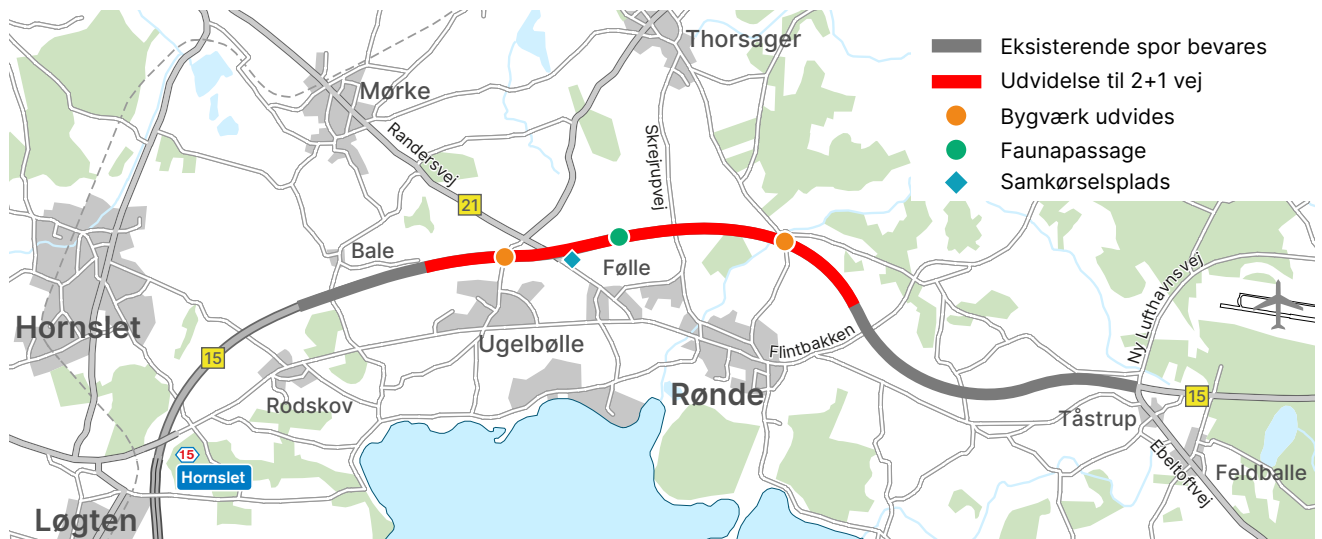


Visualisering af 2+1 vej lige før Skrejrupvej. Vejskilte sættes op på galger over kørebanen

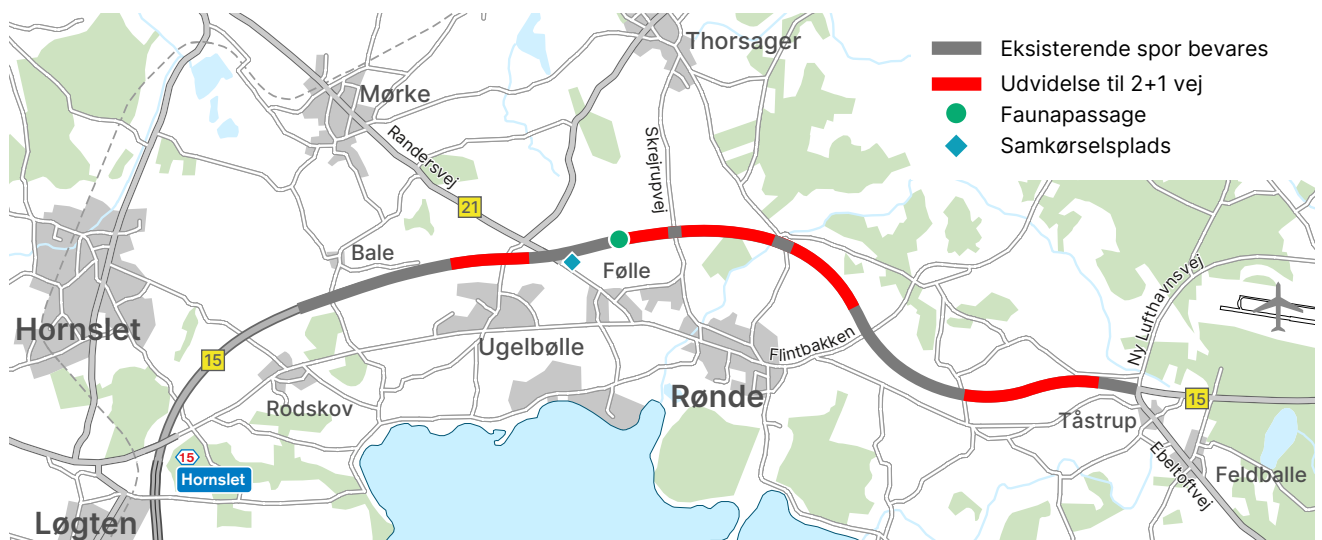
Fuld udbygning - oversigtskort



Delvis udbygning - oversigtskort



0+ løsning - oversigtskort



Miljø

Formålet med at miljøvurdere et projekt

Formålet er at undersøge de forskellige påvirkninger, som en udbygning af Rute 15 kan medføre, og sikre at anlægsprojektet tilpasses omgivelserne bedst muligt, så eventuelle påvirkninger på natur- og miljøforhold undgås eller mindskes.

I miljøkonsekvensrapporten, som danner grundlag for 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.

Hvor det er relevant, er der indarbejdet afværgetiltag i projektet, der kan reducere eller undgå den identificerede miljøpåvirkning.

De behandlede miljøforhold er beskrevet og inddelt i disse hovedtemaer:

- Befolkning og sundhed, herunder støj
- Landskab og kulturarv
- Natur og biodiversitet
- Vand og jord

Som en del af undersøgelserne af udbygningen af Rute 15 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 flyfotokortlægningsrapport 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

For alle tre projektforslag vil der være en betydelig trafikikkerhedsmæssig gevinst af at køreretningerne adskilles med en midterrabat, så især risikoen for frontalkollisioner mindskes.

Antallet af stærkt støjbelastede boliger er stort set det samme for alle tre løsninger, og identisk med antallet hvis vejen ikke udvides. Da det er enkeltstående ejendomme, vil der ikke blive opsat støjafskærmning. Til gengæld kan tilskud til støjisolering af boligerne overvejes.

Udvidelsen af rute 15 vil påvirke landskabet, hvilket især vil komme til udtryk ved, at beplantning fjernes langs vejen. Da der er tale om udvidelse af en eksisterende vej vurderes påvirkningerne dog samlet at være begrænsede.

Nogle dyre- og planter arter er beskyttet af habitatdirektivets bilag IV, hvilket betyder at selve arten og dens yngle- og rasteområde ikke må påvirkes af et

anlægsprojekt. For udvidelsen af rute 15 er der foretaget en række feltundersøgelser som eftersøger disse arter. Der er fundet vandsalamander, padde og arter af flagermus. Der er i projektet indarbejdet afværgeforanstaltninger for at sikre, at de påviste arter ikke påvirkes direkte ved enten drab, fouragering eller at deres egnede yngle- og rasteområder påvirkes. Der er tidligere observeret bilag IV arten odder i området, så Skrejrup bæk omlægges med banketter som odder og andre dyr kan bruge til passage under vejen.



Natura 2000-områderne

Natura 2000-områderne er et netværk af områder i hele EU, som indeholder særlig værdifuld natur.

Natura2000 området N230 Kaløskovene og Kaløvig påvirkes ikke hverken direkte eller indirekte af anlægsprojektet, da det ligger ca. 800 meter fra vejen.

Den fredede orkide skov-hullæbe er fundet på strækningen og påvirkes af anlægsarbejderne, og planterne flyttes derfor til erstatningsbiotoper i forbindelse med anlægsarbejderne. Skov-hullæbe er beskyttet artsfredningsbekendtgørelsen og der skal derfor søges dispensation for denne.

For at fremme biodiversiteten vil der på sydvendte vejskråninger så vidt muligt ikke blive sået græs. I stedet anvendes frøblandinger med forskellige blomster, som tiltrækker insekter og bier.

Vejvand renses i regnvandsbassiner inden udledning til recipienter.

Projektet vil generere et overskud af jord, hvilket ikke kan undgås da vejen ligger som den gør. I de kommende faser af projektet vil det blive undersøgt hvordan jordoverskuddet kan minimeres bedst muligt.



Den fredede orkide skov-hullæbe
Foto: Henrik Bjerresø, inaturalist.org

Trafikale effekter

Trafikken i dag

Rute 15 udgør sammen med Rute 16 hovedfærdselsårerne til Djursland. Sammen med Rute 21 forbinde ruterne byer som Rønde, Tirstrup, Ebeltoft og Grenaa med motorvejsnettet ved E45. Rute 15, 16, 21 og projektforslag kan ses på figuren nedenfor.

I dag har Rute 15 ikke nævneværdige kapacitetsproblemer, og gennemsnitshastigheden ligger lidt over den tilladte hastighed på 90 km/t. Dog kan der forekomme nedsat fremkommelighed i myldretiderne, og med stigende trafik i de kommende år grundet tung transport til bl.a. Grenaa Havn, samt sommerbelastning til sommerhusene og turistattraktioner, såsom Djurs Sommerland, vil der kunne opstå trængselsproblemer på dele af strækningen. Derfor er trafikmængden allerede nu højere i ferieperioden.

Der er rapporteret problemer med at afvikle trafikken i tilslutningsanlægget ved Randersvej, især lørdag formiddag i sommerhalvåret samt i hele juli, hvor trafik fra motortrafikvejens østgående spor ikke kan komme til venstre ind på Randersvej i rampekrydset. Dette medfører kødannelse på afkørselsramperne. Dette løses med en signalregulering af krydset, som medtages i alle tre løsninger.

Ved den permanente tællestation ved Bale er det registreret, at tunge køretøjer udgør ca. 5% af det samlede antal køretøjer, mens andelen ved Bjødstrup er på ca. 6%.



Uheld

Der er registreret 20 strækningssulykker på strækningen i perioden 2018-2022. Der er tale om 7 eneulykker, heraf 3 med personskaade, som alle er sket i vådt eller glat føre. 6 ulykker er bagendekollisioner, hvoraf 1 er med personskaade. De mest alvorlige ulykker på strækningen er frontalkollisioner, som udgør 7 af de 20 ulykker. 4 af dem er personskaadeulykker med i alt 3 dræbte, 3 alvorligt tilskadekomne og 1 let tilskadekommen. Det er en overvejende del af personskaaderne på strækningen, som er sket i forbindelse med frontalkollisioner.

Trafikken efter udbygning

Der er udført beregninger med Grøn Mobilitetsmodel (GMM) af de trafikale effekter for løsningsforslagene i 2040. Det er generelt beskedne ændringer i trafikken, som udbygningen vil medføre, uanset hvilken løsning, der vælges. Det er kun hvis hastigheden hæves, at strækningen vil tiltrække trafik, og derfor ses der stort et ingen ændring for 0+ løsningen.

Strækning	2023	Beregnet trafik 2040			
	Trafiktælling	Basis uden ombygning	Fuld udbygning	Delvis udbygning	0+ løsning
Ved Bale	20.300	26.100	26.800	26.800	26.100
Efter tilslutningsanlægget ved Randersvej	-	14.400	16.000	15.800	14.500
Efter tilslutningsanlægget ved Flintbakken	13.000	15.800	16.700	16.100	15.800

Oversigt over hverdagsdøgnetrafik (HDT) i 2023 og beregnet trafik i 2040

Arealforhold

En udbygning af rute 15 kræver mere areal. Det er både permanente arealer til selve vejudvidelsen, og midlertidige arbejdsarealer som kun skal bruges i anlægsfasen. I forbindelse med at vejen anlægges kan der også blive pålagt servitutter eller byggelinjer, og der kan ske en ændring i adgangsforholdene. Dette fastlægges endeligt i projektets detailfase.

Permanente arealer

Der skal bruges permanente arealer til udvidelsen af vejen og til etablering af nye regnvandsbassiner, som skal sikre afvanding af vejen. Nogle steder skal der også bruges arealer til nye adgangsveje til bassinerne.

Rute 15 forløber primært gennem det åbne land, og en udbygning af statsvejen vil derfor primært berøre landbrugsarealer m.v.

Arbejdsarealer

Udover de arealer der skal bruges permanent til udbygningen af rute 15, vil der være behov for at bruge nogle arealer midlertidigt til anlægsarbejdet. Normalt er det et op til 10 meter bredt areal langs vejstrækningen i det åbne land.

Desuden kan der være brug for større arbejdsarealer i forbindelse med udvidelse af eksisterende broer, samt til oplag af materialer m.v.

Arbejdsarealerne bruges midlertidigt i typisk 2-3 år, hvorefter de leveres tilbage til ejerne. Der betales for brugen af arealerne.

Arealer, der skal bruges til udbygning af rute 15, erhverves af staten ved ekspropriationer. Ekspropriation kan først gennemføres, efter der er taget politisk beslutning om at realisere projektet.

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

Forslag	Permanent arealbehov til vejanlægget (ha)	Midlertidige arbejdsarealer til anlægsarbejder (ha)	Antal ejendomme, der berøres af permanent eller midlertidigt arealerhvervelse	Antal ejendomme, der forventes totaleksproprieret
Fuld udbygning	11,1	25	33	0
Delvis udbygning	8,3	18,6	27	0
0+ løsning	8,9	21,2	32	0

Opgørelse over arealbehov og berørte ejendomme

Økonomi

Anlægsøkonomi

Der er afsat 452,5 mio.kr. til anlægsprojektet i IP35 (FL2024)

Alle løsninger kan anlægges indenfor den afsatte økonomiske ramme.

	Fuld udbygning	Delvis udbygning	0+ løsning
Anlægsoverslag	442,2 mio. kr.	300,1 mio. kr.	314,2 mio. kr.
Intern rente	3,2 %	3,1 %	under nul

(Indeks 143,35 FL2024)

Samfundsøkonomi

I den samfundsøkonomiske analyse opgøres så mange projektrelevante omkostninger og effekter som muligt i kroner og øre, f.eks. anlægsudgifter, rejsetidsgevinster og klimapåvirkning (CO₂). Der er ikke medtaget effekter som følge af tab af naturværdier, påvirkning af rekreative områder, barriereeffekter i byer, eller betydning for lokalisering af boliger og arbejdspladser.

Omkostninger og effekter opgøres frem til 50 år efter åbningsåret. Som resultat af beregningerne fremkommer bl.a. en intern rente for projektet.

Intern rente bruges til at sammenligne forskellige løsningsforslag. Den viser, hvor godt et projekt "tjener sig selv hjem." Hvis den interne rente er ca. 3,2 % eller højere, anses projektet normalt for at være en god investering – og jo højere tallet er, jo bedre er projektet. Både Fuld udbygning og Delvis udbygning ligger lige omkring rentabilitetsgrænsen.

Gennemførelse, proces og tidsplan

Midlerne til at gennemføre og anlægge projektet er i den politiske aftale om Infrastrukturplan 2035 bevillet fra 2031.

Herfra skal der foretages en detailprojektering, ekspropriation og udbud, som typisk tager ca. 2 år, inden selve anlægsarbejderne kan gå i gang. Det forventes at selve anlægsarbejderne herfra vil tage ca. 3 år.

I 2031 er der således gået cirka 7 år, efter at denne planlægningsundersøgelse er gennemført, og det vurderes at være nødvendigt at opdatere grundlaget på visse områder, inden der kan vedtages en anlægslov og anlægsprojektet igangsættes. Dette arbejde bør igangsættes ca. 2 år før en anlægslov skal udarbejdes, så nødvendige ændringer og tilpasninger af miljøvurderingen kan blive vurderet og projektet tilpasset.

Flere forhold kan have ændret sig på det tidspunkt. Det gælder de trafikale forhold, natur- og miljøforhold (herunder grundvand), lokalplaner, lovgivning m.m.



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

