

Høringsnotat

Miljøkonsekvensvurdering for udbygning af Rute 15, Bale-Tåstrup

Resultat af afsluttende offentlig høring

August 2025



Indhold

Indledning	3
Afvandingsforhold	3
Vejdirektoratets bemærkninger	4
Lokal trafik og adgangsforhold	4
Vejdirektoratets bemærkninger	4
Natur og miljø	4
Vejdirektoratets bemærkninger	5
Støj	5
Vejdirektoratets bemærkninger	6
Holdning til de undersøgte løsninger	7
Vejdirektoratets bemærkninger	7
Øvrige	7
Vejdirektoratets bemærkninger	7

Indledning

Vejdirektoratet har gennemført en miljøkonsekvensvurdering af udbygning af Rute 15 mellem Bale og Tåstrup, som blev offentliggjort i januar 2025. Der er gennemført en afsluttende offentlig høring, som startede d. 15. januar 2025 og sluttede d. 17. marts 2025. Miljøkonsekvensvurderingens resultater blev også præsenteret på et borgermøde på Rønde Højskole d. 19. februar 2025.

Miljøkonsekvensvurderingen, herunder en række tekniske baggrundsrapporter, er offentliggjort digitalt på projektets hjemmeside: <https://www.vejdirektoratet.dk/mkv/udbygning-af-rute-15-mellem-bale-og-taastrup>.

Der indkom i alt 27 høringssvar i den afsluttende høringsperiode. Størstedelen af høringssvarene er fra borgere eller grupper af borgere. Dertil kommer høringssvar fra virksomheder, offentlige myndigheder og interesseorganisationer/foreninger. Alle høringssvar og medsendte bilag er tilgængelige via projektets hjemmeside.

I nærværende høringsnotat er høringssvarene resumeret indenfor forskellige hovedemner, og Vejdirektoratets bemærkninger er anført i tilknytning hertil.

Høringssvarene er inddelt i følgende hovedemner:

- Afvandingsforhold
- Lokal trafik og adgangsforhold
- Natur og miljø
- Støj
- Holdning til de undersøgte løsninger
- Øvrige

Hvor høringssvar indeholder bemærkninger indenfor flere hovedemner, behandles disse særskilt under hvert hovedemne.

Afvandingsforhold

Flere borgere understreger vigtigheden af, at regnvandsbassiner etableres tilstrækkeligt store og vedligeholdes, så oversvømmelser undgås.

En borger påpeger, at drænrørene fra Askedalsvej mod Bjødstrup by bør fornyes, da der i dag ofte står vand på markerne, hvor rørene ligger.

En anden borger ønsker mulighed for at drøfte den endelige placering af regnvandsbassinet på vedkommendes matrikel og fremhæver, at Skrejrup Bæk i forvejen er hårdt belastet og tit render over ved kraftig nedbør, hvorfor det bør undersøges, hvordan bækken dimensioneres.

En borger tilslutter sig bekymringen omkring forskydningen af Skrejrup Bæk og forespørger alternative løsninger både angående den samt placeringen af regnvandsbassinet.

En borger påpeger, at der ikke bør afledes mere overfladevand til Aspelhoved Bæk, da den i forvejen er overbelastet.

Vejdirektoratets bemærkninger

Vejdirektoratet har noteret sig borgeres bemærkninger og bekymringer vedrørende afvandingsforhold i projektet.

Den endelige udformning af afvandingssystemet, herunder hvilke drænledninger, der bør fornys, udarbejdes først i senere projektfaser. Derfor kan der ikke på nuværende stadie svares på bemærkninger vedrørende specifikke drænrør. Generelt har dræn- og lodsejere selv ansvar for drift og vedligehold af drænledninger på privat ejendom, og eventuelle problemer ved eksisterende forhold skal udbedres før projektets igangsættelse.

Afvandingssystemet og regnvandsbassinerne dimensioneres efter gældende vejledninger og retningslinjer. Placering af bassiner i projektet er i nuværende fase indikativ og detaljeres først i kommende projektfaser. Den endelige udformning af regnvandsbassiner vil blive fastlagt under hensyntagen til omkringliggende arealer og marker.

I projekteringsprocessen har flere løsninger i forhold til krydsningen af Skrejrups Bæk været overvejet, og den valgte løsning, hvor vandløbet forlægges, vurderes at være den bedste, faglige løsning. Dels sikrer forlægningen at vandløbets bund bliver mindre stejl, hvilket vil forbedre forholdene for både flora og fauna i vandløbet. Dertil kommer at den nye faunapassage kan anlægges uden at påvirke vandføringen i bækken.

Lokal trafik og adgangsforhold

Flere borgere understreger behovet for 2 spor på frakørselsrampen ved Randersvej i østgående retning. Der ses ofte trafikale problemer i krydsområdet, hvor der kan forekomme lang kø, da afviklingen af trafikken kun foregår i ét spor. Især i myldretiden og i ferieperioder forværres problematikken.

Vejdirektoratets bemærkninger

De trafikale problemer i det sydlige rampekryds skyldes, at der periodevist er store mængder trafik i østgående retning, som skal svinge til venstre i krydset med Randersvej. Dette håndteres i projektet ved at forlænge rampen, for at imødegå kødannelse på selve Rute 15, samt at signalregulere krydset med Randersvej og anlægge to spor op mod krydset. Dette sikrer bedre afvikling af trafik, som skal svinge til venstre i krydset, og vil derigennem mindske kødannelsen.

Natur og miljø

Flere borgere ønsker, at vejskrænter skal plantes til med træer for at skærme for lys fra billygter samt for at holde på jorden, så den ikke skrider. En borger udtrykker, at beplantning om sommeren skærmer vejen for nærtliggende ejendomme, og at det er en forringelse, hvis der plantes artsrige vejkanter i stedet for træer.

En borger ønsker at få bevaret eller genplantet området omkring viadukten ved Smouen fra øst, hvor landskabet er i højde med motortrafikvejen til Åkjærsgård i vest. Alternativt ønskes jorden langs vejen beplantet med stedsegrønne træer, som kan dække for udsynet til vejen og fjerne støj.

En borger støtter op om at lade sydvendte skråninger springe i græs fremfor træer for at fremme biodiversiteten. Borgeren fremhæver desuden, at den fremtidige udvikling i området skal indtænkes i projektet - herunder at der i den nordlige del af Skrejrups er givet byggetilladelse til 25 rækkehuse, og at landskabet rundt om Kalø bliver fredet, hvorfor Rønde by fremover kun kan udvikle sig mod vest.

Flere borgere samt en virksomhed ønsker, at overskudsjord anvendes til at etablere støjvolde ved nærtliggende ejendommene og langs vejen mod syd ved Rønde by, og der på disse kan plantes stedsegrønne planter, som vil tage lys- og lydgener. Jordvoldene kan bidrage positivt til naturafskærmning samt biodiversitet.

En borger ønsker, at det ekstra spor anlægges på sydsiden mod Rønde således, så vejen ikke kommer tættere på bebyggelse nord for vejen samt ødelægger den nuværende beplantning, som er bosted for mange fugle og insekter.

Vejdirektoratets bemærkninger

Det er i projektet valgt at arbejde med biodiversitet i form af artsrige vejkanter, som tilplantes med frøblandinger af forskellige blomster direkte på jorden uden udlægning af muld, hvilket giver en nærringsfattig natur. For at sikre, at arealerne forbliver nærringsfattige, er det ikke mulig at plante træer på skråningerne samtidig. Vejdirektoratet tager høringssvarene til efterretning, og det kan i forbindelse med opdateringen af miljøkonsekvensvurderingen, som forventes udført i 2029, undersøges, om nogle skråninger kan overgå til træplantning. Vejdirektoratet bemærker desuden, at de eksisterende skråninger med beplantning bevares i den ene side af vejen på størstedelen af strækningen.

Udvidelsen af vejen er fastlagt ud fra flere parametre, herunder især hensynet til beskyttede naturtyper og fredede fortidsminder, samt anlægsøkonomi. På strækningen forbi Rønde udvides den eksisterende vej mod nord, da der er registreret fredede orkidéer på sydsiden af veje.

Hvad angår evt. fremtidig byudvikling og placering af boliger, vil det skulle foregå i konkrete forløb i forbindelse med udarbejdelsen af lokalplaner, og det kan derfor ikke medtages i denne miljøkonsekvensvurdering

Støj

Flere borgere udtrykker bekymring i forbindelse med den øgede mængde støj, projektet vil medføre, da der i forvejen er meget støj langs strækningen – særligt fremhæves Højvang, Rågholmvej ved Følle og Rønde, Bjødstrup by samt Nørreskovvej. Der er igangværende og planlagte udvidelser af boligområder i Ugelbølle/Følle, hvilket bevirker, at der i fremtiden vil være flere boliger beliggende tæt på Rute 15.

Borgere ønsker derfor støjreducerende tiltag langs strækningen og forslår specifikt støjdæmpende asfalt, støjværn, at den nuværende fartgrænse på 90 km/t overholdes og at rillede spærrelinjer undgås.

En borger udtrykker desuden bekymring i forhold til at man påtænker at erstatte træer på skråninger med nærringsfattig jord og blomster, da beplantningen dermed ikke har en støjreducerende effekt.

Flere borgere samt en virksomhed foreslår endvidere at overskudsjord anvendes til støjvolde, da det CO₂-besparende samt mindsker omkostningerne i projektet. Derudover ønskes beplantning langs strækningen for at tage lydgene.

En virksomhed sætter spørgsmålstegn ved om den i kommuneplanen definerede udviklingsretning samt forventede befolkningstilvækst er taget i betragtning i forhold til beslutningen, om at der ikke opsættes støjafskærmning. Det foreslås, at der etableres en støjvold langs motortrafikvejen.

Vejdirektoratets bemærkninger

Støjkonsekvenserne ved udbygning af Rute 15 mellem Bale og Tåstrup er undersøgt i forbindelse med miljøkonsekvensvurderingen. Støjforholdene fremgår af den digitale MKV og mere detaljeret i miljøkonsekvensrapporten. I en miljøkonsekvensvurdering sammenlignes konsekvenserne af projektet med et referencescenarie uden det planlagte projekt. Heraf fremgår det, at vejprojektet vil have medføre en lille ændring i støjniveauet.

Et af formålene med miljøkonsekvensvurderingen er at reducere de negative konsekvenser for miljøet, og derfor kan der indarbejdes afværgeforanstaltninger i projektet. Vejdirektoratet anvender normalt støjskærme eller -volde som afværgeforanstaltning i vejprojekter ved boligområder hvor Miljøstyrelsens vejledende grænseværdi på 58 dB er overskredet ved mindst 5 sammenhængende boliger. Derudover skal det støjreducerende tiltag have en hørbar effekt på mindst 3 dB. Disse forhold findes ikke langs strækningen.

De boliger, der belastet med støj over 63 dB efter udbygningen af motortrafikvejen, vil normalt få tilbudt tilskud til støjisolering.

Smallere beplantningsbælter har som udgangspunkt ikke en væsentlig støjreducerende effekt. Dog kan træer og anden beplantning kan have en visuel skærmende effekt, og forskningsresultater viser, at det kan mindske den oplevede støjgene, at trafikken visuelt afskærmes på trods af uændret trafikstøjniveau. Det er dog ikke umiddelbart muligt at sige noget mere præcist om, hvor meget beplantningen reducerede støjen. Et beplantningsbælte skal være bredere end 50 m før der kan registreres en målbar effekt. Vejdirektoratet er bekendt med at der er forsket i området, og at der er belæg for at sige, at beplantning kan give en reduktion af den oplevede støjgene.

Vejdirektoratet anvender asfalt af typen "klimavenlig asfalt" (KVS), som er den type belægning, der i øjeblikket anvendes på statsvejene. Klimavenlig asfalt er i en dansk kontekst ikke at betegne som en "støjreducerende" asfaltbelægning.

Profilerede kørebaneafmærkning anvendes af hensyn til trafiksikkerheden, da de bedre kan ses i mørke og vådt vejr. Det er en afvejning mellem trafiksikkerhed og støjbelastning der afgør om der anvendes plane striber i stedet for profilerede kørebaneafmærkninger.

Som vejmyndighed har Vejdirektoratet ingen lovmæssige forpligtigelser til at overholde et bestemt støjniveau langs en vej for at sikre eventuel fremtidig byudvikling mod støj. I forbindelse med byudvikling skal der vedtages lokalplaner, og det er i denne forbindelse det skal sikres, at der etableres tilstrækkelig støjafskærmning af boligerne.

Angående overholdelse af fartgrænser bemærker Vejdirektoratet, at dette hører under politiet.

Holdning til de undersøgte løsninger

En række organisationer og virksomheder, herunder Dansk Industri og Grenaa Havn samt Norddjurs Kommune, støtter op om projektet, og ønsker at løsningen med fuld udbygning af Rute 15 vælges.

Det fremføres, at en fuld udbygning vil afhjælpe de infrastrukturelle problemer, der opstår som resultat af den stigende trafikmængde på Rute 15 – særligt affødt af trafik til Aarhus Lufthavn, Grenaa Havn og den øgede turismeaktivitet på Djursland. En kortere transporttid mellem Aarhus og Grenaa vurderes desuden at forbedre mulighederne for at tiltrække kvalificeret arbejdskraft fra Aarhus og omegn, hvilket anføres som essentielt for den kommende vækst på Djursland.

Flere af høringssvarene udtrykker desuden ønske om at udvide Rute 15 på strækningen fra Tåstrup til Grenaa.

Vejdirektoratets bemærkninger

Vejdirektoratet har noteret sig bemærkningerne i forhold til projektet og ønsket om en fuld udbygning.

En udbygning helt frem til Grenaa ligger uden for rammerne af projektet.

Øvrige

Energinet oplyser, at de ejer 150 kV luftledningsforbindelserne Trige-Mesballe 1 og Trige-Mesballe 2, som krydser motortrafikvejen på strækningen, hvor vejen udvides. Energinet vurderer, at udbygningen ikke medfører, at der skal ske en flytning af masterne, som er placeret nærmest den eksisterende motortrafikvej. Dog påpeger de, at der i detailprojekteringen skal afklares, hvorvidt udvidelsen kan gennemføres uden, at

det kræver, at master på begge sider af vejen forhøjes, så der skabes den nødvendige frihøjde mellem ledningstrådene og kørebanen. Det skal afklares tidligst muligt i planlægning- og projekteringsprocessen, om det er nødvendigt at forhøje masterne, så en eventuel forhøjelse ikke forsinker udbygningsprojektet, da et projekt med forhøjelse af master kan have en lang tidshorisont. Der er ikke andre luft- eller jordkabelanlæg tilhørende Energinet, som krydser vejen på projektstrækningen. Der kan eventuelt opstå behov for etablering af nye kabelforbindelser, som skal krydse motortrafikvejen, hvilket skal aftales og koordineres nærmere i det kommende planlægnings- og projekteringsprojekt.

En borger påpeger, at vedkommende får afskåret adgangsvejen til dele af sin jord, og vil være ked af at miste jorden.

Vejdirektoratets bemærkninger

Vejdirektoratet har noteret sig Energinets bemærkninger vedrørende ledninger i projektet. Nærmere forhold vedrørende ledningshåndtering vil blive behandlet i efterfølgende projektfaser.

Dialog med de berørte lodsejere der blive opstartet i en senere projektfase, hvor lodsejerne har mulighed for at komme med konkret input. Derudover bliver der nedsat en ekspropriationskommission, der træffer endelig beslutning om areal- og rettighedserhvervelse i projektet.