

# Kommissorium

## Miljøkonsekvensvurdering (VVM) for øget kapacitet på Rute 34 og 26 mellem Haderup og Skive N

Med aftale om Infrastrukturplan 2035 den 28. juni 2021 mellem regeringen (Socialdemokratiet), Venstre, Dansk Folkeparti, Socialistisk Folkeparti, Radikale Venstre, Enhedslisten, Det Konservative Folkeparti, Nye Borgerlige, Liberal Alliance, Alternativet og Kristendemokraterne er 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.

Det fremgår af aftalen, at der skal udarbejdes en Miljøkonsekvensvurdering (MKV) for øget kapacitet på Rute 34 og 26 mellem Haderup og Skive N. Der er med aftalen afsat 1.144 mio. kr. til gennemførelse af projektet.

### Baggrund

På dele af Rute 34 og 26 er der periodevis trafikafviklingsproblemer, hvilke bl.a. skyldes de forholdsvis mange lastbiler og landbrugskøretøjer på strækningen. Det gælder især for Rute 34, hvor der også er mange sideveje og vejadgange samt flere kryds. Rute 34 mellem Haderup og Skive har på størstedelen af strækningen et meget smalt tværprofil på ca. 6 m, hvilket giver risikable situationer, når fx store landbrugskøretøjer og/eller lastbiler skal passere hinanden. Det får formentlig noget af trafikken, herunder den tunge trafik til at søge alternative ruter.

Regionalt har kommunerne i området længe ønsket, at infrastrukturen blev styrket, og målet har bl.a. været en opgradering af strækningen til en 2+1 sporet vejforbindelse.

Tilbage i 2012 gennemførte Vejdirektoratet en forundersøgelse af udbygningsmulighederne på strækningen, som er afrapporteret i "Rute 34 og 26 - Forundersøgelse - Opgradering af vejforbindelsen Herning-Hanstholm, Rapport nr. 395 - 2012".



Figur 1: Strækning for MKV'en på Rute 34 og 26 mellem Haderup og Skive N - foreløbig linjeføring.

### Indhold i MKV'en

I MKV'en tages udgangspunkt i forundersøgelsens deletape 6, forslag 3 og deltape 7, forslag 3, hvor strækningen mellem Haderup og Skive N udbygges til en 2+1 sporet vejforbindelse med hankeanlæg.

MKV-projektet omfatter mere specifikt en opgradering af den eksisterende strækning på ca. 15 km fra Haderup til Skive S (Rute 34) til 2+1 spor kombineret med forlægning af ca. 5 km af Rute 26 vest om Skive til 2+1 spor. Som led i MKV'en skal der også ses nærmere på mulighederne for et etablere cykelstiforbindelse på strækningen. Afhængig af vejens standard vil der blive set på om en cykelsti placeres i tilknytning til vejen eller evt. forlægges i eget forløb.

Da opgraderingen på strækningen mellem Haderup og Skive S forudsættes at ske som en udbygning af den eksisterende landevej til en 2+1 vejforbindelse, forventes der ikke undersøgt alternative linjeføringsforslag. Dog vil der evt. blive set på andre trafikale ligeværdige løsninger, som fx muligheden for en kombinationsløsning 2+1 med 90-100 km/t kombineret med delstrækninger der opgraderes til 2-spolet hovedlandevej samt udbedring af trafikafviklingen ved krydsende veje.

Undersøgelsen vil dermed omfatte et såkaldt 0+ alternativ, hvor en løsning baseret på udbygning af eksisterende veje og mindre nyanlæg belyses.

Det endelige vejforløb og korridor for forlægning af vejen vest om Skive er ikke fastlagt endnu, det sker i løbet af MKV'en, herunder ved inddragelse af offentligheden, kommunen, mv.

I MKV'en afdækkes vejtekniske, trafikale, landskab-, miljø- og naturmæssige, samt økonomiske og ejendoms-mæssige effekter ved projektet.

For hvert forslag vurderes konsekvenserne i forhold til en situation, hvor de nuværende veje bevares uændret.

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

#### *Grænseflader til andre vejprojekter*

Af "Infrastrukturplan 2035" fremgår, at der samtidig gennemføres en MKV for kapacitetsforbedringer på den nordligere del af Rute 26 mellem Sallingsund og Hanstholm. Der vil blive koordineret med dette projekt, for så vidt angår trafikale effekter og evt. sammenhænge.

Strækningen ved Haderup er opgraderet til en ny motortrafikvej med 2+1 spor og 100 km/t, der blev åbnet i efteråret 2020.

#### *Vejteknik, bygværker og afvanding*

I MKV'en forudsættes det, at landevejen som udgangspunkt anlægges med et 2+1-sporet tværprofil, og at den på delstrækninger evt. vil kunne udformes som motortrafikvej med 100 km/t tilsvarende Haderup Omfartsvej, herunder om der etableres niveaufrie krydsninger eller om motortrafikvejen ophæves ved kryds i niveau.

Hvad angår udbygningsstrækningen (Rute 34), vil der være fokus på samspillet med vejkyds, ejendomme og eventuelle bygværker, og der vil blive taget hensyn til vejbetjeningen af lange og omfangsrige transporter.

Hvad angår strækningen vest om Skive (Rute 26), hvor der skal anlægges en ny vej i åbent land, vil der være fokus på at begrænse de negative påvirkninger af landskab, miljø, natur, støj og vejens omgivelser i øvrigt.

I MKV'en vil der blive set på behov og mulighed for at etablere vej- og stikrydsninger samt cykelstiforbindelser på strækningen.

Der gennemføres en trafiksikkerhedsrevision (trin 2) af alle undersøgte forslag.

#### *Trafik*

I MKV'en vil trafikens omfang og de trafikale effekter af forslagene blive beregnet. Trafikberegningerne tager udgangspunkt i de skitseprojekterede linjeføringer og vil bl.a. omfatte større igangværende og planlagte aktiviteter i kommunerne, der har betydning for trafikudviklingen.

Med udgangspunkt i de trafikale beregninger og situationen i dag, vil der efter behov blive vurderet forslag til eventuelle tilslutninger og ændringer på krydsende og tilstødende lokale veje.

Der vil blive vurderet to 0+ alternativer, hhv. ét for Rute 34 og ét for Rute 26, hvor fx udbygning til 2-sporet landevej, sammen med øvrige kapacitetsfremmende foranstaltninger, som fx ombygning af kryds og rundkørsler, analyseres.

For alle forslag beskrives trafikens omfang og fordeling, samt de forventede effekter på rejsetid, eksternaliteter (klima, emissioner, støj, uheld mv) og trafikikkerhed sammenholdt med 0 alternativet.

#### *Miljøforhold*

Konsekvenser for plan-, natur- og miljøforhold vurderes dels ud fra oplysninger, som allerede er tilgængelige i databaser m.v., dels ud fra konkrete feltregistreringer "i marken", således at miljøvurderingen kan leve op til gældende regler på området.

Analysen vil fokusere på registrering af områdets natur, plante- og dyreliv, herunder i særlig grad beskyttede arter og Natura 2000-områder. Registreringen vil danne grundlag for udarbejdelse af forslag til afværgeforanstaltninger, etablering af erstatningsbiotoper, m.m.

I miljøvurderingen af forslagene vil der også blive set på påvirkningen af plan- og landskabsforhold. Øvrige miljøforhold, som fx grundvand, overfladevand, fredede områder, kulturarv, forurenede jord, råstoffer, jordbunds- og rekreative forhold indgår også og vurderes i miljøvurderingen.

Den samlede miljøkonsekvensvurdering vil omfatte vurdering af afværge- og erstatningsforanstaltninger for relevante natur- og miljøforhold i undersøgelsesområdet.

Miljøvurderingen vil ligeledes beskrive projektets klimamæssige påvirkning i forbindelse med såvel anlæg som drift. Desuden vil der være fokus på at vejanlægget udformes sådan, at det er robust i forhold til de klimændringer, der kan forventes inden for anlæggets forventede levetid.

#### *Støjforhold*

I MKV'en vil støjforholdene også blive undersøgt. Dels støj under anlægsarbejdet, dels støj når den opgraderede landevej er i drift. Baseret på undersøgelserne af støjforholdene vil det blive vurderet, i hvilket omfang der bør indgå støjreducerende foranstaltninger i projektet.

#### *Areal- og ejendomsforhold*

For relevante områder indhentes oplysninger om ejendomsforhold samt virksomheder og større tekniske anlæg. Disse data benyttes ved gennemførelse af arealanvendelsesanalyse og beregning af budget til arealerhvervelse for forslagene.

#### *MKV'en vil desuden omfatte:*

- Vurdering af indkomne forslag fra ide- og forslagsfasen
- Udarbejdelse af projektforslag og visualiseringer
- Vurdering af relevante etapeløsninger og trafikafvikling i anlægsperioden

#### *Anlægsøkonomi*

Der beregnes et anlægsoverslag, jf. Transportministeriets principper for Ny Anlægsbudgettering. Ligeledes gennemføres en risikoanalyse.

I "Infrastrukturplan 2035" fremgår at, projektet har en skønnet anlægsudgift på 1.144 mio. kr. med anlægsstart 2031-2035.

#### *Samfundsøkonomi*

På baggrund af anlægsoverslag og beregnede effekter beregnes de samfundsøkonomiske gevinster, jf. Transportministeriets manual for samfundsøkonomiske beregninger.

### *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 den eksterne kvalitetssikring omfatter bl.a. teknisk dokumentation, anlægsoverslag med tilhørende dokumentation for mængder, diverse forudsætningsnotater, risikoanalysen, miljøkonsekvensrapporten, trafikberegninger og samfundsøkonomiske beregninger.

### **Offentlige høringer og afrapportering**

Der afholdes to offentlige høringer undervejs i MKV'en. Først en indledende 4 ugers offentlig idé- og forslagsfase, som en del af opstarten af projektet, hvor grundlaget for arbejdet præsenteres, og alle interesserede opfordres til at komme med synspunkter, forslag og idéer til MKV'en. Der forventes afholdt borgermøde i forbindelse med den indledende offentlige idé- og forslagsfase.

MKV'en afrapporteres digitalt på projektets hjemmeside samt i en kortfattet sammenfattende rapport. Miljøkonsekvensrapporten, alle baggrundsrapporter og tekniske notater offentliggøres ligeledes på MKV-projektets hjemmeside, og sendes herefter i en 8 ugers offentlig høring. Der forventes også afholdt borgermøde i denne høringsperiode.

Efter de offentlige høringer udarbejder Vejdirektoratet et høringsnotat samt efter den sidste høringsperiode en indstilling til transportministeren.

### **Tidsplan**

MKV'en igangsættes primo 2022 og forventes afsluttet medio 2024 med afrapportering, hvorefter der frem mod slutningen af 2024 gennemføres høringsfase og udarbejdes en indstilling om projektet.

### **Organisering**

MKV'en gennemføres af Vejdirektoratet bistået af rådgivere på udvalgte fagområder. Som følgegruppe til projektet nedsættes et "teknikerudvalg" med repræsentanter fra de direkte berørte kommuner. Region Midtjylland og Miljøstyrelsen inviteres ligeledes. Teknikerudvalget kan nedsætte en eller flere arbejdsgrupper til løsning af specifikke opgaver. Det forventes, at der i teknikerudvalget sker en bred gensidig orientering om forholdene i området, herunder verserende planlægnings- og byggesager. Vejdirektoratet varetager formandskabet og sekretariatsfunktionen.

MKV'en vil desuden blive koordineret med MKV'en for Rute 26 Sallingsund-Hanstholm samt det gennemførte anlægsprojekt for Haderup Omfartsvej.

### **Økonomi**

Med "Infrastrukturplan 2035" er der afsat 15 mio. kr. til gennemførelse af MKV'en for øget kapacitet på Rute 34 og 26 mellem Haderup og Skive N samt efterfølgende aktiviteter omkring udarbejdelse af indstilling og anlægslov.