

Kommissorium

Miljøkonsekvensvurdering af opgraderingen af rute 9 på Tåsinge

Baggrund

Som en del af aftalen om Infrastrukturplan 2035 ("Fremtidens veje") er det besluttet, at der skal gennemføres en miljøkonsekvensvurdering af rute 9 på Tåsinge for mulig opgradering af strækningen. Der er afsat 11,2 mio. kr. (2024-pl) til miljøkonsekvensvurdering som beslutningsgrundlag for opgraderingen af strækningen. Der er ikke indgået politisk aftale eller afsat midler til evt. fremtidigt anlæg.

Rute 9 forløber hen over Fyn, Tåsinge, Siø, Langeland, Lolland og Falster. Færgeruten Spodsbjerg-Tårs forbinder de adskilte dele af rute 9 på Langeland og Lolland.



Figur 1: Strækningen rute 9 over Tåsinge, der planlægges opgraderet

Mulighederne for at opgradere rute 9 på Tåsinge blev senest analyseret i Vejdirektoratets forundersøgelse i 2011. Forundersøgelsens resultater er nærmere beskrevet i Vejdirektoratets rapport 392 – Rute 9, Opgradering af vejforbindelserne på Tåsinge og Langeland. Forundersøgelsen skitserer to forslag til strækingsvis udbygning over Tåsinge for at forbedre de nuværende trafikale forhold og øge fremkommeligheden. Desuden indgår en række mindre omfattende anlægsforbedringer i undersøgelsen.

Forslag 1 omfatter en omlægning af rute 9 til 2+1 motortrafikvej fra den nuværende hovedlandevej syd for Vindeby, vest om Bregninge, nord om Lundby til umiddelbart syd for Lundby. Forslag 1 omfatter lidt mere end halvdelen af rute 9 på Tåsinge. Forslag 2 omfatter en omlægning af rute 9 til 2+1 motortrafikvej fra den nuværende hovedlandevej (Sundbrovej) i det sydlige Vindeby, vest om Bregninge, nord om Lundby frem til den nuværende hovedlandevej syd for Lunkebugten før Siødæmningen.

Strækningen fra syd for Vindeby til umiddelbart nord for Siø sundbroen er ca. 8 km lang.

Indhold i miljøkonsekvensvurderingen

Miljøkonsekvensvurderingen vil belyse mulighederne for at opgradere rute 9 til 2+1 vej på strækningen hen over Tåsinge. I undersøgelsen afdækkes de vejtekniske, trafikale, natur- og miljømæssige, arealmæssige samt anlægs- og samfundsøkonomiske effekter. Det skal vurderes, om vejen skal være en motortrafikvej eller ej.

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

Miljøkonsekvensvurderingen vil kunne danne grundlag for en politisk stillingtagen til et videre forløb omkring et konkret anlægsprojekt.

Vejteknik

I miljøkonsekvensvurderingen vil de tekniske muligheder for opgradering af rute 9 på Tåsinge blive undersøgt. Der udarbejdes skitseprojekt for de mulige løsninger, som vil indeholde beskrivelse af vejstandard, linjeføringsforløb, krydsudformninger mv.

Trafik

Der gennemføres opdaterede trafikberegninger med Grøn Mobilitetsmodel i overensstemmelse med Infrastrukturplan 2035. For de undersøgte forslag beskrives trafikens omfang og fordeling, samt de forventede trafikale og sikkerhedsmæssige effekter sammenholdt med en situation, hvor projektvejen ikke anlægges.

Støjforhold

I miljøkonsekvensvurderingen vil der være fokus på naboer og støjforhold. Der vil blive gennemført en grundig støj kortlægning og givet forslag til eventuelle støjreducerende foranstaltninger.

Miljøforhold

I miljøkonsekvensvurderingen gennemføres en miljø- og natur kortlægning, som skal danne grundlag for at vurdere behovet for faunapassager og erstatningsnatur. Konsekvenser for plan- og miljøforhold vurderes dels fra oplysninger som allerede er tilgængelige i databaser mv., dels på baggrund af feltundersøgelser. I miljøkonsekvensvurderingen vil der blive set på opgraderingens påvirkning af en lang række miljøforhold i både anlægs- og driftsfase.

Der foretages en beskrivelse af projektets klimamæssige påvirkning i forbindelse med såvel anlæg og drift af vejstrækningen. 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.

Arealforhold

For relevante områder indhentes oplysninger om ejendomsforhold samt virksomheder og større tekniske anlæg. Disse data benyttes ved gennemførelse af arealanvendelsesanalyse med henblik på at belyse vejprojektets konsekvenser for ejendomme i området og beregning af budget til arealerhvervelse for forslagene. Dette gælder henholdsvis for selve vejanlægget og til arbejdsarealer, samt af behovet for ledningsomlægninger.

Anlægsøkonomi

For de undersøgte projektforslag beregnes et anlægsoverslag jf. Transportministeriets principper for Ny Anlægsbudgettering. Hertil gennemføres en risikoanalyse.

Samfundsøkonomi

På baggrund af anlægsoverslag og trafikberegninger gennemføres beregninger af de samfundsøkonomiske effekter 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 den gennemførte miljøkonsekvensvurdering, såfremt de undersøgte løsninger falder ind under grænsen for hvornår der skal gennemføres ekstern kvalitetssikring.

Afrapportering og høring

Miljøkonsekvensvurderingen afrapporteres digitalt på projektets hjemmeside. Her vil ligeledes bringes nyheder og andre relevante informationer om projektet. Hjemmesiden suppleres med en kortfattet informationspjece, hvor de centrale dele af undersøgelsen resumeres.

I starten af miljøkonsekvensvurderingen gennemføres en indledende idéfasehøring. Grundlaget for arbejdet præsenteres, hvorefter alle interesserede, grundejere i området og relevante myndigheder vil blive inviteret til at indsende eventuelle bemærkninger og forslag. I tilknytning til idéhøringsfasen vil Vejdirektoratet afholde et borgermøde.

Når miljøkonsekvensvurderingen er afsluttet, fremlægges resultatet i en offentlig høring. I denne høringsperiode afholder Vejdirektoratet et borgermøde.

Tidsplan

Miljøkonsekvensvurderingen igangsættes primo 2024 og forventes afsluttet omkring årsskiftet 2025/26.

Organisation

Miljøkonsekvensvurderingen gennemføres af Vejdirektoratet bistået af rådgivere på udvalgte fagområder. Der nedsættes et teknikerudvalg, hvor der inviteres repræsentanter fra Svendborg og Langeland Kommune, samt Miljøstyrelsen.