



Notat

9. juni 2016
Side 1 af 6

Til	Teknisk Udvalg
Til	
Kopi til	

Bering - Beder vejen

1. Konklusion

På Teknisk Udvalgs møde den 6. juni 2016 havde 11 personer / grupper fortræde i sagen. Af bilag 1 fremgår en oversigt over foretræder samt de emner/temaer de enkelte fremlagde.

Der blev i forbindelse med foretræderne peget på en række emner/spørgsmål som søges besvaret i nærværende notat.

2. Sagsfremstilling

Generelle trafikale forhold og forudsætninger

Bering-Beder vejen vil fremadrettet indgå som en af de overordnede trafikveje i kommunens vejssystem. Derfor er der i VVM-undersøgelsen sat nogle overordnede krav/forudsætninger til vejens udformning og forløb.

Vejen er planlagt som en god 2-sporet landevej med en hastighedsbegrænsning på 80 km/t – dog med mulighed for senere udbygning til 2+1 vej. Vejens geometri – kurver og placering i terræn - skal sikre en god trafikafvikling, god trafiksikkerhed og komfort.

Med den skitserede udformning og de forventede trafikmængder forventes trafikken generelt set at kunne afvikles – uanset linjeføring.

Ses der på oversigtsforhold og overhalingsmuligheder – som har betydning for trafikafviklingen – så er der dog forskelle. Over hele strækningen er der flest og længst strækninger med overhalingsmuligheder ved linjeføring A. Linjeføring C er næstbedst og linjeføring B1 er den linjeføring der har dårligst sigt og færrest overhalingsmuligheder.

Der påregnes ikke belysning langs vejen men der opsættes belysning i forbindelse med tilslutninger og ved vej- og stitunneller.

I forbindelse med udarbejdelse af lokalplanerne dels i den sydlige del af Tranbjerg og sydlige del af Mårslet – er der i lokalplanerne gjort opmærksom på at Bering-Beder vejen på sigt vil komme. I alle lokalplaner er vejen vist

TEKNIK OG MILJØ

Center for Byudvikling og Mobilitet
Aarhus Kommune

Mobilitet

Kalkværksvej 10
8000 Aarhus C

Telefon: 89 40 23 60

E-mail:

byudviklingogmobilitet@aarhus.dk

Direkte e-mail:

sarn@aarhus.dk

www.aarhus.dk

Sagsbehandler:

Steffen Arnbo Nielsen



tættere på bebyggelsen end hvor linjeføring A er placeret. Alle der har købt bolig eller bygget bolig i området burde derfor være bekendt med vejen.

9. juni 2016
Side 2 af 6

Trafikale konsekvenser

De udførte trafikmodelberegninger af de 3 linjeføringsforslag er gennemført med de samme forudsætninger og dermed også med de samme usikkerheder. Dette gør, at de beregnede trafiktal er direkte sammenlignelige.

Resultaterne viser, at der samlet set er de mest gunstige trafikale effekter af linjeføring A. Der er samlet mest trafik på den nye vej på grund af den bynære placering. Samtidig giver denne linjeføring den største aflastning af de mest sårbare/belastede mindre veje i området og en væsentlig aflastning af dele af Oddervej.

Ses der lidt mere detaljeret på de trafikale konsekvenser er der visse variationer mellem de østlige og vestlige dele af området.

Mod øst vil alle tre linjeføringsforslag medføre en aflastning af Oddervej (nord for Bering-Beder vejen) og på den østlige del af Ringvej Syd – men aflastningen vil være størst med linjeføring A.

Hvad angår de mindre og lokale veje ved Mårslet og Tranbjerg – som i forhold til deres udformning er meget trafikeret – så vil disse aflastes mest med linjeføring A.

Mod vest gælder, at linjeføring A øger trafikken mest på Landevejen/indfaldsvejen gennem Tranbjerg på strækningen nord for Bering-Beder vejen -hvor der dog er en relativ god kapacitet. For Landevejen ved Tranbjerg og trafikmønstret her gælder generelt, at linjeføring A vil være mest attraktiv for trafik mellem Tranbjerg og Motorvejen – mens linjeføring C vil være mest attraktiv for sydfra kommende trafik mod motorvejen. Af samme grund vil sidstnævnte linje medføre mere aflastning af Genvejen end de to andre.

Trafikmængden på Hovedvejen (indfaldsvejen gennem Kolt) forventes kun i begrænset omfang at blive påvirket af Bering-Beder vejen.

Visse mindre veje mellem Tranbjerg og Hasselager vil aflastes mere med linjeføring C end A. Der er dog typisk tale om relativt robust udformede lokale veje.

Forslag til ændringer af linjeføring

De løsninger der er gennemført VVM for, er de løsninger der fremkom på baggrund af idefasehøringen (1. offentlighedsfase) i 2009 og som byrådet vedtog i 2011.



9. juni 2016
Side 3 af 6

Der er i forbindelse med høringen (2. offentlighedsfase) kommet forslag om ændringer af linjeføringerne. De ligger ikke inden for de korridorer som fremgår af VVM redegørelsen og udkastet til kommuneplantillæg.

De vil derfor kræve en ny (supplerende) VVM-redegørelse og høring af offentligheden for at de kan vælges.

I forbindelse med behandling af de fremsendte bemærkninger er der foretaget en foreløbig vurdering af forslagene og den fremgår af den sammenfattende redegørelse side 15-18.

Herunder er de 3 forslag kort gennemgået og kommenteret:

*Ønske om ændret linjeføring omkring Hans I. Hansens ejendom
(Gardenworks) ved Enslev*

Der er indsendt et forslag om en ændret linjeføring der hævdes at muliggøre at ejendommen stadig kan benyttes til erhverv.

En ændring som den nævnte vil, på grund af hensynet til vejens overordnede geometri og dermed trafikanternes sikkerhed og komfort, typisk berøre en meget lang strækning. Tilgodeses et nabohensyn et sted, kan det samtidig have en negativ konsekvens for andre ejendomme et andet sted – og det aktuelle forslag vil have konsekvenser for andre ejendomme.

Der er i forbindelse med behandlingen af de indsendte bemærkninger set nærmere på om det er muligt at justere linjeføringerne A og B1 omkring Enslev, for at friholde yderligere ejendomme. Den umiddelbare vurdering er, at der er mulighed for at foretage tilpasninger af vejens linjeføring under detailprojekteringen – og det anbefales at det i den videre projektering søges at optimere projektet med henblik på eventuelt at kunne begrænse indgrebet i den aktuelle ejendom.

Det vil formodentlig medføre, at vejen ikke vil berøre bygningerne på ejendommen, men vil forløbe tæt på. Dog vil det få konsekvenser for søen beliggende sydøst for ejendommen – idet den så skal nedlægges. Som erstatning herfor skal udlægges en eller to erstatningssøer.

Der er foretaget en besigtigelse af søen og i den forbindelse er der ikke konstateret bilag IV-arter i søen. Konklusionen på besigtigelsen er derfor at området ikke udgør et oplagt yngle- og rasteområde for bilag IV-padder og derfor ikke egnet som levested for disse bilag IV-padder.

Med baggrund i besigtigelsen af søen vurderes naturkvaliteten i søen ikke speciel, hvorfor en flytning umiddelbart fagligt vurderes uproblematisk.



Forholdet vedrørende denne ejendom vil være et opmærksomhedspunkt i detailprojekteringen af delstrækningen.

9. juni 2016
Side 4 af 6

Forslag om kombination af linjeføring A og B1 løsningen (Kombi-løsning)

Kombi-løsningen er et forslag der er indsendt i forbindelse med offentlighedsfase nr. 2. Forslaget er en kombination mellem linjeføring A og B1 sydøst for Tranbjerg hvor linjeføring A føres ned i B1 ved rundkørslen ved Landevejen – og er begrundet i ønske om at skåne indsigers ejendom.

Det vurderes umiddelbart, at forslaget vil rent vejteknisk kunne realiseres. På nuværende tidspunkt er der dog ikke foretaget en vejteknisk belysning af forslaget på samme niveau linjeføringerne i øvrigt.

Forslaget indeholder en række problemstillinger. For det første vil det medføre at andre ejendomme og især området sydøst for Tingskoven vil blive berørt af arealindgreb. Det gælder ejendomme beliggende i åbent land samt formentligt Dyreinternatet. Den aktuelle skitsering af forslaget gør det dog ikke muligt med nogen stor sikkerhed at sige i hvilken omfang andre ejendomme berøres.

Forslaget vil for det andet medføre en vej med forringede oversigtsforhold (flere kurver) end linjeføring A.

Forslaget vil dog have positive konsekvenser når det gælder støjforholdene i den sydlige del af Tranbjerg. Dog vil forslaget omvendt få støjmæssige konsekvenser for den spredte bebyggelse idet det ikke umiddelbart er muligt at etablere støjvolde.

Kombiløsningen – der i øvrigt forventes at udløse en ny (supplerende) VVM – kan ikke anbefales. Det anbefales dog, at det i den videre projektering søges at optimere projektet med henblik på eventuelt at kunne begrænse indgrebet i den aktuelle ejendom, således at ejendommen fremadrettet stadig kan drives landbrugsmæssigt.

Der var foretræde der anbefalede denne løsning blandt andet begrundet i Tingskoven og de vandhuller der på arealet med beskyttede dyrearter. I forbindelse med udarbejdelse af VVM'en er alle vandhuller i en 100 meter korridor af alle linjeføringer besigtiget og undersøgt. I forbindelse med Tingskoven er der tre vandhuller hvoraf der i det ene er fundet larver af stor vandsalamander. Der er derfor i bilaget til indstillingen "Forslag til Vilkår i VVM-tilladelsen" indarbejdet en paddepassage samt paddehegn på strækningen for at beskytte denne truede dyreart.



Testrup borgerforenings forslag om ændret linjeføring

Borgerforeningen forslår at flytte linjeføring A tættere på Mårslet og "knække" vejen i en rundkørsel, hvor der etableres en forbindelse til Obstrupvej – for at skabe større afstand til Testrup.

9. juni 2016
Side 5 af 6

Forslaget vurderes at give et meget uhensigtsmæssigt vejforløb, ikke mindst i forhold til, den overordnede funktion, som Bering-Beder vejen er tiltænkt. Forslaget kan således ikke anbefales.

Der foreligger også ønske om at sænke linjeføring A i terrænet forbi Testrup.

Det er en klar vurdering at dette ikke er muligt i forhold til det skitserede. Vejens længdeprofil er her bestemt af, at vejen skal passere Giber Å på en bro (inkl. en faunapassage) og en dæmning. Faunapassagen skal sikre rådyr og skal etableres i henhold til vejreglen om "Fauna og Menneskepassager". Dette betyder at der skal være en betydelig frihøjde under vejen og derved kommer vejen nødvendigvis til at ligge højt i terrænet.

Der er åbeskyttelseslinje omkring Giber Å og passagen inden for 150 meter fra åen kræver en dispensation fra Naturbeskyttelsesloven. Det vurderes at vejen samfundsmæssig nødvendig og at generne naturmæssigt er begrænsede, hvis den beskrevne faunapassage etableres. Derfor forventes det muligt at få en dispensation fra Naturbeskyttelsesloven til etablering af vejen.

På vejforløbet om Mårslet er vejen søgt sænket mest muligt i terrænet og umiddelbart vurderes det ikke muligt at sænke den yderligere.

Støjeregninger - Støjforhold

På mødet blev der rejst spørgsmålstegn til hvorvidt der var taget højde for de meteorologiske forhold.

Støjeregningerne er gennemført i henhold til den fælles nordiske metode Nord2000 som Miljøstyrelsen anbefaler. I forbindelse med beregningerne indgår fire meteorologiske klasser. Til brug for VVM-redegørelsen er anvendt Nord2000 i overensstemmelse med Miljøstyrelsens vejledning. Resultatet vises i et støjdbredelseskort. Støjdbredelseskortet giver en oversigt, men en vurdering af den enkelte ejendom kræver et egentlig beregningspunkt, således at man kan få fjernet refleksionen fra egen bygning.

Som grundlag for alle beregninger er valgt et dansk meteorologisk reference år. Vinden blæser i Danmark hyppigere fra V og SV end fra Ø og NØ. Derfor er årsmiddelværdien af støjindikatoren Lden ved en nord-sydgående vej i et plant, åbent terræn ca. 2 dB højere 300 m øst for vejen end 300 m vest for vejen



Støjen beregnes som et vægtet årsgennemsnit, hvor biler om aftenen og om natten vægter højere end biler om dagen.

9. juni 2016
Side 6 af 6

Der er ikke juridiske gældende støjgrænser i forbindelse med anlæg af nye veje, men det er en fast praksis at anvende Miljøstyrelsens vejledende støjgrænser (58 dB L_{den}).

Det sydlige Aarhus er bortset fra Kolt og langs indfaldsvejene et forholdsvist stille område og en ny vej vil kunne høres i store dele af området.

Beregningerne viser også, at med støjdæmpning ved Tranbjerg (en forhøjelse af støjvolden på vestsiden af landevejen og en ny støjvold langs med den nye Bering-Bedervej mod vest), så vil Miljøstyrelsens vejledende støjgrænser kunne overholdes for boligområderne i Mårslet og Tranbjerg. Det skal bemærkes at vejen syd for Mårslet er delvist nedgravet og at det reducerer støjen så væsentligt, at der ikke er behov for yderligere dæmpning.

Det vil tilsvarende i forbindelse med B1 være nødvendigt at gennemføre støjdæmpning ved Testrup. Om det skal gøres med støjskærme eller støjvolde vil først blive afklaret i forbindelse med detailprojekteringen.

Det er tekniske vanskeligt at støjdampe boliger i det åbne land ved hjælp af støjvolde og de støjbelastede boliger uden for de lokalplanlagte områder vil alene kunne tilbydes tilskud til støjdæmpende vinduer. Det gælder f.eks. Ravnholt eller området syd for Tingskoven.

Når der etableres støjafskærmning som støjvolde/terrænregulering så vil der kunne opleves et forøget støjniveau længere væk fra vejen. Dette skyldes ikke at volden sender støjen længere væk – men det skyldes at voldens effekt aftager jo større afstand der er til volden. For hvad angår virkemidler i forbindelse med støj – så henvises der til notat fremsendt til udvalgsrådet d. 6. juni 2016.

Med venlig hilsen

Luise Pape Rydahl
Chef for Center for Byudvikling og Mobilitet

Vedlagt
Bilag 1 – Liste over foretrædere og emner