



*Punkt 4 til Teknisk Udvalgs møde
Mandag den 5. september 2016*

1. september 2016
Side 1 af 5

Bering-Beder vejen – svar på spørgsmål fra udvalgsbehandlingen den 20. juni 2016

TEKNIK OG MILJØ
Center for Byudvikling og Mobilitet
Aarhus Kommune

Den 6. juni og 20. juni 2016 var der foretræde for TU i forbindelse med Bering-Beder vejen. Der var tilmeldt 25 personer, og der var 22, som mødte op for udvalget.

Hovedemnerne i indlæggene fremgår af bilag 1. Helt overordnet var tilbagemeldingerne:

Planafdeling
Kalkværksvej 10
8000 Aarhus C

Telefon: 89 40 23 60
Direkte telefon: 89 40 23 60

E-mail:
byudviklingogmobilitet@aarhus.dk
Direkte e-mail: grol@aarhus.dk
www.aarhus.dk

Sag: 13/011760
Sagsbehandler: Ole Gregor

- Der var generelt tilbagemeldinger om, at der er behov for vejen, og at processen har taget alt for lang tid.
- Der var bekymring for, at det vil tage meget lang tid at få finansieringen på plads, og dermed til at vejen reelt bliver anlagt.
- Enkelte gav udtryk for at have fået alvorlige personlige problemer som følge af usikkerheden om vejens placering.
- Der er bekymring for støj, og om der bliver taget mere hensyn til dyrenes passagemuligheder end til naboerne i området.
- Og der var forskellige holdninger til hvilken løsning, som er bedst, alt efter foretrædernes bopæl, perspektiv mv.

Udvalget drøftede (efter foretræderne) de oplysninger, der var fremkommet, samt hvilken løsning der skulle anbefales i udvalgsberetningen.

På mødet den 20. juni bad Teknisk Udvalg om en uddybende redegørelse fra Teknik og Miljø, for følgende punkter:

- Er der mulighed for at imødekomme ønskerne om tidlig overtagelse for de borgere, som er særlig påvirket af reservationen til vejen?
- Er det muligt at sænke vejen ved passagen af Giber Å?
- Er det muligt at støjdempe mere, og hvad koster det?

Teknik og Miljø har fået udarbejdet tre notater om emnerne. Notaterne er vedlagt (bilag 2, 3 og 4).

Endvidere bad udvalget forvaltningen om at samle op på drøftelserne og lave et bud på udvalgets konklusion på sagen. Forslag til konklusion fremgår af bilag nr. 5.



*Punkt 4 til Teknisk Udvalgs møde
Mandag den 5. september 2016*

Er der mulighed for at imødekomme ønskerne om tidlig overtagelse for de borgere, som er særlig påvirket af reservationen til vejen (bilag nr. 2)?

1. september 2016
Side 2 af 5

Byrådet kan beslutte at imødekomme ønskerne om tidlig overtagelse fra de borgere, som er særligt påvirket af projekteringen af vejen.

Der vil kunne indgås frivillige aftaler om tidlig overtagelse, når der er pålagt byggelinjer, og ejeren godtgør, at byggelinjepålægget hindrer en udnyttelse, der er økonomisk rimelig og forsvarlig eller – i det tilfælde, hvor en ejendom i et ikke uvæsentligt omfang er pålagt byggelinjer – godtgør, at ejendommen ikke kan afhændes på normale vilkår, og der foreligger særlige personlige grunde. Byggelinjer forventes pålagt knapt et år efter vedtagelsen af VVM'en.

Herudover vil der kunne indgås frivillige aftaler om tidlig overtagelse efter de principper, der gælder for fremrykket ekspropriation i forbindelse med anlæg eller ændring af statsvejsanlæg.

Det indebærer blandt andet, at der skal være truffet beslutning om, at der skal arbejdes videre med en bestemt linjeføring.

Herudover skal ejendommen være berørt særligt indgribende af projekteringen, ligesom der hos ejeren skal foreligge personlige grunde til at ønske sin ejendom overtaget, før en ekspropriation kan gennemføres.

Der henvises til vedlagte notat (bilag 2).

Teknik og Miljø anbefaler, at anmodninger om tidlig overtagelse imødekommes - dels i de tilfælde, hvor vejlovens betingelser for at kræve kommunal overtagelse efter pålæg af byggelinjer vurderes at være opfyldt, dels i de tilfælde, hvor vejlovens betingelser for fremrykket ekspropriation i forbindelse med statsvejsanlæg er opfyldt.

Frivillige aftaler om tidlig overtagelse vil blive forelagt for byrådet til godkendelse i forbindelse med indstilling om anlægsbevilling til ejendomserhvervelsen.

Er det muligt at sænke vejen ved passagen af Giber Å (bilag nr. 3)?

Det er teknisk muligt at sænke vejdæmningen ved Giber Å og derved fjerne faunapassagen for rådyr.

Der er ikke detaljeret viden om antallet af rådyr, som passerer, men der er så mange dyr i området, at der må forventes en risiko for trafikdrab af rådyr og afledte trafikulykker.



*Punkt 4 til Teknisk Udvalgs møde
Mandag den 5. september 2016*

1. september 2016
Side 3 af 5

Der er også nogle afledte konsekvenser:

- På grund af vejens længdeprofil vil en sænkning også påvirke de to andre faunapassager, således at der ikke er passagemuligheder for rådyr nogen steder på vejen.
- Hegning kan medføre en risiko for afledte ulykker, da hegnet kan virke som en vildtfælde, der forhindrer rådyrene i at komme væk fra vejen, når de først er kommet ind.
- Der er tekniske udfordringer med afledning af vand. Der er for lidt fald, og det bliver nødvendigt at pumpe det regnvand, som skal væk fra vejen.
- Der er risiko for oversvømmelse og påvirkning af vejens bæreevne som følge af klimaændringer og opstuvning af vand i Giber Å (den øverste meter af en vej skal være tør for at opretholde bæreevnen). Det kan i værste fald medføre, at vejen bliver ødelagt og bagefter skal genopbygges.
- Der skal enten laves en meget dyb underføring af Testrupvej (som skal pumpes og løbende holdes tør for grundvand) eller en meget høj samt derved synlig overføring. Begge løsninger vil påvirke den nærmeste del af Testrup.

På grund af de afledte tekniske konsekvenser kan Teknik og Miljø ikke anbefale en løsning, hvor vejen sænkes ved passagen af Giber Å. Der er særlig lagt vægt på risikoen for påvirkning af vejens levetid, som følge af opstuvning af vand i Giber Å.

Er det muligt at støjdampe mere og hvad koster det (bilag nr. 4)?

Der er i forbindelse med skitseprojektet valgt løsninger så kommunens retningslinjer følges. Det betyder, at der etableres støjdæmpning for boligområder, hvor de vejledende støjgrænser overskrides.

Det er derfor, at der skal etableres nye støjvolde ved Tranbjerg, mens det ved Mårslet er en kombination af afstand og en nedgravet vej, der gør, at de vejledende støjgrænser kan overholdes uden støjvolde.

Det er – som det fremgår af notatet – muligt at øge støjdæmpningen. Der er foretaget beregninger på en række muligheder for øget støjdæmpning, ud over hvad kommunens støjbestemmelser foreskriver. Kommunens støjbestemmelser er baseret på Miljøstyrelsens vejledning om vejstøj.

Der er her ud over foretaget nye beregninger ved Obstrupvej og forlængelsen til Beder Landevej. Ved Obstrupvej overholdes de vejledende støjgrænser, mens et nyt lokalplanområde nord for tilslutningen til Beder Landevej kan blive påvirket.



Punkt 4 til Teknisk Udvalgs møde
Mandag den 5. september 2016

1. september 2016
Side 4 af 5

Resultater af undersøgelserne er sammenfattet i skemaet. I vurderingerne af en øget støjdæmpning indgår effekter og afledte konsekvenser for økonomi og andre miljøgener – hvor sidstnævnte især omfatter påvirkningen af landskabet og følelsen af at være spærret inde (det indgik som et emne i et af høringssvarene fra Tranbjerg).

Sted	Øget støjdæmpning	Dæmpning i boligområdet ¹	Pris
Mårslet	Forøgelse fra 4 meter til 6 meter	1,5 db	5,4 mio. kr. - evt. plus ekstra til fundering
Tranbjerg	4 meter i 450 meters længde	2,5 db	3,1 mio. kr.
Kolt	4m høj støjskærm i 1200 meters længde	2,5 db	8,2 mio. kr.
Spredt bebyggelse i det åbne land	Tilskud til støjdæmpning af facader på boliger belastet med mere end 58 dB	Stor effekt på indendørs støjniveau	Op til 2.7 mio. kr.
Tilslutningen til Beder Landevej	Skal afklares i detailprojekteringen		2,0-2,2 mio. kr.

Med baggrund i undersøgelserne anbefaler Teknik og Miljø, at der tilbydes tilskud til støjdæmpning af boliger i det åbne land – efter model og kriterier for tilskud som praktiseret af Vejdirektoratet og som beskrevet i vedlagte notat. Der er tale om et tilvalg, da der ikke i beslutningen om VVM-undersøgelsen lægges op til at tilbyde støjdæmpning af spredte ejendomme.

Endvidere anbefales, at det i forbindelse med detailprojekteringen afklares, om det er nødvendigt med en støjafskærmning ved tilslutningen til Beder Landevej – og i givet fald at der etableres en sådan som en del af projektet.

I forhold til Kolt anbefaler Teknik og Miljø, at der ikke tilføjes projektet nogen støjafskærmning. Støjen fra Bering-Beder vejen / Torshøjvej overskrider i sig selv ikke støjgrænserne ved den nærmeste bebyggelse. Støjen fra motorvejene gør, at den skitserede skærm ikke kan bringe støjbelastningen

¹ Den mindste ændring, det menneskelige øre kan opfatte, er en ændring på 1 dB, og kun når de to lydniveauer sammenlignes umiddelbart efter hinanden. En reduktion af lyden på 5 dB kan tydeligt høres, og en reduktion af lyden med 8-10 dB opfattes som en halvering af lydstyrken.



*Punkt 4 til Teknisk Udvalgs møde
Mandag den 5. september 2016*

under 58 dB. En fornuftig løsning vil kun kunne realiseres i samarbejde med Vejdirektoratet.

1. september 2016
Side 5 af 5

Teknik og Miljø anbefaler, at der ikke etableres yderligere støjdæmpning ved Mårslet og Tranbjerg. De gældende støjgrænser kan overholdes, og den skitserede øgede støjdæmpning vil i begge tilfælde have væsentlige landskabelige konsekvenser og kan øge fornemmelsen af vejen som en barriere, ligesom den skitserede indsats – i hvert fald i Mårslet – vil have en meget begrænset støjeffekt.

Med venlig hilsen

Luise Pape Rydahl
Centerchef