

Indstilling

Til Byrådet via magistraten

Fra Teknik og Miljø

Dato 6. august 2019

Bering-Beder Vejen – projektgodkendelse

Godkendelse af vejprojektet med beskrevne mindre tilpasninger og tidlig igangsætning for en ny støjskærm i Tranbjerg samt bemyndigelse til opstart af arealerhvervelse for en ændring af den mindre kommunevej Beringvej.

1. Resume

I efteråret 2016 besluttede byrådet en nordlig linjeføring for den nye Bering-Beder Vej ud af tre mulige alternativer.

I efteråret 2017 blev der, som en del af Budget 2018, afsat 470 mio. kr. til realisering af det samlede projekt, hvorefter der er arbejdet på at optimere og tilpasse projektet.

Teknik og Miljø har i forlængelse af ovenstående beslutninger påbegyndt forberedelsen af vejanlægget, herunder de nødvendige forundersøgelser og arealerhvervelser.

Ved nærværende indstilling godkender byrådet skitseprojektet med de beskrevne mindre tilpasninger.

Derudover bemyndiges Teknik og Miljø til opstart af ekspropriationsprocessen til en ændring af den sydlige del af Beringvej, der er en mindre lokalvej til nogle virksomheder og ejendomme.

Desuden bemyndiges Teknik og Miljø til at udbyde en støjskærm langs Landevejen i Tranbjerg allerede i efteråret, så borgerne kan få glæde af skærmen inden Bering-Beder Vejen er taget i brug.

2. Beslutningspunkter

Det indstilles:

At 1) projektet godkendes med de angivne tilpasninger.

At 2) Teknik og Miljø bemyndiges til at påbegynde ekspropriationsprocessen, herunder åstedsforretning for erhvervelse af arealer for ny tilslutning af Beringvej (lille lokalvej) til Hovedvejen.

At 3) der anvendes 5,5 mio. kr. til tidlig etablering af støj-skærm i Tranbjerg.

3. Baggrund

Plangrundlaget for det samlede anlæg er Kommuneplantillæg 43 samt den tilhørende VVM-redegørelse. VVM-tilladelsen er givet på baggrund af det udkast, der blev tiltrådt ved tillæg 43.

I november 2018 påbegyndtes detailprojekteringen, efter byrådet bemyndigede Teknik og Miljø til at igangsætte projekteringen samt påbegynde ekspropriationsprocessen for erhvervelse af nødvendige arealer.

I maj 2019 blev der afholdt åstedsforretning på baggrund af det endelige projekt, der er forberedt til en senere udvidelse med ét ekstra spor. Forud for ekspropriationsbeslutningen, hvor også den afsluttede jordfordeling indgår, skal byrådet godkende det endelige projekt. Projekttegning er vedlagt som bilag 1.

Projektet har indarbejdet de ændringer, der er foranlediget på åstedsforretningen og primært retter sig mod mindre tilpasninger, der har været mulige at indarbejde efter ønske fra de respektive lodsejere.

4. Effekt

Bering-Beder Vejen er i overensstemmelse med kommunens overordnede strategier og mål om at sikre god mobilitet og fremkommelighed.

Bering-Beder Vejen udgør sammen med E45 og Djurslandsmotorvejen en ny Ring 3 uden om Aarhus.

Bering-Beder Vejen er således en del af den overordnede infrastruktur, som skal understøtte byudviklingen – herunder på sigt en ny by vest for Malling – samtidig med, at den skal sikre fortsat fremkommelighed ved fremtidig vækst i trafikken.

Bering-Beder Vejen aflaster øvrige indfaldsveje, små kommuneveje og vejnettet gennem mindre bysamfund i den sydlige del af Aarhus Kommune.

Den fulde effekt af vejen i myldretidstrafikken er delvist betinget af, at Vejdirektoratet udbygger rampekrydsene ved Aarhus Syd motorvejen og E45, der allerede i dag udgør en flaskehals. Det vil også være gavnligt for særligt myldretidstrafikken, hvis den strækning af Torshøjvej, som forbinder Bering Beder-vejen med motorvejsramperne, udvides fra to til fire spor. Finansieringen af motorvejsramperne indgår endnu ikke på finansloven. Planlægningen og samarbejde med Aarhus Kommune af dette arbejde forløber dog planmæssigt. For så vidt angår en eventuel udvidelse af Torshøjvej vil byrådet få forelagt særskilt sag herom.

5. Ydelse

Tilpasningerne af projektet i forhold til skitseringen i VVM-redegørelsen er beskrevet i bilag 2. De beskrevne tilpasninger indgår som en del af den samlede projektgodkendelse.

De forhold og tiltag, der kun overordnet er beskrevet i VVM-redegørelsen eller vist som princip, eksempelvis afvandingssystemet, særligt bassiner, indgår nu som store væsentlige elementer særligt grundet klimaforandringerne. Hertil er der udlagt erstatningsnatur, hvilket også er beskrevet på overordnet niveau til VVM-redegørelsen, og der er indarbejdet støjvolde.

De væsentligste ændringer fra VVM-redegørelsen/tilladelsen er dermed følgende:

Faunapassager

Flere af faunapassagerne i VVM-redegørelsen er blevet nedklassificeret grundet tekniske forhold eller ændrede forudsætninger siden VVM-undersøgelsen, der startede for 10 år siden. Passagerne er således planlagt ud fra den nuværende naturtilstand i samarbejde med de kommunale myndigheder indenfor natur, vand og landbrug. Den væsentligste ændring er en tunnel til krondyr mellem Nymarksvej og Oddervej, der ændres til en faunabro.

Foruden en øget bredde på passagen over Giber Å er de resterende faunapassager enten bibeholdt eller nedklassificeret. Fokus har således været på at skabe få men gode forbindelser, der er styrket med gode ledelinjer og naturtiltag for dyrene.

Trafik

Kommuneplan 2017 har medført ændringer i det forventede trafikmønster. Rundkørslerne ved Landevejen og Oddervej er grundet manglende kapacitet derfor ændret til signalanlæg for at kunne afvikle trafikken tilfredsstillende. Ved Oddervej har et trafiksikkerhedsaspekt medført justering af vejstykket ind mod Beder Landevej med ca. 25 meter mod syd.

En udvidelse af hele signalanlægget ved Hovedvejen og Torshøjvej har også vist sig nødvendigt og indgår i projektet.

Et større tiltag er en forlægning af Beringvej (lille lokal forbindelsesvej), der fremover alene har forbindelse til Hovedvejen, hvor nuværende tilslutning ikke er trafiksikker eller tilstrækkelig i størrelse til den aktuelle trafik. Ændringen er derfor nødvendig for at sikre, at der er fornøden vejadgang til områdets virksomheder. Forlægningen fremgår af bilag 1.

Støj

I forbindelse med vedtagelsen af kommuneplantillægget besluttede byrådet, der skulle afsættes samlet 20 mio. kr. til sikring mod støjgener efter en række principper.

De faktiske tiltag indbefatter bl.a., at vejen er sænket som en støjforanstaltning, hvilket er sket særligt ved den østlige del af Mårslet og sydøst for Enslev. Derudover er der indarbejdet en række støjvolde ved byområder og enkelt-ejendomme samt en støjvæg i Tranbjerg, der foreslås etableret efteråret 2019.

Mellem Oddervej og Beder Landevej er vejen flyttet længere mod syd, så det er muligt at etablere en vold med tilpas afstand til et nyt boligområde. Volden vil ved denne flytning af vejen ikke være dominerende og kan med en flad skråning sikre en rekreativ værdi uden at tage sol og udsyn fra haverne.

Den samlede effekt på støjen af støjvolde, støjskærme og yderligere afgravning er vist på bilag 3. Planen illustrerer således, hvor og hvorledes disponeringen af midler til støjsikring er sket, samt hvilken effekt dette bidrager med.

I støjberegningerne er der anvendt trafiktal svarende til, at Ny Mallingsvej er udbygget, samt at vejen er anlagt med 2+1 spor. De støjmæssige tiltag er derfor fremtidssikret for en senere udbygning af såvel vejen som Ny Mallingsvej.

Der udarbejdes efter projektkendelsen et detailprojekt for en traditionel landevej, dog forberedt for senere udvidelse, med tilhørende udbudsmateriale. Det samlede projekt udbydes i et EU-udbud, med en forventet fysisk opstart april 2020.

I løbet af efteråret vil der blive gennemført en nærmere analyse af omkostningerne på baggrund af detailprojektet, således alle omkostninger er præciserede. Omkostningerne suppleres med et beløb til uforudsete omkostninger, der også dækker over et risikotillæg.

Risikohåndteringen følger Vejdirektoratets model benævnt Ny Anlægsbudgettering ("NAB"). I dette arbejde indgår flere risikoworkshops, hvor også Borgmesterens Afdeling er repræsenteret, til afdækning af særligt økonomiske risici. Sideløbende hermed vil Borgmesterens Afdeling i samarbejde med projektledelsen foretage en opdatering af benchmarkanalyse af projektet. Benchmarking skal give et

billede af projektets samlede udgiftsniveau sammenholdt med lignende projekter andre steder. Hermed gives der også en status på beslutningen fra Budget 2018 om, at: *"Det forventes således, at detailprojektering og omkostningsfokus i udbudsarbejdet sikrer, at de høje anlægsudgifter pr. km sammenlignet med andre store vejprojekter, som tidligere estimater har vist, nedbringes."* Sammen med risikoafdækningen skal benchmarking sikre et beslutningsgrundlag for byrådet, hvor det bliver muligt at forholde sig til det samlede projekts økonomi, budgetsikkerhed samt eventuelle handlemuligheder. Dette for at sikre et projekt, der både holder sig inden for det afsatte budget og ligger på et sammenligneligt udgiftsniveau ift. andre, lignende projekter. I forbindelse med udarbejdelsen af endelig anlægsbevilling vil der således kunne ske ændringer i projektet.

Tidlig etablering af støjskærm i Tranbjerg

Der vil være mindre projektdelen, der udbydes og udføres særskilt. Særligt støjskærmen i Tranbjerg vil være fordelagtig at udføre særskilt og allerede i 2019. En stor gruppe borgere vil herved opnå fordelene tidligt i processen.

6. Organisering

Projektet er forankret i Teknik og Miljø.

Teknik og Miljø udsender løbende nyheder om projektet. Der anvendes fire platforme; Pressemeddelelser, Facebook, Nyhedsbreve og den dedikerede hjemmeside, der samler de væsentlige oplysninger (<https://bering-bedervejen.aarhus.dk/>).

For de mindre tiltag og nyheder anvendes Facebook, der primært er rettet mod den lokale befolkning. For de overordnede større nyheder, der kan have en bredere interesse, anvendes nyhedsbreve, som det er muligt at tilmelde sig via hjemmesiden. Der er p.t. tilmeldt 750 modtagere af nyhedsmails, og der er ca. 830 facebookbrugere.

På hjemmesiden ses en interaktiv 3D-visualisering af hele projektet. Modellen viser, hvordan vejen vil komme til at se ud, når den er udbygget med 2+1 kørebaner. Der er mulighed for at panorere rundt i modellen, så man kan få

vist vejen fra ens egen bopæl eller som bilist. Det er muligt at tilvælge matrikelkort, seneste støjkort, se skyggevirkninger efter tidspunkt, og fortage præcise målinger.

Modellen vil, tidligst når byrådet har godkendt nærværende indstilling, blive opdateret til det aktuelle anlægsprojekt.

Teknik og Miljø vil inddrage de lokale borgere i videst muligt omfang, hvorfor der til stadighed arbejdes på at identificere områder, hvor lokalområdet kan bidrage til projektet. Herunder er der fortsat dialog for afklaring af stiforløbet igennem Mårslet by.

Det er hensigten, at der kan ske en positiv tilpasning af mindre områder, naturområder og afledte anlæg på baggrund af inddragelsen af lokale parter.

7. Ressourcer

Der vil parallelt med nærværende indstilling blive fremsendt indstilling om ekspropriationer. Derudover vil der til efteråret 2019 blive fremsendt indstilling om frigivelse af anlægsbevilling for det samlede projekt.

Der blev i januar 2019 bevilliget 72 mio. kr. til bl.a. projektering og forundersøgelser for projektet. Af denne bevilling anvendes midlertidigt 5,5 mio. kr. til fremskyndet etablering af støjskærmen i Tranbjerg.

Bünyamin Simsek

/

Henrik Seiding

Bilag

Bilag 1: Projekttegning E-9805-F-TV-0102-0

Bilag 2: Notat om tilpasninger i forhold til VVM-tilladelsen

Bilag 3: Effekt af støjtiltag

Bilag 4: 3D-model online: <https://maps-eu.ramboll.com/BeringBeder/>

Bilag 5: Nøgletal for støjmur ved Tranbjerg

Tidligere beslutninger

- 24. januar 2007 – Byrådet beslutter at påbegynde fastlæggelsen af linjeføringen
- 25. juni 2008 – Byrådet vedtager Planstrategi 2008 indeholdende principiel arealreservation
- 16. december 2009 – Byrådet vedtager Kommuneplan 2009 indeholdende principiel arealreservation
- 14. september 2011 – Byrådet beslutter påbegyndelse af VVM-undersøgelserne
- 14. september 2016 – Byrådet vedtager Kommuneplan-tillæg og VVM i tilknytning til Bering-Beder Vejen
- 16. januar 2019 – Byrådet vedtager projekteringsbevil-lingen.

Mobilitet, Anlæg og Drift

Tlf.: 8940 4400

E-post: @aarhus.dk

Antal tegn: 12.106

Sagsbehandler: Carsten Thomsen

Tlf.: 29 20 85 19

E-post: thca@aarhus.dk