

Notat

Projekt navn **Giber Ringvej**
Projektnr.
Kunde **Aarhus Kommune**
Notatnr. **[xx]**
Version
Til **Aarhus Kommune**
Fra **Søren Dahl**
Kopi til **[Name]**

Udarbejdet af **SRND**
Kontrolleret af **RAMC**
Godkendt af

Vedrørende støjforhold ved Giber Ringvej

Dato 25-03-2026

Dette notat er med udgangspunkt i de overordnede problemstillinger, en gennemgang af relevante dokumenter og konkrete forhold der er blevet rejst af Giber Ringvej Gruppen.

Projektets forløb

Byrådet vedtager på mødet 2016-09-14 magistratens indstilling på baggrund af erklæring fra møde i Teknisk Udvalg 2016-09-05, Kommuneplantillæg nr. 43 vedrørende anlæg af Bering-Beder vejen, efterfølgende kaldet Giber Ringvej.

Rambøll

Olof Palmes Allé 22
DK-8200 Aarhus N

Angående støj, betones det i erklæringen fra Teknisk udvalg at man ønsker at fastholde den i VVM-redegørelsen skitserede støjafskærmning, og supplere med yderligere, ikke nærmere fastsatte initiativer ved Mårslet, Tranbjerg, Beder Landevej og Kolt inden for en ramme på *ca. 20 millioner kr.*

T+45 5161 1000

<https://dk.ramboll.com>

Beløbet bygger på de angivelser og beskrivelser af tiltag der kan findes i notatet fra Magistraten til Teknisk Udvalg af 2016-09-01, der igen bygger på notat fra COWI af 2016-08-01, begge dele vedlagt byrådsbeslutningen 2016-09-14.

Citat fra udvalgserklæringen af 2016-09-05:

At der – når det gælder spredt bebyggelse i åbent land - tilbydes tilskud til isolering af bygningers facader, på nærmere vilkår, og hvis støjniveauet overstiger 58 dB

At den i VVM-en skitserede støjafskærmning fastholdes og suppleres med øget støjdæmpning ved Mårslet, Tranbjerg, forlængelsen til Beder Landevej og Kolt, inden for en økonomisk ramme på ca. 20 mio. kr. Lokalområderne inddrages i en nærmere afklaring af støjafskærmningen. Øget støjdæmpning ved Kolt forudsætter, at der kan opnås enighed med Vejdirektoratet om, at der også etableres afskærmning mod motorvejen.

Rambøll Danmark A/S

CVR NR. 35128417

Medlem af FRI

I VVM-redegørelsen står der under afsnittet om støj i driftsfasen (Afsnit 13.3 Trafikstøj – Påvirkning i driftsfasen s 222 i originalt dokument)

Citat:

På baggrund af støjudbredelseskortene er det vurderet, at der ikke vil være et behov for støjafskærmning langs Bering-Beder vejen. Kun for vejalternativ B1 foreslås en støjskærmsløsning i forhold til boliger ved Testrup.

Formuleringen om alternativ B1 er irrelevant, da man valgte alternativ A.

Afsnittet om landskab omtaler antydningvist yderligere støjreducerende tiltag der *kan* tilføjes projektet (Afsnit 17.1.1 Afværge og overvågningstiltag, Landskab s 244 i originalt dokument)

Citat:

På dele af strækningen kan der være behov for støjafskærmning, der foreslås etableret som landskabeligt tilpassede beplantede støjvolde.

Da VVM-redegørelsen i sig selv ikke anbefaler yderligere tiltag til støjdæmpning, ud over de i projektet allerede iboende tiltag i form af afgravninger på dele af strækningen, kan det konkluderes at alle yderligere støjbegrænsende tiltag, herunder støjskærmen langs Landevejen i Tranbjerg til en pris af ca. 4 millioner kr. er omfattet af rammen på *ca. 20 millioner kr.* som byrådet vedtager at tilføre projektet.

Byrådet vedtaget på mødet 2017-10-12 at afsætte samlet 470,2 millioner til projektet, uden at udspecificere særskilte områder.

Som det er beskrevet i udvalgserklæringen af 2016-09-05 og det vedtagne *"Tillæg nr. 43 til Kommuneplan 2013"*, udformes disse tiltag efterfølgende i detailfasen.

Det sker i en dialog med borgerne i området, og resulterer i en bearbejdning af de tiltag der er foreslået i Magistratens notat til Teknisk Udvalg af 2016-09-01.

Det er effekten af disse bearbejdede tiltag der er synlige på effektkortet af 2019-07-29 (vedlagt som Bilag 3 ved projektgodkendelsen 2019-08-28)

I indstillingen til byrådet af 2019-08-06, nævnes kun enkelte af de ændringer der er foretaget i projektet i forhold til VVM-redegørelsen.

De samlede ændringer er gennemgået af forvaltningen med Teknisk Udvalg på mødet 2019-05-08.

Vedlagt referatet fra dette møde findes et bilag der visuelt gennemgår alle ændringerne, som basis for en mundtlig gennemgang på mødet, samt et dokument der beskriver hvorfor den anvendte fremgangsmåde er valgt. (Status på Beder-Bering vejen, Bilag 2 Præsentation)

Byrådet vedtager 2019-08-28 indstillingen fra magistraten, og anerkender dermed at rammebeløbet på *ca. 20 millioner* er anvendt efter de principper der blev udstukket i 2016, og herefter er indeholdt i projektets samlede økonomi.

Det bliver samtidigt vedtaget at lave en tidlig igangsætning af støjskærmen i Tranbjerg, så borgerne får glæde af den allerede inden Bering – Beder vejen tages i brug.

Herefter føres der ikke separat regnskab med midler anvendt til støjtiltag, men blot jord- og andre arbejder generelt.

De efterfølgende justeringer der er foretaget i projektet, er derfor udført indenfor rammerne af den samlede projektøkonomi.

VVM-tilladelsen af 2018-10-12

Dokumentet adresserer en række forhold projektet skal leve op til, herunder de ekstra tiltag til støjdemping, og nævner den ramme på *ca. 20 millioner* det blev anslået tiltagene ville koste i 2016.

En VVM-tilladelse udstedes af den relevante planmyndighed, der fastsætter vilkårene for projektets gennemførelse.

Prisen på de anførte tiltag er myndigheden uvedkomne, blot de udføres som forlangt, og at beløbsrammen nævnes i tilladelsen, har derfor ikke nogen konsekvens for hvordan midlerne anvendes, men er blot en omtrentlig angivelse af omfanget af de tiltag der skal gennemføres for at tilladelsen er overholdt.

Vedrørende den øgede støjdemping henviser VVM-tilladelsen til byrådsbeslutningen 2016-09-14 og dermed udvalgserklæringen af 2016-09-05 og formuleringerne herfra.

Udvalgets formuleringer om øget støjdemping forholder sig til VVM-rapporten, der vurderer at der ikke er behov for yderligere støjdemping.

De *ca. 20 millioner* afsættes derfor til foranstaltninger der generelt sænker støjbelastningen i de nævnte områder, uden at angive en specifik værdi for det ønskede niveau.

Kun i forhold til spredt bebyggelse i åbent land beskrives det, at der på nærmere vilkår kan ydes tilskud til facadeisolering, hvis støjniveauet overstiger 58 dB.

Bering – Beder vejen. Tilpasninger af projektet i forhold til VVM-undersøgelsen af 2019-07-23

Dokumentet gennemgår de ændringer der på beslutningstidspunktet er foretaget i projektet i forhold til VVM-redegørelsen, med hensyn til hvorvidt de kan gennemføres uden en ny VVM-undersøgelse.

Begrundelsen for de enkelte ændringer er derfor af sekundær betydning i forhold til dokumentets formål, det forholder sig kun til om de kan gennemføres inden for VVM-redegørelsens rammer.

Projekteringsmæssige tiltag i relation til støj.

KVS – Klima venligt Slidlag

Igennem hele projektet har det været en forudsætning at der blev anvendt en overfladebelægning der reducerede støjen. Den typisk valgte belægning til dette formål er en SRS, støjreducerende slidlag. Den støjreducerende effekt af denne type belægning er imidlertid ganske hurtigt aftagende i forhold til den samlede levetid af belægningen.

Derfor blev der valgt KVS, klimavenligt slidlag i projektet, der udover sine brændstofbesparende effekter, også har en længerevarende støjreducerende effekt inden den skal udskiftes på grund af slid. Denne belægning er ifølge Vejdirektoratet *ca. 10% dyrere*, men blev alligevel foretrukket i projektet på grund af sine støjreducerende egenskaber, og merprisen er derfor at betragte som en del af de midler der blev afsat til støjreducerende tiltag.

Sænkningen af Bering – Beder vejens længdeprofil sydøst for Enslev

Dette sker som en tracéings-mæssig konsekvens af vejtekniske udfordringer i skitseprojektet, og bliver udformet i sammenhæng med ændringen af linjeføringen ved Ingerslevvej 78.

Da den vigtigste forudsætning for at ændringen i linjeføringen kan gennemføres uden en ny VVM er at den kan holdes indenfor den fastlagte korridor, nævnes ændringen i længdeprofilet ikke i dokumentet om tilpasninger i forhold til VVM-undersøgelsen.

De støjmæssige effekter af sænkningen er heller ikke medtaget på effektkortet af 2019-07-29, da det ikke i sit primære sigte er et støjmæssigt tiltag.

Effekten i forhold til projektet der lå til grund for VVM-undersøgelsen må imidlertid vurderes som betydelig, da vejen sænkes med op til 4m på strækningen mellem Enslevvej og Landevejen, med den største forskel ved den nye tilslutning af Ingerslevvej til Giber Ringvej.

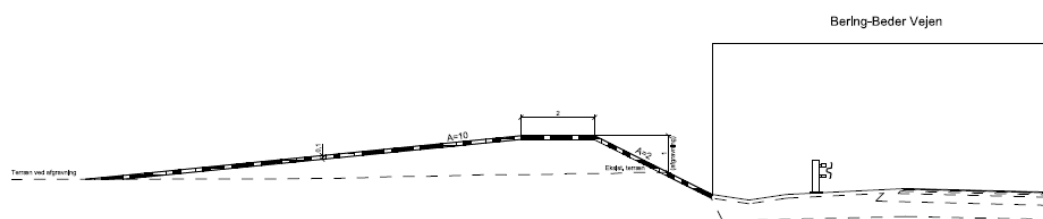
Støjdæmpning ved Nymarks Allé

Støjtiltagene der er udført på nordsiden af Giber Ringvej mellem Tandervej og Nymarksvej, er udført som dyrkningsskråninger med en flad hældning på 1:10. Formålet er netop at de ikke er synlige i landskabet, i overensstemmelse med anbefalingerne i VVM-rapporten. (Afsnit 17.1.1 Afværge og overvågningstiltag, Landskab s 244 i originalt dokument)

De berørte borgere i Mårslet ønskede ikke en udformning af de støjreducerende tiltag der reducerede udsigten mod syd over markerne.

De ønskede heller ikke en vold udformet med ensartet højde over vejbanen, da det ville give et teknisk og unaturligt udtryk, selvom den støjreducerende effekt ville have været højere.

Der er derfor tilført jord der hæver skråningstoppen 1 meter i forhold til det oprindelige terræn på hele strækningen fra Tandervej til Nymarksvej, hvilket har givet den effekt der er synlig på effektkortet af 2019-07-29 (vedlagt som Bilag 3 ved projektkendelsen 2019-08-28)



Prinzip for støjvold - st. 9700 - 10430 (øst for Tandervej)

Forlængelsen til Beder Landevej

I udvalgsrklæringen af 2016-09-05 nævnes støjdæmpende tiltag langs forlængelsen til Beder Landevej specifikt, hvilket gør det klart at denne vold er omfattet af den udstukne ramme.

At årsagen til flytningen af vejen angives med oversigtsforhold i krydset ved Beder Landevej undtager den ikke herfra, og det nævnes i samme sætning at det giver mulighed for en mere hensigtsmæssig udformning af volden, i forhold til det boligområde der er opført nord for vejen.

Omkostninger forbundet med etablering af støjvolde.

Der vil altid være udgifter forbundet med etableringen af en støjvold, fraregnet balancen mellem overskud/underskud af jord i et anlægsprojekt.

Omkostninger til planlægning, projektering, opkøb af arealer samt selve udførelsen, vil altid udgøre en udgift i forbindelse med projektet, af en størrelsesorden der er afhængig af de lokale forhold.