

Indstilling



Til Aarhus Byråd
via Magistraten

Den 31.05.2011

Resultat af 1. offentlige høring om Bering-Beder vejen og beslutning om indholdet i den kommende VVM-redegørelse m.m.

1. Resume

Bering-Beder vejen indgår i Kommuneplan 2009. Vejen omfatter en ca. 12 km lang vejstrækning mellem Bering og Beder og vil udgøre den sydlige del af en Ring 3, som desuden består af Djurslandmotorvejen og Østjyske Motorvej.

I efteråret 2009 gennemførtes en 1. offentlighedsfase, der havde til formål at fremkalde forslag og idéer til indholdet af en kommende VVM-redegørelse. Som grundlag for offentlighedsfasen blev der præsenteret 2 forskellige forslag til linjeføring – et hovedforslag, herefter betegnet forslag A og et alternativ, herefter betegnet forslag B - samt et oplæg til indholdet af en efterfølgende VVM-redegørelse.

Der er i forbindelse med denne første høring modtaget 102 hørings-svar fra borgere, foreninger, interesseorganisationer m.fl. – både for og imod de fremlagte forslag. Af særligt omtalte emner kan nævnes støj i forhold til Mårslet og Tranbjerg ved forslag A, samt forhold omkring Testrup Mose og dyreinternatet ved Tingskoven ved forslag B. Desuden indeholder flere hørings-svar forslag til nye, primært sydligere linjeføringer, der ønskes vurderet i VVM-redegørelsen. Endvidere er der i flere af de indkomne bemærkninger andre forslag og ønsker til indholdet i VVM-redegørelsen, herunder kan nævnes ønsker om flere tilslutninger til Mårslet fra Bering-Beder vejen, samt en forlængelse af vejen til Beder Landevej.

På baggrund af de indkomne idéer og forslag - samt vurderinger heraf - anbefaler Teknik og Miljø, at der udarbejdes en VVM-redegørelse for Bering-Beder vejen, hvor der medtages 3 forslag til linjeføringer udover det lovpligtige 0-alternativ - nemlig forslag A og B fra 1. offentlighedsfase og et nyt forslag C, som er skitseret af Teknik og Miljø på baggrund af ønsker om en sydligere linjeføring, samt diverse variationer.

Aarhus Kommune
Planlægning og Byggeri
Teknik og Miljø

Kalkværksvej 10
8100 Aarhus C

Sagsnummer POB/09/01164
Sagsbehandler Christina Friis-Hasché

Telefon 8940 2630
Direkte telefon 8940 2658
Telefax

E-post
kommuneplan@mtm.aarhus.dk
E-post direkte cfh@aarhus.dk
www.aarhuskommune.dk

Det anbefales også – især men henblik på at sikre et robust plangrundlag (VVM-redegørelse) – at der for hver af de 3 linjer undersøges både en 2-sporet og en 3-sporet vej. Sidstnævnte en såkaldt "2+1 vej", hvor et ekstra spor kan anvendes til overhaling, skiftevis for hver køreretning, og sikre en vis ekstra kapacitet.

Parallelt med denne indstilling er der fremsendt en indstilling om bevilning til gennemførelse af VVM-proceduren.

2. Beslutningspunkter

At 1) der udarbejdes en VVM-redegørelse for både en 2- og en 3-sporet Bering-Beder vej med henblik på senere offentliggørelse sammen med et forslag til kommuneplantillæg.

At 2) der i VVM-redegørelsen for Bering-Beder vejen arbejdes med 3 forslag til linjeføringer udover det lovpligtige 0-alternativ. De to første forslag – forslag A og forslag B - svarer til dem, som blev offentliggjort i 1. offentlighedsfase og det tredje – forslag C - er resultat af borgerne ønske om en sydligere linjeføring. Ligeledes som resultat af 1. offentlighedsfase medtages i undersøgelserne en variation af forslag B, en yderligere tilslutning ved Mårslet i forslag A, cykelstiruter, en forlængelse til Beder Landevej, m.m.

At 3) Indkomne forslag og idéer fra 1. offentlighedsfase, herunder forslag om andre linjeføringer besvares i overensstemmelse med nærværende indstilling og tilhørende bilag.

3. Baggrund

Planer for en ringvejsforbindelse syd om Aarhus – mellem Bering (motorvejen ved Torshøjvej) og Beder (Oddervej) - blev behandlet i Regionplan 1997, hvor det blev fastslået, at Århus Amt skulle arbejde for sådan en ny vejforbindelse. Efterfølgende er vejforbindelsen optaget i Regionplan 2005 – og i Kommuneplan 2001 – med en principiel reservation af forbindelsen.

Som konsekvens af strukturreformen overtog Aarhus Kommune pr. 1. januar 2007 planlægningen af vejforbindelsen.

Byrådet besluttede den 24. januar 2007 at påbegynde arbejdet med at fastlægge linjeføringen – herunder at planlægningen skulle ske i sammenhæng med og koordineret med det nu gennemførte kommuneplanarbejde og fastlæggelsen af fremtidige byvækstområder i den sydlige del af kommunen.

I tilknytning til første del af det nu gennemførte kommuneplanarbejde - Planstrategi 2008 og Kommuneplan 2009 - har der været stor opmærksomhed omkring Bering-Beder vejen i lokalområdet.

Der har været mange bemærkninger angående vejens linjeføring, og forhold omkring mulige nye byvækstområder ved især Mårslet og Malling. Bemærkningerne er kommenteret i tilknytning til vedtagelse af Planstrategi 2008 og Kommuneplan 2009.

Generelt indgår ovennævnte bemærkninger i det nu aktuelle VVM-arbejde omkring vejanlægget, ligesom den nye kommuneplan indgår som forudsætning for planlægning af vejen.

Vejen vil udgøre den sydlige del af en Ring 3, som desuden består af Djurslandmotorvejen og Østjyske Motorvej.

Teknik og Miljø har påbegyndt planlægningen af den nye vejforbindelse i det sydlige Aarhus - Bering-Beder vejen. Vejen er ca. 12 km lang og vil komme til at gå syd om bysamfundene Tranbjerg og Mårslet.

Behov for vejen

Begrundelsen for den nye vejforbindelse knytter sig dels til aktuelle behov for aflastning af Oddervej og aflastning af eksisterende mindre veje på tværs i den sydlige del af kommunen. Dels er der på sigt behov for en udbygning af vejinfrastrukturen i tilknytning til den fremtidige byudvikling mod syd - og her især til betjening af det store byvækstområde ved Malling.

VVM-pligt for et nyt vejanlæg

Medio 2008 traf VVM-myndigheden (Planlægning og Byggeri) afgørelse om, at projektet er VVM-pligtigt. Dette er primært begrundet i, at vejforbindelsen forventes at løbe igennem naturområder.

Vejprojektet er dermed omfattet af planlovens bestemmelser om, at der skal udarbejdes et kommuneplantillæg med tilhørende VVM-redegørelse. VVM er en forkortelse af Vurdering af Virkninger på Miljøet. Tilsvarende er forslaget til kommuneplantillæg i sig selv omfattet af reglerne om udarbejdelse af en strategisk miljøvurdering (SMV) i henhold til lov om miljøvurdering af planer og programmer. Da kravene til indholdet i en VVM-redegørelse og miljøvurdering stort set er identiske, udarbejdes VVM-redegørelsen, så den opfylder kravene i henhold til begge love.

Midler til planlægning og anlæg – beboeres behov for afklaring

Oprindelig forelå aftale fra 2007 (Fremsyn for Århus) om afsættelse af midler til anlæg af Bering-Beder vejen. Med Budget 2011 er der ikke længere for perioden 2011-14 afsat midler til anlæg. Beløbet på de ca. 150 mio. kr., som tidligere var afsat til anlæg af Bering-Beder vejen, skal revurderes i tilknytning til det kommende VVM-arbejde og vil formentlig ikke være tilstrækkelig. Beløbet var alene estimeret med baggrund i overslag og projektovervejelser, som Amtet lavede for år tilbage.

Budget 2011 indeholder dog midler til planlægning af projektet – herunder til VVM-undersøgelse. Det er Teknik og Miljø's opfattelse, at VVM-arbejdet og afklaring af linjeføringen bør gennemføres hurtigst muligt - uanset de uafklarede anlægsmidler – primært for at minimere mange beboeres usikkerhed omkring vejens placering og de ejendoms-mæssige forhold.

Det er endvidere Teknik og Miljø's opfattelse, at der, med baggrund i de nuværende og kommende trafikale behov, snarest bør afsættes midler til anlægget – med henblik på, at det kan realiseres i forlængelse af det aktuelle VVM-arbejde.

Behov for et robust plangrundlag

I den aktuelle situation – hvor der på den ene side er trafikale behov for en ny vejforbindelse og hvor beboere i den sydlige del af kommunen har behov for afklaring af vejens placering og hvor der på den anden side pt. er usikkerhed om hvornår der afsættes midler til anlægget – så vurderes det særskilt at være vigtigt, at der nu udarbejdes så robust et plangrundlag (VVM-redegørelse) som muligt.

Derfor anbefaler Teknik og Miljø, at der nu udarbejdes en VVM-redegørelse, som dækker muligheden for både en 2- og en 3-sporet vej – i hver af de 3 linjeføringer, som anbefales undersøgt.

Som udgangspunkt forudsættes Bering-Beder vejen anlagt som en 2-sporet vej. Dette vurderes, ved anlæg i perioden frem til 2020 at være relevant og tilstrækkelig for en acceptabel trafikafvikling i en overskuelig fremtid. Hvis anlæg sker senere, vil der være en del usikkerhed omkring trafikprognoserne og behovet – og dermed usikkerhed omkring det hensigtsmæssige i til en start at anlægge en 2-sporet vej.

En VVM for en 2- og 3-sporet vej vil således formentlig også kunne udgøre plangrundlaget i en situation, hvor der efter en årrække måtte vælges at anlægge en 3-sporet vej. Der knytter sig dog en vis usikker-

hed til en sådan vurdering, idet gyldigheden af en VVM er betinget af, at forudsætningerne for undersøgelsen ikke i mellemtiden er ændret væsentligt. Der kan på nuværende tidspunkt ikke peges på forudsætninger, som forventes at ændre sig væsentligt. Dog bør det bemærkes, at ændringer - f.eks. omkring naturmæssige forhold (vandhuller m.m.) og evt. på lidt længere sigt ændringer i trafikale forudsætninger, kan forårsage, at VVM-redegørelsen forældes.

Det vil ikke være relevant, at udvide den nu aktuelle VVM-redegørelse til også at omfatte en løsning med f.eks. 4 spor – med henblik på senere udbygning. Når og hvis en sådan udbygning måtte være trafikalt relevant, vil der forventelig være ændrede forudsætninger, som alligevel nødvendiggør en ny VVM-redegørelse.

4. Relationer til mål

Tilvejebringelsen af kommuneplantillæg for etablering af Bering-Beder vejen medvirker til at fremme kommuneplanens mål om at styrke den trafikale infrastruktur i Aarhus Kommune.

Bering-Beder vejen er en direkte opfølgning på Kommuneplan 2009's overordnede strategier og mål for trafikinfrastrukturen om dels, at Aarhus som Vestdanmarks hovedby skal knyttes op på en overordnet infrastruktur, der binder Aarhus effektivt sammen med omverdenen, og dels at trafikinfrastrukturen i Aarhus Kommune udvikles, så den generelt understøtter byudviklingen og matcher stigningerne i trafikken.

Som en opfølgning på kommuneplanens trafikale hovedstruktur vil Bering-Beder vejen komme til at udgøre den sydlige del af en Ring 3, som desuden består af Djurslandmotorvejen og Østjyske Motorvej.

Beder-Bering vejen medvirker også til at sikre en fremtidig god trafikbetjening for det i Kommuneplan 2009 udlagte perspektivareal for byudvikling vest for Mallings, hvilket er i tråd med kommuneplanens mål om, at nye byvækstområder skal placeres i nærheden af den overordnede trafikinfrastruktur.

5. Sagsfremstilling

5.1 Bering-Beder vejen

Projektet for Bering-Beder vejen omfatter etableringen af en ca. 12 km lang vejstrækning i det sydlige Aarhus, som skal forbinde den Østjyske Motorvej og Torshøjvej i nordvest med Oddervej i sydøst.

Bering-Beder vejen forudsættes som udgangspunkt anlagt som en god, 2-sporet vej af en høj standard. Der forudsættes en generel ha-

stighedsgrænse på 80 km/t, og der tilstræbes en god fremkommelighed samt en maksimal trafiksikkerhed. Samtidig arbejdes med en forbedring af cykelruter på tværs i den sydlige del af kommunen - enten ved stianlæg langs vejen eller bedre ruter uafhængig af vejens tracé (eventuelt en kombination af begge).

Ovenstående stiller betydende krav til vejens geometri såvel horisontalt som vertikalt. Vejen skal anlægges med relativt store/bløde kurver uden skarpe sving og uden store stigninger/fald - således, at der blandt andet sikres god oversigt.

De linjeføringer, som anbefales at indgå i den kommende VVM-redegørelse fremgår af bilag 3 (kortskitse 3).

Anlæg af Bering-Beder vejen med 2 spor vurderes som tidligere nævnt (ved anlæg i perioden frem til 2020) at være relevant og tilstrækkelig for en acceptabel trafikafvikling i en overskuelig fremtid. Dette er vurderet med baggrund i foreløbige beregninger af den forventede fremtidige trafikbelastning. Den kommende VVM-redegørelse vil nærmere belyse de trafikale konsekvenser - og danne baggrund for en senere og mere præcis afklaring af vejprojektets standard.

På et 15-årigt sigt eller mere - hvor usikkerhederne er store - viser foreløbige beregninger dog en trafikbelastning, som kan være uensigtsmæssig for en 2-sporet vej.

Det anbefales på denne baggrund - og som nævnt også for at sikre et robust plangrundlag - at der i VVM-redegørelsen også indgår undersøgelse af en 3-sporet vej. Det vil sige en såkaldt "2+1 vej", hvor et ekstra spor kan anvendes til overhaling, skiftevis for hver køreretning, og sikre en vis ekstra kapacitet.

I sammenhæng med en senere endelig beslutning om vejanlæggets udformning - efter udarbejdelse af VVM-redegørelsen - skal der under alle omstændigheder tages stilling til pålæg af vejbyggelinjer, hvilket forventeligt bliver relevant til sikring af en eventuel udvidelse af vejen på lang sigt.

Senere beslutning om vejanlægget vil også ske med baggrund i overvejelser om andre måder at fremtidssikre vejanlægget på. Der vil eventuelt kunne blive tale om visse arealmæssige og anlægstekniske forberedelser for senere udbygning.

5.2 Opsamling og kommentering af indsigelser indkommet i offentlighedsfasen

Som optakt til VVM-redegørelsen for Bering-Beder vejen har der været offentliggjort en debatfolder, der beskriver, at vejen forventes anlagt som en 2-sporet vej. Debatfolderen indeholder to forslag til linjeføringer (forslag A og B). I september 2009 udsendtes orienterings- og debatoplægget "Nyt vejanlæg i åbent land – Bering-Beder vejen" (bilag 1) for at indkalde idéer og forslag til planlægningsarbejdet, herunder til indholdet i VVM-redegørelsen. Debatoplægget var offentligt fremlagt i perioden 9. september – 25. november 2009. Den 20. oktober 2009 blev der afholdt et offentligt orienterings- og debatmøde på Beder Skole, hvor der deltog ca. 450 interesserede borgere.

Den 1. offentlighedsfase resulterede i 102 høringssvar fra borgere, foreninger, interesseorganisationer m.fl. Mange af høringssvarene indeholder bemærkninger til de to linjeføringer, som er præsenteret i debatfolderen. Desuden indeholder flere høringssvar forslag til nye linjeføringer, der ønskes vurderet i VVM-redegørelsen. Samtlige indkomne linjeføringsforslag fremgår bilag 3 (kortskitse 1 og 2). Endvidere er der i flere af de indkomne bemærkninger andre forslag og ønsker til indholdet i VVM-redegørelsen.

Teknik og Miljø har nu behandlet og kommenteret de indkomne idéer og forslag, se bilag 2a. Der er foretaget overordnede vurderinger og kommenteringer af de to præsenterede linjeføringer fra debatfolderen, samt alternative linjeføringer indkommet i forbindelse med den offentlige debat samt øvrige emneområder, som bidragsyderne har haft særlig fokus på.

VVM-proceduren

I forlængelse af offentlighedsfasen skal det nu – bl.a. med baggrund i de modtagne skriftlige bemærkninger – fastlægges, hvilke linjeføringer og hvilke miljøforhold m.v., der skal medtages og konsekvensvurderes i den kommende VVM-redegørelse. Desuden skal der redegøres for det såkaldte 0-alternativ.

VVM-redegørelsen skal belyse og vurdere de miljømæssige konsekvenser af vejprojektet. VVM-redegørelsen skal bl.a. belyse vejprojektets såvel kortsigtede som langsigtede virkninger på en række forhold. Blandt andet undersøges de naturmæssige forhold (herunder forholdende ved Testrup Mose, bilag IV-arter, faunapassager), forhold vedrørende grundvand og overfladevand, trafikbelastninger og trafikstøj, luft/klima, kulturhistoriske og arkæologiske forhold (herunder bevaringsværdige bygninger), landskabsmæssige forhold, rekreative interesser og ejendoms-mæssige forhold/arealforhold.

De 3 linjeføringer som Teknik og Miljø anbefaler at medtage og konsekvensvurdere i den kommende VVM-redegørelse er hver især kommenteret nedenfor. For hver af linjeføringerne er de væsentligste emner fra 1. offentlighedsfase belyst og kommenteret.

Alle hørings svar er resumeret i indstillingens bilag 2b. I bilag 2a er resumeerne fordelt under emner, som efterfølgende er kommenteret og der er givet en anbefaling i forhold til det videre arbejde. Endvidere er alle indsigelser i original version vedlagt som bilag 2c.

Som tidligere nævnt anbefaler Teknik og Miljø, at der for hver af linjerne undersøges både en 2- og 3-sporet vej.

Væsentlige emner ift. **linjeføringsforslag A** (offentliggjort i 1. offentlighedsfase):

Der foreligger hørings svar både for og imod forslag A. Indsigelser imod forslaget indeholder fortrinsvist forhold omkring Bering-Beder vejens relativt tætte forløb på Tranbjerg og Mårslet, og de støj- og luftforureningsmæssige gener, der kan være forbundet hermed. Hertil kommer at nogle finder, at vejen vil udgøre et meget markant og synligt element i landskabet generelt og specifikt i forhold til arealer ved Giber Å.

Endvidere er der hørings svar, som argumenterer for en bedre adgang til den nye vej fra Mårslet – en ekstra tilslutning vest for Tandervej.

Endelig er der stillet forslag om, at vejen mod øst tilsluttes Beder Landevej for at give bedre adgang til Beder og Malling.

Teknik og Miljø's vurdering af problemstillinger ift. **linjeføringsforslag A**

Hvad angår forhold omkring trafikstøj fra Bering-Beder vejen er flg. to forhold relevante: dels at vejen placeres i en vis afstand fra de to byer (forventeligt ca. 100 m) og dels at vejen påtænkes placeret i afgravning forbi Tranbjerg og Mårslet. Dette medvirker til at reducere trafikstøjen fra Bering-Beder vejen. For at sikre, at kommuneplanens grænseværdier for trafikstøj ikke overskrides, er der i VVM-redegørelsen behov for at vurdere, i hvilket omfang eventuel yderligere støjafskærmning er nødvendig. Det er den umiddelbare vurdering, at det er muligt at sikre en overholdelse af kommuneplanens støjbestemmelser. Dog vil støjniveauet i området – uanset valg af linjeføring – blive øget, idet der i dag alene er mindre veje uden betydende trafikstøj.

Forslag A hæves over terrænet ved passage af Giber Å bl.a. med henblik på at etablere en faunapassage ved Giber Å. forslag A vil således under alle omstændigheder være synlig fra den vestlige del af Mårslet.

Muligheder for en yderligere tilslutning vest for Mårslet, i form af en forbindelse til Obstrupvej, anbefales at indgå i VVM-redegørelsen.

Der er allerede i den udsendte debatfolder lagt op til, at der i VVM-redegørelsen ses nærmere på muligheden for at tilslutte Bering-Beder vejen til Beder Landevej - ligesom vejstrukturen i Mårslet og muligheder for fremtidige ændringer her vil blive vurderet.

Teknik og Miljøs anbefalinger ift. **linjeføringsforslag A**

Det anbefales, at forslag A (det offentliggjorte hovedforslag) medtages og konsekvensvurderes i den kommende VVM-redegørelse. De indkomne bemærkninger vurderes ikke at have en karakter, der gør at forslaget bør forkastes før en nærmere undersøgelse.

I undersøgelsen af forslag A anbefales det at have særlig fokus på:

- støjæssige konsekvenser ved passage umiddelbart syd om Mårslet og Tranbjerg
- afledte trafikale konsekvenser på tilgrænsende veje
- påvirkning af eventuelle yngle- og rasteområder for bilag IV-arter
- natur- og landskabsmæssige forhold omkring passagen af Giber Å og Balle Bæk
- naturmæssige konsekvenser for den nordlige del af Tingskoven
- linjeføringens passage af gravhøjene ved Langhøj indenfor beskyttelseszonen på 100 meter – dette punkt gælder også forslag B
- konsekvenser for den eksisterende udsigtslinje til landskabet og Holme Bjerge mod nord ved Testrupvej 109-111, Testrup.

Hertil anbefales det, at VVM-redegørelsen i øvrigt indeholder:

- undersøgelse af muligheder for en yderligere tilslutning vest for Mårslet, i form af en forbindelse til Obstrupvej
- optimering af vejanlæggets afstand og placering i terræn i forhold til bebyggelser i Mårslet og Tranbjerg, indenfor de skitserede tracéer
- undersøgelse af mulighed for etablering af stiforbindelse fra Mustrupvej langs Bering-Beder vejen og frem til en niveaufri krydsning ved Testrupvej.

Væsentlige emner ift. **linjeføringsforslag B** (offentliggjort i 1. offentlighedsfase):

Der foreligger hørings svar både for og imod forslag B. Dog er der markante indsigelser, som peger på problemstillinger, der omhandler vejens tætte forløb omkring Testrup by, Testrup Mose, dyreinternatet ved Tingskoven og vandhuller ved Ingerslev. Flere hørings svar ud-

trykker frygt for, at forslag B medfører stor skade på landskab, dyreliv, miljø, bebyggelse og rekreative interesser i området. Endvidere frygtes forslag B at opdele bebyggelsen i Ingerslev-området.

Der er endvidere stillet forslag om, at vejen mod øst tilsluttes Beder Landevej for at give bedre adgang til Beder og Malling.

Teknik og Miljøs vurdering af problemstillinger ift. **linjeføringsforslag B**

I forhold til forslag A, ligger forslag B med større afstand til Tranbjerg og det vestlige Mårslet og vil derfor medføre færre støjgener her. Til gengæld medfører linjeføringen en række andre problemstillinger.

Det skitserede forslag B går nord om Testrup Mose og nord om det naturområde, der ligger syd for Mårslet. Som følge heraf er det vejteknisk ikke muligt at føre vejen syd om Testrup. En konsekvens af forslag B er derfor, at en del af Testrup afskæres. Påvirkningerne skal belyses nærmere i den kommende VVM-redegørelse.

Forslag B påtænkes ført ca. 100 m nord om Testrup Mose - og vil derfor ikke komme til at gennemskære mosen. Der vil dog i forbindelse med VVM-redegørelsen være behov for yderligere undersøgelser af vejens indvirkning på området omkring mosen.

Forslag B tænkes ført uden om dyreinternatet - eventuelt vil vejen kunne berøre en begrænset del af det sydligste areal på matriklen. Det vil i forbindelse med VVM-redegørelsen blive vurderet, om der skal etableres støjafskærmning ind mod dyreinternatet.

Forslag B vil passere gennem den spredte bebyggelse ved Ingerslev og i Ingerslev-området. Dog vurderes foreslåede krydsningsmuligheder at kompensere herfor. Forslag B kan bearbejdes med henblik på en lidt sydligere linje i området ved Ingerslev, en variant til forslag B (se bilag 3, kortskitse 3). Derved opdeles Ingerslev i mindre grad.

Der er allerede i debatfolderen lagt op til, at der i VVM-redegørelsen ses nærmere på muligheden for at tilslutte vejen til Beder Landevej.

Teknik og Miljøs anbefalinger i forhold til **forslag B**

Det anbefales, at forslag B (det offentliggjorte alternativ) medtages og konsekvensvurderes i den kommende VVM-redegørelse. De indkomne bemærkninger vurderes ikke at have en karakter, der gør at forslaget bør forkastes før en nærmere undersøgelse.

I undersøgelsen af forslag B anbefales det at have særlig fokus på:

- natur- og landskabsmæssige konsekvenser ved passage umiddelbart nord om Testrup Mose
- påvirkning af eventuelle yngle- og rasteområder for bilag IV-arter
- påvirkning af landsbymiljøet i Testrup (bl.a. bebyggelsen ved Vestre Tingskovvej og Dyreinternatet i Tranbjerg), herunder servicemæssige vilkår i forhold til de nærliggende bysamfund
- afledte trafikale konsekvenser på tilgrænsende veje
- linjeføringens passage af gravhøjene ved Langhøj indenfor beskyttelseszonen på 100 meter – dette punkt gælder også forslag A

Hertil anbefales det, at VVM-redegørelsen i øvrigt indeholder:

- undersøgelse og konsekvensvurdering af en sydligere variant til forslag B ved Ingerslev. Varianten af forslag B, er skitseret af Teknik og Miljø som følge af 1. offentlighedsfase (se bilag 3, kortskitse 3).
- optimering af vejanlæggets afstand og placering i terræn i forhold til bebyggelser i den østlige del af Mårslet, i Testrup og ved Vestre Tingskovvej, indenfor de skitserede tracéer
- undersøgelse af muligheder for nye rekreative stier i området ved Testrup Mose og Ravnholt Skov (syd for den nye vej) og en stiunderføring sammen med en faunapassage nord for mosen
- undersøgelse af mulighed for etablering af stiforbindelse fra Mustrupvej langs Bering-Beder vejen og frem til en niveaufri krydsning ved Tandervej.

Væsentlige emner ift. indkomne forslag til linjeføringer – efterfølgende bearbejdet til **linjeføringsforslag C** (skitseret af Teknik og Miljø på baggrund af 1. offentlighedsfase):

I forbindelse med 1. offentlighedsfase er der indkommet en lang række forslag til nye linjeføringer for Bering-Beder vejen - se bilag 3 (kortskitse 1 og 2).

Der er i mange høringsvar udtrykt et ønske om, at der i VVM-redegørelsen inddrages en linjeføring, der er placeret sydligere end forslag A og B – bl.a. med baggrund i de indvendinger der er mod forslag A og B. Der er foreslået en række konkrete sydlige linjeføringer og en linjeføring, der går nord om Tranbjerg og Mårslet.

Fælles for de foreslåede linjeføringer er, at de alle går gennem forskellige konfliktområder.

For at få identificeret diverse særlige interesser af for eksempel landskabelig eller naturmæssig karakter - som forslag til linjeføringer i videst muligt omfang skal undgå at gennemskære - er der foretaget

en række foreløbige vurderinger og en screening af de overordnede konfliktområder. Herved er det klarlagt, hvilke dele af de opstillede linjeføringsalternativer, der er mulige og som vil kunne medtages i det videre arbejde og i den egentlige VVM-redegørelse.

Konfliktområderne fremgår af bilag 3 (kortskitse 1 og 3) og omfatter flg. emner:

- Aarhus Å-dal
- Gravhøje ved Langhøj
- Ingerslev-området
- Landsbyerne Testrup, Ravnholt og Tiset
- Ravnholt Skov og Tingskoven
- Testrup Mose
- Giber Å området
- Naturområde syd for Mårslet
- Sydlige dele af Mårslet og Tranbjerg
- Byvækstområde vest for Malling

I vurderingerne af de indkomne forslag indgår desuden nogle overordnede vejtekniske principper, som bør overholdes. Det er væsentligt, at vejen indrettes med god fremkommelighed for biltrafikken. Hastigheden bør derfor være 80 km/t, hvilket har indflydelse på vejens geometri og medfører krav om relativt store kurveradier.

Teknik og Miljø's vurdering af problemstillinger ift. indkomne forslag til linjeføringer – efterfølgende bearbejdet til **linjeføringsforslag C** (skitseret af Teknik og Miljø - på baggrund af 1. offentlighedsfase):

Det er en klar vurdering, at ingen af de indkomne forslag til linjeføringer kan etableres i sin helhed. Med baggrund i de fremsatte forslag samt den nævnte screening af forskellige konfliktområder, er det Teknik og Miljø's opfattelse, at der kan skitseres et forslag C, som anbefales medtaget og indgå som et alternativ i den kommende VVM-redegørelse. Forslag C fremgår af bilag 3 (kortskitse 3), som også viser forslag A og B samt de identificerede konfliktområder.

I forhold til dele af de nævnte konfliktområder kan der, med hensyn til de i høringssvarene foreslåede linjeføringer, anføres nedenstående vurderinger, som fører frem til det skitserede forslag C.

Det vurderes mest hensigtsmæssigt at arbejde videre med en linjeføring, som følger Hovvejens eksisterende tracé nord om gravhøjene ved Langhøj – en udvidelse af det eksisterende tracé vil være mindst

indgribende. En linjeføring syd om gravhøjene vil medføre problemstillinger af primært natur- og landskabsæstetisk karakter.

Ud fra landskabelige vurderinger, hensyn til Aarhus Å-dal samt hensyn til en hensigtsmæssig betjening af ejendomme langs Hovvejen bør linjeføringen i Ingerslev-området være placeret nordøst for Hovvejens eksisterende forløb.

Ud fra vejgeometriske og landskabsæstetiske overvejelser vurderes en linjeføring mellem Ravnholt og Tiset eller syd om Tiset ikke at være hensigtsmæssig. Der er foreslået en linjeføring i et forløb langs Hovvejen, som går syd om Tiset. En sådan linjeføring vil - udover at være problematisk tæt på Aarhus Å - få et uacceptabelt kurvet forløb.

Det sammenhængende område omkring Ravnholt Skov og området omkring Testrup Mose har stor naturmæssig værdi. Det vurderes på denne baggrund ikke hensigtsmæssigt at arbejde med en linjeføring, der går gennem et område, som strækker sig fra nord for Testrup Mose til syd for Ravnholt Skov. I området omkring Tiset, Ravnholt og Testrup Mose vurderes alt i alt, at en hensigtsmæssig linjeføring syd for det fremlagte forslag B alene kan passere mellem Ravnholt og Ravnholt Skov – om end en sådan linje vil passere tæt på bebyggelsen i Ravnholt samt tæt på den sydvestlige del af skoven.

Med hensyn til naturområdet syd for Mårslet vurderes en linjeføring nord om naturområdet mest hensigtsmæssigt. Såfremt der skal arbejdes med en sydligere linjeføring, bør denne føres syd om naturområdet, hvilket vil betyde, at linjeføringen vil gennemskære det planlagte byvækstområde vest for Malling i et forløb omkring eller syd for Tisetvej. Sidstnævnte kan ikke anbefales, idet en overordnet vej som Bering-Beder vejen i givet fald vil medføre en meget u hensigtsmæssig opdeling af den nye by.

Såfremt muligheden for at forlænge Bering-Beder vejen frem til Beder Landevej fastholdes, vurderes et tilslutningspunkt svarende til forslag A og B at være optimalt. Dette gælder også i forhold til at Bering-Beder vejen bør udgøre den nordlige afgrænsning af en ny by ved Malling.

En linjeføring nord om Tranbjerg vurderes af natur- og miljømæssige hensyn ikke hensigtsmæssig, ligesom den ikke vil give nogen nævneværdig aflastning af det lokale vejnet.

En linjeføring syd om Tiset og gennem Skanderborg Kommune vurderes primært på baggrund af naturinteresser omkring Aarhus Å ikke at være

hensigtsmæssig. Desuden vurderes forslaget at være trafikalt mindre attraktivt for lokaltrafikken i den sydlige del af Aarhus Kommune.

Samlet for forslag C gælder:

Linjen føres uden om Ingerslev, Testrup, Testrup Mose og kommer til at ligge i relativ stor afstand fra Tranbjerg. Desuden føres vejen nord om byvækstområdet ved Malling, med mulighed for at forlænge vejen frem til Beder Landevej. Derimod kommer linjeføringen til at gå tæt forbi Ravnholt.

Grundet vejens sydligere forløb vurderes forslag C at være trafikalt mindre attraktivt for borgere i Tranbjerg – sammenholdt med forslag A og B.

Forløbet syd om Ingerslev ligger på en længere strækning ved Ingerslev Mølle tæt på Aarhus Ådal og linjeføringens landskabelige påvirkninger af Aarhus Ådal kræver nærmere undersøgelser.

Forslag C løber parallelt med og nordøst for Hovvejen. Hovvejen markerer i dag visuelt grænsen mellem ådalslandskabet og det storbakkede landskab med spredt bebyggelse. En parallel vejføring vil visuelt påvirke oplevelsen af landskabet. Eventuelle strækninger hvor vejen placeres på en dæmning vil yderligere forstærke dette billede. Det vil kræve nærmere undersøgelser præcist at definere omfanget af disse påvirkninger.

Måske den største problemstilling knytter sig til vejens tætte passage nord om Ravnholt og tætte passage syd om Ravnholt Skov. Øst for Ravnholt vil linjeføringen gennemskære Skovhaven, som er et væsentligt rumligt element i landskabet omkring Ravnholt. Samtidig er der syd for Skovhaven et ret kuperet terræn. De landskabsæstetiske forhold ved en sådan linjeføring skal vurderes nærmere. Støjforhold ved bebyggelse i Ravnholt vil også skulle undersøges nøjere.

Teknik og Miljøs anbefalinger i forhold til **forslag C** (skitseret af Teknik og Miljø på baggrund af 1. offentlighedsfase):

Med baggrund i de idéer og forslag, der er indkommet i forbindelse med 1. offentlighedsfase samt foreløbige analyser og vurderinger af disse, anbefales det, at der i VVM-redegørelsen og det videre arbejde medtages et sydligere linjeføringsalternativ - benævnt C - som beskrevet ovenfor. Vejens konsekvenser for omgivelserne kortlægges jf. gældende VVM-bekendtgørelse, og de indkomne bemærkninger vil indgå i det videre arbejde. Forslag C vurderes på lige fod med forslag A og B.

Som der er lagt op til med hensyn til forslag A og B, vil VVM-redegørelsen omfatte særlige undersøgelser af vejstrukturen i Mårslet,

belysning af muligheder for forlængelse af den nye vej til Beder Landevej samt undersøgelser af stiforbindelser på tværs (langs med vejen eller i særskilt tracé).

I undersøgelsen af forslag C anbefales det at have særlig fokus på:

- linjeføringens benyttelse i forhold til specielt beboere i Mårslet og Tranbjerg
- belysning af konsekvenser af linjeføringen mellem Ravnholt og Ravnholt Skov - herunder hvilke faunapassager og andre afværgeforanstaltninger, der her kan være behov for, hvis linjeføringen skal etableres
- påvirkning af landsbymiljøet i Ravnholt og Ravnholt Skov
- konsekvenser for den eksisterende udsigtslinje til landskabet ved svinget ved Tisetvej 16-18.

På bilag 3 (kortskitse nr. 3) er med blå vist en skitse af det forslag C, som anbefales medtaget i den kommende VVM-redegørelse. Linjerne A og B er de i øvrigt anbefalede linjer.

Andre særlige bemærkninger i forbindelse med den foranstående VVM-redegørelse for Bering-Beder vejen:

1. Skanderborg Kommune stiller forslag om, at der i forbindelse med planarbejdet og den tilhørende VVM-redegørelse for Bering-Beder vejen indarbejdes et scenarium, hvor Herredsvejen (i Hørning) forlænges og tilsluttes til Bering-Beder vejen.
2. Mårslet Fællesråd ønsker, at flg. emne belyses i en VVM-redegørelse: Konsekvenser for linjeføring undersøges, herunder mulighed for at letbanen kan dele sig øst for Mårslet. Det medfører, at både Beder og Ny-Malling betjenes af letbanen.
3. Flere indkomne bemærkninger påpeger, at der er et stort trafikalt pres på Mårslet bykerne og ønsker, at Bering-Beder vejen kan bidrage til trafikaflastning af bykernen. Flere bemærkninger omhandler et ønske om en forlængelse af den nye Bering-Beder vej til Beder Landevej, som et led i en bedre trafikfordeling for Beder-Malling området.

Teknik og Miljøvurdering af andre særlige bemærkninger i forbindelse med den foranstående VVM-redegørelse for Bering-Beder vejen:

Ad 1. Skanderborg Kommunes forslag om tilslutning af en vej fra den sydlige del af Hørning vurderes ikke at kunne medtages i den aktuelle VVM-redegørelse. Med baggrund i oplysninger fra Skanderborg Kommune kan det konstateres, at der med ret stor sikkerhed vil være tale om forskellige anlægsmæssige tidshorisonter - vejen er planlagt på noget længere sigt end det, der her er aktuelt. En koordinering af de

to projekter vil kræve, at Aarhus Kommune udsætter planlægningen af Bering-Beder vejen, til Skanderborg Kommune er nøjere afklaret omkring deres vejprojekt – hvilket ikke kan anbefales.

Den antydede tilslutning vil eventuelt kunne harmonere med en planlagt tilslutning ved Kølsmosevej (på Bering-Beder vejen). Det skal i øvrigt bemærkes, at forslaget fra Skanderborg Kommune indebærer en markant krydsning af Aarhus Å-dal.

Ad 2. Det anbefales, at den kommende VVM-redegørelse indeholder en vurdering af muligheder for hvor og hvorledes en eventuel fremtidig forgrening af Odderbanen til et nyt byvækstområde vest for Malling kan krydse Bering-Beder vejen – vest eller øst for Mårslet. Undersøgelsen og vurderingen foregår på et overordnet skitse-mæssigt niveau.

Ad 3. Som der er lagt op til i det offentliggjorte debatoplæg, vil VVM-redegørelsen omfatte særlige overvejelser omkring vejstrukturen i Mårslet, belysning af muligheder for forlængelse af den nye vej til Beder Landevej samt undersøgelser af stiforbindelser på tværs (langs med vejen eller i særskilt tracé).

Tidsplan

Den indledende del af VVM-proceduren, herunder en række forundersøgelser og en første offentlighedsfase, er gennemført.

Der påregnes følgende tidsplan for den videre proces for arbejdet med Bering-Beder vejen:

Ultimo 2011:	Byrådsbeslutning om indhold i VVM-redegørelse – med baggrund i 1. offentlighedsfase.
Ultimo 2011 – medio 2013:	Udarbejdelse af VVM-redegørelse og forslag til kommuneplantillæg.
Ultimo 2013:	Byrådsgodkendelse af forslag til kommuneplantillæg med tilhørende VVM-redegørelse.
Ultimo 2013 – primo 2014:	2. offentlighedsfase. Offentlig høring om forslag til kommuneplantillæg med tilhørende VVM-redegørelse.
Medio 2014:	Byrådsgodkendelse af kommuneplantillæg og vejprojekt.

Herefter vil der planlægningsmæssigt være grundlag for detailprojektering af vejanlæg og efterfølgende arealerhvervelser. Denne fase vil strække sig over ca. 1½ år og indbefatter, at Byrådet endeligt godkender projektet og bevilger pengene.

Udbud og anlæg kan tidligst ske omkring årsskiftet 2015/16 – i henhold til ovenstående tidsplan og i henhold til det gældende Budget 2011, som ikke afsætter penge til projektet i perioden 2011-14. Anlægsperioden vil forventelig strække sig over 2 år – og vil tidligst være afsluttet omkring årsskiftet 2017/18.

6. Strategi for borgerinddragelse

Det principielle forslag om en Bering-Beder vej blev offentligt fremlagt i forbindelse med den offentlige høring for forslag til Kommuneplan 2009. Tidligere har vejen været beskrevet i forbindelse med regionplanlægningen.

I henhold til planlovens regler om VVM-pligtige anlæg fremlægges Bering-Beder vejen i to offentlige høringer af hver mindst 8 ugers varighed.

Første offentlighedsfase blev afholdt for at indkalde idéer og forslag til planlægningsarbejdet og indholdet i VVM-redegørelsen. Det er denne offentlighedsfase, der i nærværende indstilling samles op på. Som led i den første offentlighedsfase blev der afholdt borgermøde på Beder Skole den 20. november 2009, hvor der blev orienteret om Bering-Beder vejen og det forestående planlægningsarbejde.

2. offentlighedsfase (forventelig i slutningen af 2013 og begyndelsen af 2014) sker i forlængelse af en særskilt indstilling om et forslag til kommuneplantillæg for Bering-Beder vejen. Forslaget til kommuneplantillæg fremlægges offentligt og indeholder bl.a. et ikke teknisk resumé af VVM-redegørelsen og vedlægges tillige selve VVM-redegørelsen. Der forventes afholdt borgermøde i forbindelse med fremlæggelse af forslag til kommuneplantillæg og VVM-redegørelse.

Endvidere er der løbende dialog med lokale interessenter og især fællesrådene i den sydlige del af kommunen.

Der orienteres om planlægningsarbejdet på kommunens hjemmeside på flg. to adresser:

www.aarhuskommune.dk/vvm-beringbedervejen

www.aarhuskommune.dk/beringbedervejen

7. Konsekvenser for ressourcer

Omkostningerne til selve myndighedsarbejdet i forbindelse med udarbejdelse af forslag til kommuneplantillæg med tilhørende VVM-redegørelse afholdes inden for Teknik og Miljøs eksisterende budget.

Parallelt med den aktuelle indstilling er der fremsendt indstilling om bevilling til gennemførelse af VVM-proceduren – hvoraf fremgår forventede udgifter på 8,0 mio. kr. til gennemførelse af de nødvendige undersøgelser.

For så vidt angår miljømæssige konsekvenser af etableringen af Bering-Beder vejen, henvises til den forestående udarbejdelse af VVM-redegørelsen.

Laura Hay

/

Lisbeth Errboe Svendsen

Bilag

Bilag 1: Debatfolder om Bering-Beder vejen fra 1. offentlighedsfase (kun vedlagt originalsagen/+elektronisk)

Bilag 2a: B-B vejen_Kommentering af bemærkninger fra 1. offentlighedsfase (kopi til alle/+elektronisk)

Bilag 2b: Resuméer af indkomne bemærkninger fra 1. offentlighedsfase (kun vedlagt originalsagen/+elektronisk)

Bilag 2c: Alle indkomne bemærkninger fra 1. offentlighedsfase i original version (kun vedlagt originalsagen/+elektronisk)

Bilag 3: Kortskitse 1, 2 og 3 (kopi til alle/+elektronisk)

Tidligere beslutninger

- Den 24. januar 2007 besluttede Byrådet, at påbegynde arbejdet med at fastlægge linjeføringen for Bering-Beder vejen.
- Byrådet vedtog den 25. juni 2008 Planstrategi 2008 og den 16. december 2009 Kommuneplan 2009 – som fastlægger byvækstområder og indeholder en principiel reservation for en ny ringvejsforbindelse i den sydlige del af kommunen.
- Byrådet vedtog den 7. oktober 2010 Budget 2011 – som indebærer, at der i perioden 2011-14 ikke længere er afsat anlægsmidler til Bering-Beder vejen.