

Sammenfattende redegørelse

I overensstemmelse med kravene i Lov om miljøvurdering af planer og programmer, er der i tilknytning til Kommuneplantillæg nr. 43 til Kommuneplan 2013, som tilvejebringer det planlægningsmæssige grundlag for Bering-Bedervejen, gennemført en miljøvurdering af planforslaget. Anlægsprojektet for Bering-Bedervejen er også VVM-pligtigt. Da der indholdsmæssigt er store sammenfald mellem kravene til miljøvurdering af et planforslag og til VVM for et projekt, er det besluttet at udarbejde miljørapport og VVM redegørelse i et samlet dokument med titlen "VVM redegørelse for Bering Beder vejen". I det følgende benævnes denne "miljørapporten"

Miljørapporten beskriver Bering-Bedervejens miljømæssige konsekvenser – herunder påvirkningen af omgivelserne. Konsekvenserne er vurderet i forhold til 0-alternativet (det alternativ, hvor vejen ikke anlægges), og hvor trafikken derfor fortsat skal afvikles på de eksisterende veje i det sydlige Aarhus.

I henhold til Lov om miljøvurdering af planer og programmer skal der udarbejdes en sammenfattende redegørelse for:

- › hvordan miljøhensyn er integreret i planen eller programmet,
- › hvordan miljørapporten og de udtalelser, der er indkommet i offentlighedsfasen, er taget i betragtning,
- › hvorfor den vedtagne plan er valgt på baggrund af de rimelige alternativer, der også har været behandlet,
- › hvorledes myndigheden vil overvåge de væsentlige miljøpåvirkninger af planen eller programmet

Som en del af den sammenfattende redegørelse er der udarbejdet et notat med vurdering af høringsbidragene fra den offentlige høring og fra høringen af berørte myndigheder. Dette notat som egentlig er et bilag til den sammenfattende redegørelse ligger som et selvstændigt dokument, alene af hensyn til den politiske behandling og offentliggørelsen, hvor dokumenterne læses elektronisk.

Integrering af miljøhensyn i planen

Etablering af den 12 km lange Bering-Bedervej, som vil forbinde E45 ved Torshøjvej i vest med Oddervej i øst, vil berøre et område, hvor der er behov for en afvejning af forskellige interesser i forhold til beboere i byområder, til i enkeltejendomme på landet, landskab, natur, vandløb, drikkevand og rekreative interesser.

Når Bering-Beder vejen trods disse delvist modstridende interesser alligevel er relevant at anlægge, skyldes det, at den fortsatte trafikudvikling vil give problemer på det eksisterende vejnet. Trafikudviklingen går i retning af generel øget aktivitet i samfundet, og der er behov for i fremtiden at kunne rumme flere indbyggere og ar-

bejdspladser i Aarhus, Det er problemer, som større trængsel og nedsat fremkommelighed, der kan påvirke byens udviklingsmuligheder, og et forringet miljø langs de veje, som bærer trafikken.

Som den sydlige del af en ydre ring skal Bering-Bedervejen bidrage til at fordele trafikken bedre mellem indfaldsvejene i det sydlige Aarhus og aflaste eksisterende tværveje.

Med udlægning af en planlægningskorridor for vejen – 50 m på hver side af det skitserede vejforløb - fastholdes en mulighed for yderligere miljømæssig optimering af anlægget i detailprojekteringen.

Hensynet til naboer og friluftsliv

I den sydlige del af Aarhus er byen afrundet mod syd og der er kun planlagt for ny byudvikling i forbindelse med den nye by vest for Malling. I skitseprojektet for Bering-Bedervejen er hensynet til naboer søgt indarbejdet ved at placere vejen lavt i terrænet, så trafikken visuelt og støjmæssigt belaster mindst muligt. I bearbejdningen af det oprindelige skitseprojektet er det, i overensstemmelse hermed, også valgt at ændre en række af de nye kryds fra niveaufrie skæringer med broer og ramper til rundkørsler.

Vejens forløb er også søgt placeret i god afstand fra de eksisterende byområder, men samtidig i en balance, hvor også hensynet til at kunne tiltrække trafik, som kan aflaste området eksisterende veje har spillet en væsentlig rolle. De tre belyste alternativer A, B1 og C repræsenterer forskellige versioner af sådanne balancer med en forskellig påvirkning af det omgivende miljø.

Adgangen til rekreative områder er tilstræbt fastholdt via eksisterende eller omlagte forbindelser (inklusive stiforbindelser), men støj og visuel forstyrrelse vil i nogen grad påvirke de rekreative områders værdi.

Ejendomme, som på grund af Bering-Beder vejen ikke længere kan trafikbetjenes hensigtsmæssigt, er forudsat eksproprieret.

Hensynet til landskabet

I det kuperede terræn mellem Torshøjvej og Oddervej udgør indplacering af en ny vej en landskabelig udfordring. Der vil være store afgravninger og enkelte steder store påfyldninger for at realisere et sammenhængende vejprojekt, som lever op til de sikkerhedsmæssige og komfortmæssige krav, der stilles til nye veje. Afgravninger kan let blive et ar i landskabet og oplevelsen ved at køre mellem afgravningskråninger er ikke den største. Trafikantoplevelsen og fornøjelsen ved udsyn er her afvejet mod hensynet til Bering-Beder vejens naboer. Der er arbejdet med forskellige modeller for tilpasning af vejen – også hvor den ligger i påfyldning – i form af eksempelvis terrænbearbejdning og beplantning til sløring. Det er et opmærksomhedspunkt for den efterfølgende detailprojektering af vejen inden for de rammer, som kommuneplantillægget udstikker.

Hensynet til naturen

Bering-Bedervejen forløber i et område med mange forskellige naturinteresser – herunder beskyttede §3 områder, vandløb, skovområder og beskyttede dyrearter,

de såkaldte "bilag IV arter". Ved indplaceringen af de 3 undersøgte linjeføringer har hensynet til naturen været en parameter, ligesom der i de enkelte løsninger er indarbejdet foranstaltninger, som kan forebygge, kompensere eller afværge vejalternativernes negative konsekvenser for naturen. Disse foranstaltninger omfatter bl.a. paddehegn, erstatningsnatur i form af nye vandhuller og skovrejsning, samt fauna-passager, der er tilpasset dyrelivet i området. Foranstaltningerne er indarbejdet i en kommuneplanretningslinje på grundlag af miljørapporten.

Hensynet til trafikken

I miljøsammenhæng er flere hensyn indgået ved planlægningen af Bering-Bedervejen. Som tidligere nævnt er aflastning af de eksisterende veje for biltrafik en væsentlig del af den rolle, som vejen skal udfylde. Men der indgår i projektet også tiltag, som skal fastholde og udbygge forbindelser for gående og cyklister i området – herunder i form af stipassager på tværs af Bering-Bedervejen.

Ved tracéring af vejen, er der lagt vægt på en sikker udformning, som modsvarer det ønskede hastighedsniveau og de trafikmængder, som vejen skal afvikle. Trafiksikkerhed er et væsentligt hensyn, som har betydning for vejens geometri, men som også i nogen grad begrænser muligheden for at tilgodese andre miljøhensyn og således nødvendiggør afværge- eller kompensationsforanstaltninger.

Støjhensyn

Vejtrafik støjer, og når Bering-Bedervejen går gennem områder, der hidtil har været friholdt for veje, er støjen en miljøpåvirkning, især hvor vejen passerer tæt omkring eksisterende og planlagt bebyggelse. Denne udfordring er der taget hensyn til ved så vidt muligt at mindske støjpåvirkning ved at forudsætte anvendelse af støjdæmpende asfalt. Der er også taget hensyn ved så vidt muligt at lægge vejen i afstand af eksisterende bebyggelse, ved at placere Bering-Bedervejen lavt i terrænet og ved at foreskrive supplerede tiltag i form af støjafskærmning. Det gælder både langs Bering-Bedervejen og langs eksisterende veje, hvor ændringer i trafikens omfang, som er afstedkommet af Bering-Bedervejen, vil skabe et nyt støjproblem uden afværgetiltag.

Hensynet til vandmiljøet og drikkevandet

Med etableringen af 12 km ny vej øges mængden af vejvand, som skal afledes. Vejvand er forurenede, og afstrømningen kan ved kraftige regnskyl give problemer med erosion i de vandløb, som skal modtage vejvandet. For at tage hånd om disse forhold, vil Bering-Bedervejen blive anlagt med kantopsamling, som fører vejvandet til regnvandsbassiner med tæt bund inden udledning til vandløbene.

Det sikrer mulighed for at håndtere spild på vejen, det giver mulighed for en bundfældning af forurenende stoffer, og det dæmper tilstrømningen til vandløbene til et acceptabelt niveau. I alt 5 regnvandsbassiner indgår i projektet. Med disse tiltag imødekommes såvel hensyn til vandløbene og til drikkevandsressourcen i OSD (Områder med Særlige Drikkevandsinteresser) området.

Betydning af miljørapporten og høringsvar fra offentligheden

Betydning af miljørapporten

De gennemførte analyser i arbejdet med miljørapporten har vist, at etableringen af Bering-Bedervejen har en række miljømæssige konsekvenser, som skal håndteres.

Nogle forhold skal håndteres tidligt – det vil sige allerede gennem tiltag før anlæg af vejen. Det gælder for eksempel etablering af erstatningsnatur og de rekreative forbindelser. Andre forhold kræver fokus i anlægsfasen, hvor eksempelvis forebyggelse af spild i OSD-området er væsentligt.

Endelig er der hensynet til anlæggets permanente virkninger, hvor nøglespekter blandt andet er trafikstøj, hvor miljørapporten – omend på et grundlag som i første omgang ikke har været fuldstændigt – har tydeliggjort et behov for at forebygge gener.

Udover at have betydning for de krav, der stilles til vejanlægget i kommuneplanens retningslinjer, har miljørapporten også tilvejebragt et fælles grundlag for de høringssvar, som er indkommet i offentlighedsfasen.

Betydning af høringssvarene

Allerede som et resultat af den forudgående offentlighedsfase skete der en justering af én de foreslåede linjeføringer for Bering-Bedervejen. Hvor det var muligt, blev linjeføring A rykket mod syd for at mindske risikoen for støjgener.

Det blev i forudgående offentlighedsfase i efteråret 2009 påpeget, at den valgte linjeføring B unødigt berørte flere ejendomme på en delstrækning ved Ingerslev. På baggrund af dette, og da det samtidig kunne konstateres, at linjeføringen geometrisk ikke var optimal, blev det besluttet at justere denne linjeføring i en tilpasset version (benævnt forslag B1) – og lade det oprindelige forslag B udgå. Samtidig blev det, på baggrund af forslag herom, besluttet at medtage en ny, sydlig linjeføring C i vurderingen.

Den offentlige høring af miljørapporten om de fire alternativer (0-alternativet, A, B1 og C) fandt sted i perioden 1. december 2014 – 28. februar 2015. I forbindelse hermed blev der i januar afholdt et borgermøde. I offentlighedsfasen for miljørapporten er der indkommet i alt 146 høringssvar. På baggrund af behandlingen af høringssvarene, har følgende emner vist sig at være gennemgående:

- 1 Forældede baggrundskort
- 2 Trafik
- 3 Forurening
- 4 Mårslet
- 5 Giber Å og landskabet
- 6 Testrup
- 7 Ravnholt
- 8 Tranbjerg
- 9 Ændringsforslag
- 10 Landbrug og direkte berørte grundejere
- 11 Natur (padder)
- 12 Fredskov

Aarhus Kommune, Teknik og Miljø, har behandlet disse høringssvar, og der er udarbejdet et høringssnotat, som samler og vurderer høringssvarene.

For at imødekomme kritik af at en del af de anvendte baggrundskort i miljørapporten ikke er aktuelle – omend de var de mest aktuelle tilgængelige kort på tidspunktet for udarbejdelsen – er der udarbejdet et supplerende kortbilag, som viser de forskellige temaer på nye ortofotos.

Som en konsekvens af høringssvarene er der gennemført en genberegning af vejens forventede støjkonsekvenser ved Tranbjerg, hvor der er opført og planlagt ny bebyggelse, som ikke hidtil har været omfattet af kortlægningen. Genberegningen viser, at der med støjafskærmning mod Landevejen og Bering-Bedervejen kan sikres overholdelse af den vejledende støjgrænse på L_{den} 58 dB ved den eksisterende bebyggelse, mens der ved den planlagte bebyggelse på enkelte ejendomme beregnes L_{den} 59 dB i 1. sals niveau, mens støjgrænsen overholdes i stueplan.

Genberegningen medfører ikke en ændring af vurderingens konklusioner i miljørapporten. I forhold til den gældende Lokalplan nr. 740, der omfatter boligområdet vest for Landevejen, vil kravene til nødvendig støjafskærmning langs Landevejen – en skærmhøjde på 4 m – enten kræve en dispensation fra lokalplanbestemmelserne om en maksimal skærmhøjde på 2,5 m eller en ny lokalplan. Det skal i den sammenhæng bemærkes, at den nyere Lokalplan nr. 945 for området øst for Landevejen, beskriver en støjskærm i mindst 4 m højde mod Landevejen. Tiltaget vil således medføre en ensartet støjafskærmning på begge sider af Landevejen.

Høringssvarene har ført til en ekstra kontrol af de arealindgreb, som linjeføringerne vil medføre. Denne kontrol har vist, at indgrebet i fredsskov bliver mindre end det tidligere beregnede. Projektet kan, i detailprojekteringen ændre sig inden for den udlagte korridor, og derfor vil erstatningsskovens endelige størrelse i sidste ende først kunne opgøres endeligt, når detailprojektet foreligger.

Høringssvarene har ikke betydet ændringer i grundlaget for den trafikale vurdering af løsningerne, men høringssvarene viser, at der er delte meninger om, hvilken løsning der trafikalt er den bedste – herunder også om de beskrevne tilvalg – forbindelsen fra Bering-Bedervejen til Obstrupvej og forbindelsen fra Bering-Bedervejen til Beder Landevej – bør realiseres eller ej. De viser også, at der – uanset hvilken linjeføring der realiseres – er lokale trafikale udfordringer, som også fremover kræver opmærksomhed. Det gælder blandt andet i forhold til skolevejstrafikken.

Konklusion i forhold til valg

På baggrund af miljørapporten er det Aarhus Byråds samlede vurdering at Bering-Bedervejen bør etableres, og at vejen bør følge den undersøgte linjeføring A med tilvalg af forbindelserne til Beder Landevej og til Obstrupvej. Denne konklusion er nået på trods af, at vejanlægget vil medføre miljømæssige påvirkninger af omgivelserne visuelt og støjmæssigt, og at anlægget vil påvirke interesser i relation til erhverv (særligt landbrug) og natur. Det er påvirkninger, som knytter sig til selve vejanlægget og til den trafik, vejen kommer til at bære.

I vurderingen har det været afgørende:

- › at Bering-Bedervejen vil være med til at sikre en god vejinfrastruktur i det sydlige Aarhus - i højere grad vil bringe E45 i spil i forhold til at fordele trafikken omkring Aarhus - muliggøre en bedre fordeling af trafikken på indfaldsvejene til Aarhus og aflaste eksisterende veje i det sydlige Aarhus,
- › at linjeføring A i højere grad end de øvrige linjeføringer vil kunne tiltrække lokal biltrafik mellem byområderne i det sydlige Aarhus og udgøre en god vejforbindelse til Kolt, Tranbjerg, Mårslet og Ny Malling, en fremtidig ny by vest for Malling.
- › at der med linjeføring A og vejforbindelsen til Obstrupvej åbnes mulighed for en bedre løsning af de interne vejforhold i Mårslet,
- › at der med forbindelsen til Beder Landevej vil blive en bedre trafikal betjening af Beder og Malling,
- › at der med løsningen sikres stiforbindelser, så sammenhængen internt i området kan fastholdes,
- › at projektets påvirkninger af miljøet kan afhjælpes ved iværksættelse af foranstaltninger, hvor
 - › støjproblemer ved Tranbjerg håndteres ved anvendelse af støjdæmpende asfalt og tilpasning af eksisterende støjvolde langs Landevejen samt nye støjvolde,
 - › vejens potentielle skadevirkninger i forhold til området fauna håndteres ved etablering af hegning og faunapassager,
 - › indgreb i fredsskov kompenseres med skovrejsning i forholdet 1:2,
 - › naturindgreb i form af indgreb i vandhuller kompenseres ved forudgående etablering af erstatningsvandhuller i forholdet 1:2 samt ved at beskyttet fauna (f.eks. padder eller æg) flyttes,
 - › det landskabelige indgreb afbødes ved afrunding af skråningsanlæg og ved at etablere ny beplantning i sammenhæng med det omgivende landskab,
 - › vandløbene beskyttes mod erosion og forurening ved etablering af regnvandsbassiner med tæt bund, hvor der kan ske forsinkelse af vejvandet og bundfældning af forurenende stoffer,
 - › grundvandsressourcen i området beskyttes ved opsamling af vejvand og krav til anlægsarbejdernes udførelse – herunder i forhold til forebyggelse af spild og risikoen for påvirkning af grundvandskemien ved eventuelle grundvandssænkninger,

- › færdslen reguleres i anlægsfasen herunder med krav om udlægning af køreplader eller lignede, hvis kørsel i beskyttede naturtyper ikke kan undgås, og hvor
- › det undersøges, om det er muligt at gennemføre en jordfordeling for at minimere generne for landbrugsdriften og for at minimere risikoen som følge af øget kørsel med store landbrugsmaskiner.

Overvågning

I henhold til Lov om Miljøvurdering stilles der krav om, at der skal tilvejebringes et overvågningsprogram. Overvågningen skal tage sigte på at kunne vurdere projektets miljøpåvirkninger, og om de foreskrevne tiltag til begrænsning af miljøpåvirkningen har den ønskede effekt. Overvågningen vil blive tilrettelagt i sammenhæng med kommunens øvrige overvågning. Programpunkterne for overvågningen er:

- › Overvågning af bestandene – af især ”bilag IV arter” – med henblik på at af-dække, om de gennemførte afværge- og compensationstiltag har den ønskede virkning, samt tilsyn med de etablerede faunapassager for at sikre deres funktionalitet.
- › Tilsyn med vandløbene i anlægsfasen og indtil tilvoksning af skråningsanlæg er sket. Dette skal sikre, at der ikke sker udvaskning af materiale til vandløbene på grund af kraftige regnbyger, kørsel med videre.
- › Overvågning af grundvandssænkninger ved pejleboringer og boreprøver, som skal forebygge risiko for sætningsskader og grundvandskemiske ændringer, der kan påvirke grundvandsressourcen ved sænkning af grundvandsspejlet eller vandløb ved afledning af eventuel oppumpet grundvand.
- › Kontrol af støj i anlægsfasen for at minimere nabogener.