TEKNIK OG MILJØ
AARHUS KOMMUNE

Miljørapport til Bedre by i Viby - Strategisk helhedsplan for byudvikling langs Skanderborgvej

Miljørapporten er sammen med helhedsplanen offentlig fremlagt fra den 14. oktober til den 9. december 2020

Miljørapport til Bedre by i Viby

Har du indsigelser, bemærkninger og/eller ønsker du yderligere oplysninger kan du kontakte:

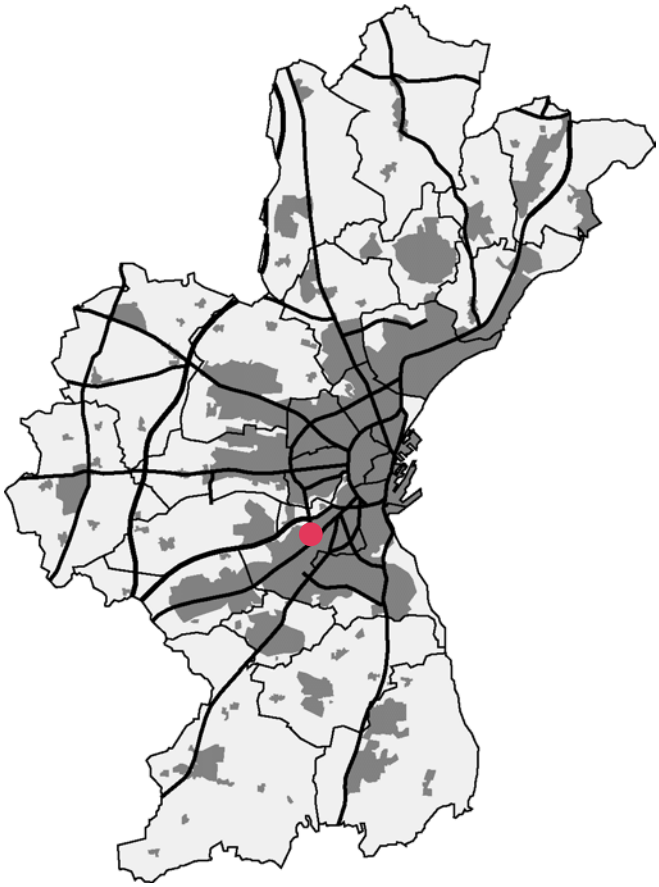
Teknik og Miljø, Plan
Karen Blixens Boulevard 7, 8220 Brabrand
Tlf. 8940 4400

Høringssvar sendes via Aarhus Kommunens Høringsportal, som du finder her

deltag.aarhus.dk

Fristen for bemærkninger udløber den 9. december 2020
Anfør venligst afsendernavn og -adresse på brev eller høringsportal.

Her ligger området



Miljørapporten er udarbejdet af

Teknik og Miljø, Plan

Læsevejledning

Beslutningen om, at der skal udarbejdes en miljørapport og hvilke emner der skal medtages, er foretaget i den forudgående proces ud fra en screening af planudkastet og en høring af berørte myndigheder. Selve miljørapporten udarbejdes af Aarhus Kommune. Miljørapporten skal kvalificere den efterfølgende offentlige debat og politiske behandling af planen.

Miljørapporten indleder med Det ”ikke tekniske resume” som er en opsamling på følgende emner:

- Anden planlægning,
- svar fra berørte myndigheder,
- alternativer,
- vurdering af de emner, som er udpeget i afgrænsningen,
- afværgetiltag og overvågning af de væsentligste miljøpåvirkninger.

Miljørapporten offentliggøres sammen med:

- Planforslaget, hvor det ”ikke tekniske resume” er indsat i lokalplanens redegørelse og
- Beslutningen om, at planen skal miljøvurderes

Miljørapporten er endelig. Væsentlige emner, der bliver taget op i høringsfasen, bliver behandlet i den sammenfattende redegørelse, som indsættes i den endelige plan.

Oversigt (Ikke teknisk resume) af vurderingerne

Trafik

Helhedsplanen understøtter en lang række af Aarhus Kommunes visioner, strategier og planer. Kommuneplanen understøttes ved at sikre mulighed for byvækst i en af de udpegede vækstakser. Vækstakserne er medvirkende til at sikre grundlag for højklasset kollektiv trafik i henhold til målsætninger på mobilitetsområdet, hvor en mindre andel af transporten sker i personbil.

Etablering af ramper mellem Ravnsbjergvej og Aarhus Syd Motorvejen er vigtig i forhold at sikre acceptable trafikale forhold på Viby Torv. Hvis den gennemkørende trafik ikke ledes udenom Viby Torv, forventes trafikalt sammenbrud, hvilket vil medføre øget støjbelastning, luftforurening og gennemkørende trafik i lokalområder. Der vil kunne ske fortætning uden at der etableres en bedre forbindelse udenom Viby torv, men det vil blive mindre attraktivt at bo og opholde sig i området.

Etableringen af et eget tracé til kollektiv trafik på Skanderborgvej vil gøre det mere attraktivt at benytte den kollektive trafik. Hvis der kan flyttes brugere af personbiler til den kollektive trafik, vil dette være gavnligt for miljøet.

Støjniveauet langs vejene vil blive som i dag eller lavere hvis der etableres en attraktiv forbindelse udenom Viby Torv. En reduktion af hastighedsgrænsen vil ligeledes reducere støjniveauet.

Skanderborgvej er rute for særtransporter. Helhedsplanen er ikke en hindring for dette, hvis der tages hensyn til at der ikke bygges hen over vejen.

Regnvandshåndtering

Helhedsplanen vurderes ikke at få indvirkning på Brabrand Sø med omgivelser eller de beskyttede dyr og planter i området.

Med Helhedsplanen sættes retning for at regnvandet, der ledes til Døde Å og Brabrand Sø, bliver mere rent, fordi:

- Viby Renseanlæg om ca. 10 år erstattes af et nyt og bedre renseanlæg ved Marselisborg Havn

- der indrettes regnvandsbassiner, hvor Viby renseanlæg ligger i dag, som renser regnvandet, før det ledes ud i Døde Å og Brabrand Sø
- Aarhus Vand frem til 2040 separatkloakerer hele Viby-området.

Inden for helhedsplanen forventes der i fremtiden flere og større nedbørsmængder og udfordringer med håndtering af dette. Planen anbefaler derfor, at der på veje, torve, pladser m.m. indrettes vandrender, regnbede og bassiner med planter og træer. Disse anlæg skal lede vandet hen, hvor det giver værdi i form af bedre forhold for brugerne af området.

På Viby Torv kan bygninger blive ødelagt og trafikken forstyrret ved skybrud. For at undgå dette peger planen på, hvor der bør skabes ”huller” i bebyggelserne, så vandet kan komme hurtigt væk til andre steder, hvor det gør mindre skade.

Referencescenariet (0-alternativet)
0-alternativet til denne helhedsplan er, hvis byudviklingen langs Skanderborgvej vil udfolde sig i forhold til de gældende rammer og retninger uden en helhedsplan.

Hvis det var tilfældet, vil udviklingen formentlig ske mere tilfældigt og med lavere sammenhængende kvalitet. En af fordelene ved helhedsplanlægning er, at der sikres overordnede sammenhængende og en ens retning for udviklingen. Uden helhedsplanen, der ligeledes indeholder en klimastrategi for regnvandshåndtering, ville regnvandsløsningerne på samme måde være mere tilfældige.

Hvis trafikken ikke ledes uden om Viby Torv via Ravnsbjergvej vil fremkommelighedsproblemerne blive større ligesom der vil være kø over længere perioder af dagen. Det kan herved blive mindre attraktivt at opholde sig på Viby Torv. Ramperne er et mobilitetsprojekt, der som udgangspunkt ikke indgår i helhedsplanens områdeafgrænsning, men projektet giver nogle afledte positive effekter for Viby Torv, som kan gøre planområdet mere attraktivt.

Hvis der ikke etableres et særskilt trace til den kollektive trafik vil den kollektive trafik blive forsinket ligesom den øvrige trafik.

Herved bliver den kollektive trafik ikke et attraktivt alternativ til personbiltrafik.

Indholdsfortegnelse

Oversigt (Ikke teknisk resume) af vurderingerne **3**

1. Planforslagets formål og indhold **7**
1.1 Formål og baggrund 7
1.2 Hovedindhold 8
1.3 Planforslagets forhold til andre planer 9
1.4 Relevante miljømål 10

2. Hvordan forventes området at udvikle sig, hvis planforslaget ikke vedtages? **12**
2.1 Eksisterende miljøforhold 12
2.2 Referencescenariet (0-alternativet) 13

3. Miljøvurdering **15**
3.1 Afgrænsning af emner til miljøvurdering 15
3.2 Miljøemne xxx 17

4. Påvirkninger på tværs af emner **30**

5. Sammenfattende vurdering **31**

6. Krav til planlægningen **31**
6.1 Afværgetiltag 31
6.2 Overvågning 31

7. Data, referencer og lovgrundlag **32**
7.1 Regulerende lovgivning 32
7.2 Samlet data og referenceliste 32

8. Bilag 1 Screening/afgrænsning af lokalplanen **33**

1. Planforslagets formål og indhold

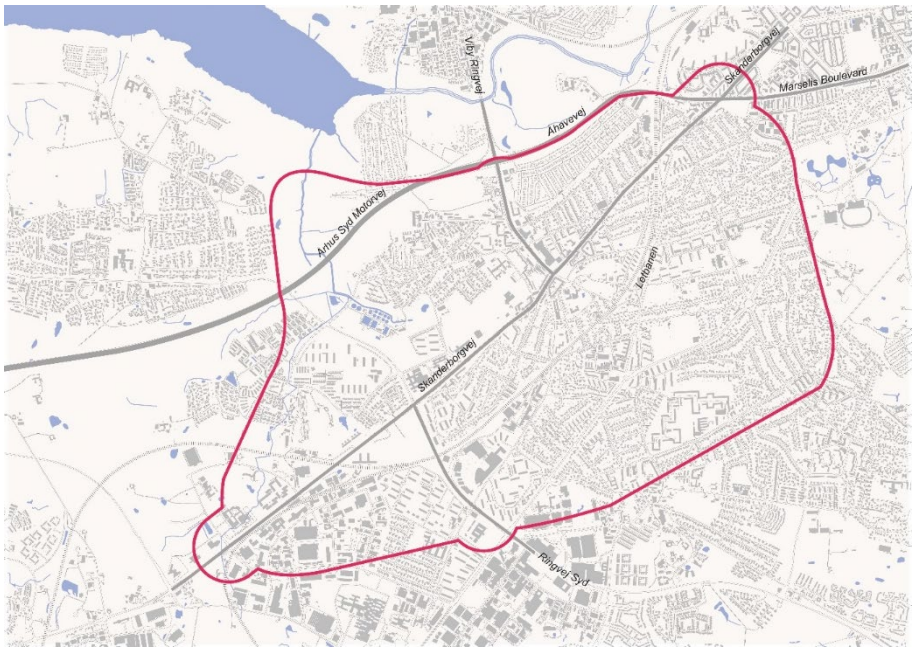
1.1 Formål og baggrund

Skanderborgvej er udpeget som en af fire vækstakser i Kommuneplan 2017. Det er helhedsplanens formål at sætte den strategiske retning for byudviklingen langs den ca. 5 km lange strækning med overordnede retningslinjer.

Helhedsplanen skal sætte rammerne for at Viby bliver en grøn omstillingsparat, sammenhængende og klimasikret bydel med optimale rammer for fællesskab og mødet mellem mennesker. Et sted, hvor der er er plads til alle, plads til bevægelse og mødesteder for enhver smag. Hvor det pulserende storbyliv mellem kollektive transportformer og store byggerier til erhverv, butikker og bolig på den ene side af Skanderborgvej møder landsbylivet med torveaktiviteter, kultur- og børneliv mellem skole og kirke på den modsatte side af Skanderborgvej.

Et formål er at opnå den blandede by. Et andet formål er at ændre en del af Skanderborgvejs udtryk fra hurtigkørende trafikvej til en tryg gade. Det forudsætter at en del af trafikken ledes udenom Viby C. Byudviklingen langs Skanderborgvej skal skabe et attraktivt og levende bymiljø arkitektonisk tilpasset de forskellige særegne områder og der vil blive bygget tættere langs vejene for at skabe et reelt gaderum.

Der skal skabes forbindelser på tværs af den trafikerede Skanderborgvej for at øge trygheden og sammenhængskraften i Viby. Håndtering af stadigt større regnvandsmængder gennem etablering af indbydende grønne rekreative arealer og bedre forbundne områder skal ligeledes være med til at skabe kvaliteter i bymiljøerne omkring Skanderborgvej. Den grønne korridor fra Brabrand Sø og Døde Å ind gennem Viby skal forlænges, så det grønne udtryk i Viby styrkes og Viby opleves som en grøn og sammenhængende bydel.



Figur 1.1 Helhedsplanens områdeafgrænsning

1.2 Hovedindhold

Helhedsplanen indeholder følgende hovedelementer:

- Grøn omstilling i Viby
  Byen og verden er i hastig forandring mod en fremtid uden fossile brændsler og uden brug af jomfruelige ressourcer. Det skal fremtidens bydele i Aarhus være forberedt til at kunne klare. De skal kort sagt fremtidssikres.

- Den favnende bydel
  Viby er og skal fortsat være en blandet bydel. Mangfoldig, kulturel og favnende på tværs af generationer og velstand. I Viby er der plads til alle og der gøres en indsats for at styrke sammenholdet.

- Arkitektur og byliv
  Byudviklingen langs Skanderborgvej skal skabe et attraktivt og levende bymiljø ved klog vækst tilpasset de særegne områder og bydelens historie indeholdende bylivsskabende funktioner og udefaciliteter.

- Fra vej til gade

Skanderborgvej er både hjerte og barriere i Viby. Ændringer i vejstrukturen skal understøtte Skanderborgvejs rolle som den gode trafikale forbindelse og gøre bydelen mere sammenhængende og forbedre vej- og gaderum for byliv.

- Tryg og tilgængelig
  Det skal være muligt at færdes trygt langs og på tværs af Skanderborgvej uanset om man er ung eller gammel. Derfor skal der indrettes kantzoner, pladser, forpladser, rum og krydsningsmuligheder på Skanderborgvej og Viby Ringvej, der sammen med anlæg til klimatilpasning skaber trygge og indbydende miljøer med grønt og blåt.

- Vand og natur i Viby
  Håndtering af stadig større regnvandsmængder, indbydende grønne rekreative arealer og bedre forbundne områder skal være med til at skabe kvaliteter i bymiljøerne omkring Skanderborgvej.

1.3 Planforslagets forhold til andre planer

Helhedsplanen placerer sig i planhierarkiet mellem Kommuneplanen og efterfølgende lokalplaner. Kommuneplanen er således retningsgivende for helhedsplanen, der er retningsgivende for lokalplaner. Kommuneplanen nævner konkret i retningslinje 57:

”Fortætningsprojekter i vækstakserne, der rækker udover gældende kommuneplanrammer, skal ske på baggrund af helhedsplanlægning for et større sammenhængende område og et strategisk syn på udviklingen af hele vækstaksen.”

Det er således kommuneplanen, der er baggrund for udarbejdelsen af helhedsplanen og der gives allerede en retning for potentialerne langs Skanderborgvej:

”Skanderborgvej rummer adskillige områder med store omdannelsespotentialer, navnlig på strækningen mellem Viby Torv og Marselis Boulevard, herunder områderne på begge side af Skanderborgvej ved krydset med Marselis Boulevard og gas-

værksområdet med Kongsvang Station. Ved Viby Torv kan der skabes et bedre bymiljø ved at bygge tættere og omdanne."

1.4 Relevante miljømål

Internationale mål
EF-Habitatområder og Natura 2000-områder er internationale naturbeskyttelsesområder. Hensigten med områderne er at sikre eller genoprette den gunstige bevaringsstatus for de truede naturtyper, planter eller dyr, som området er udpeget for at beskytte. Natura 2000-områderne udgøres stort set af skov og beskyttet natur.

Vandområdeplanerne er en samlet plan for at forbedre det danske vandmiljø. De skal sikre renere vand i Danmarks kystvande, søer, vandløb og grundvand i overensstemmelse med EU's vandrammedirektiv.

Nationale mål
I Aarhus er der fire Natura 2000-områder – tre habitatområder og et fuglebeskyttelsesområde. Fuglebeskyttelsesområderne er udpeget for at beskytte vilde fuglearters levesteder. Habitatområderne skal sikre beskyttelsen af naturtyper og plante- og dyrearter, som i europæisk sammenhæng anses for truede.

Brabrand Sø med omgivelser udgør habitatområde nr. 233 og omfatter EF-fuglebeskyttelsesområde, EF-habitatområde samt Ramsarområde.

Vandløbet Dødeå, som også ligger inden for helhedsplanen er omfattet af "Vandplan for Hovedvandopland 1.7 Aarhus Bugt".

Lokale mål
Kommuneplan 2017:

- Regnvand skal så vidt muligt håndteres lokalt på overfladen, hvor regnvandet og anlæggene til at håndtere vandet skal gøres til attraktive dele af byområderne
- I forhold til klimaændringerne skal den fysiske planlægning skabe tid og plads til vandet for at minimere tab fælles samfundsværdier og beskytte vitale dele af kommunen. Klimaløsninger skal have flere funktioner

og klimatilpasningsprojekter skal sammentænkes med andre anlægsprojekter

- Aarhus skal spare på ressourcerne, hvilket gøres ved at udvikle Aarhus som en tættere by. Byudvikling skal primært ske ved fortætning i udvalgte akser, hvilket blandt andet kan understøtte brugen af kollektiv trafik. Skanderborgvej er udpeget som en af vækstakserne. Af kommuneplanen fremgår det, at der langs Skanderborgvej er planlagt letbane.
- By- og infrastrukturudviklingen skal tage hensyn til støjpåvirkningen af de nye funktioner.

2. Hvordan forventes området at udvikle sig, hvis planforslaget ikke vedtages?

2.1 Eksisterende miljøforhold

Døde Å (rød) med helhedsplanens afgrænsning (grøn)

Den nordvestlige del af helhedsplanens område ligger i oplandet til Brabrand Sø, der med omgivelser er udpeget som EF Habitatområde og Natura 2000-område (H233).
I samme område ligger Døde å, som er omfattet af ”Vandplan for Hovedvandopland 1.7 Aarhus Bugt”. Vandløbet er optaget som blødbundsvandløb med ukendt tilstand, idet den organiske belastning af vandløbet ikke må øges.

En byudvikling inden for helhedsplanens område vil generelt øge behovet for afledning af overfladevand.

Især inden for den centrale del af helhedsplanens område omkring Viby Torv er der allerede i dag udfordringer med håndtering af ekstremregn. Det gælder både i forhold til trafikafviklingen over Viby Torv og i forhold til skader på eksisterende bygninger og andre værdier i området.

Viby Torv er i dag en flaskehals for afviklingen af trafikken. Morgen og eftermiddag er der trafikafviklingsproblemer i krydset. De trange forhold gør det kun i begrænset udstrækning muligt at fremme den kollektive trafik hvorfor den kollektive trafik også oplever forsinkelser.

Der er cykelstier og fortove langs vejene. Ved Viby Torv kan det opleves som utrygt at færdes i det signalregulerede kryds.

Kommunens støjkortlægning viser, at Viby Ringvej og Skanderborgvej er støjbelastede.

2.2 Referencescenariet (0-alternativet)

0-alternativet til denne helhedsplan er, hvis byudviklingen langs Skanderborgvej vil udfolde sig i forhold til de gældende rammer og retninger.

Ved 0-alternativet (uden en helhedsplanlægning, hvor der kigges overordnet på hele området), vil udviklingen langs Skanderborgvej ske indenfor retningen sat i Kommuneplan 2017 med udarbejdelse af konkrete lokalplaner og byggesager i området. Kommuneplanen udpeger Skanderborgvej som en vækstakse, så det er kommuneplanen og ikke helhedsplanen, der dikterer, at der skal ske en udvikling.

Det er således Kommuneplan 2017, der er udgangspunktet for helhedsplanen og udarbejdelsen deraf. Helhedsplanen konkretiserer de overordnede retninger som kommuneplanen udstikker og divergerer derfor ikke fra retningen sat i kommuneplanen. Med andre ord, så ændrer helhedsplanen ikke på de muligheder for udvikling, der allerede er sat. Til gengæld vil udviklingen uden en helhedsplan formentlig ske mere tilfældigt og med lavere sammenhængende kvalitet. Formålet med helheds-

planlægning er, at der sikres overordnet sammenhængende og fælles retning for udviklingen. Så selvom mulighederne ikke direkte ændrer sig med helhedsplanens nye retningslinjer, så bliver området forbedret med helhedsplanen. Klimastrategien, der er en del af helhedsplanen, sætter ligeledes en retning for regnvandshåndtering, som ikke var sat uden helhedsplanen. Uden denne ville regnvandsløsningerne også blive mere tilfældige.

Hvis trafikken ikke ledes uden om Viby Torv via Ravnsbjergvej vil fremkommelighedsproblemerne blive større ligesom der vil være kø over længere perioder af dagen. Det kan herved blive mindre attraktivt at opholde sig på Viby Torv. Ramperne er et mobilitetsprojekt, der som udgangspunkt ikke indgår i helhedsplanens områdeafgrænsning, men projektet giver nogle afledte positive effekter for Viby Torv, og bliver en forudsætning for at planområdet bliver mere attraktivt.

Hvis der ikke etableres et særskilt trace til den kollektive trafik vil den kollektive trafik blive forsinket ligesom den øvrige trafik. Herved bliver den kollektive trafik ikke så attraktivt et alternativ til personbiltrafik.

3. Miljøvurdering

3.1 Afgrænsning af emner til miljøvurdering

Aarhus Kommune har med udgangspunkt i screeningen og en høring af berørte myndigheder afgrænset de væsentlige forhold, som skal beskrives, analyseres og vurderes i miljørapporten, samt fastlagt et egnet detaljeringsniveau for den konkrete miljøvurdering. Aarhus Kommune har ligeledes taget stilling til, om vurdering af alternativer er relevant.

Høring af berørte myndigheder
Aarhus Kommune har gennemført en høring af miljøvurderingens afgrænsning og indhold hos følgende berørte myndigheder:

- Vejdirektoratet
- Miljøstyrelsen
- Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen
- Aarhus Stift
- Letbaneselskabet
- Banedanmark
- Midttrafik
- Region Midtjylland

Bemærkningerne er indarbejdet i afgrænsningsnotatet, som fremgår som miljørapportens bilag 1.

Følgende bidrag fra berørte myndigheder er inddraget i miljørapportens miljøvurdering:

- Helhedsplanens konsekvenser for jernbanetrafikken

Alternativer
Det eneste alternativ der indgår i vurderingen, er 0-alternativet, hvor planlægningen ikke ændres, da helhedsplanen er en konkretisering af den gældende planlægning.

Emner til miljøvurdering
Aarhus Kommune vurderer, at helhedsplanforslaget er omfattet af kravet om en miljøvurdering, jf. lov om miljøvurdering af planer og programmer og af konkrete projekter (VVM) § 8 stk. 1, idet;

- planen/planerne er omfattet af loven bilag 1 eller 2 (§ 8 stk. 1 nr. 1).

Aarhus Kommune har vurderet, at følgende emner skal indgå i miljøvurderingen:

Trafik

Trafikløsninger

- Etablering af ramper ved Ravnsbjergvej/Ormslevvej til Aarhus Syd Motorvejen, som skal omfordele trafikken, så Viby Torv aflastes. Anlægget vil have indflydelse på trafikflows.
- Etablering af højklasset kollektiv transportform på Skanderborgvej (letbane/BRT). Anlægget vil have indflydelse på trafikflows. Anlægsfasens påvirkning.
- Særtransporter på Skanderborgvej, der er en vigtige rute til Aarhus Havn. Sætter udviklingen langs Skanderborgvej nogle begrænsninger for særtransporter og er der særlige regler ved særtransporter.
- Udvidelse af Viby Centret med fokus på infrastrukturanlæg af parkeringspladser og trafikale flows.
- Helhedsplanens påvirkning af jernbanetrafikken

Støj

- Trafikstøj mod følsom anvendelse ved byudvikling langs større veje.
- Udbygning/ombygning af idrætsanlæg med fokus på støj, infrastrukturanlæg af parkeringspladser og trafikale flows

Vandhåndtering

- Vandområdeplaner
- Habitatområde
- Natura2000
- Regnvandshåndtering, herunder ekstremregn, regnvandsbassiner og renseanlæg.

For alle punkter under vandhåndtering er der fokus på, at der ved nedlæggelse af Viby Renseanlæg og pumpning af spildevand til det nye Marselisborg Renseanlæg forventes

en forøgelse af rensekapaciteten som modsvarer byudviklingen. Samtidigt fjernes påvirkningen fra Aarhus Å. Herudover etableres et nyt større område med regnvandsbassiner, hvor Viby Renseanlæg ligger i dag til håndtering af regnvand. Disse forhold undersøges.

Øvrige emner vurderes ikke at medføre væsentlige miljøpåvirkninger.

3.2 Trafik

Konklusion
Vækstakserne er medvirkende til at sikre grundlag for højklasset kollektiv trafik i henhold til målsætninger på mobilitetsområdet, hvor en mindre andel af transporten sker i personbil.

Etablering af ramper mellem Ravnsbjergvej og Aarhus Syd Motorvejen er vigtig i forhold at sikre acceptable trafikale forhold på Viby Torv. Hvis den gennemkørende trafik ikke ledes udenom Viby Torv, forventes trafikalt sammenbrud, hvilket vil medføre øget støjbelastning, luftforurening og gennemkørende trafik i lokalområder. Der vil kunne ske fortætning uden at der etableres en bedre forbindelse udenom Viby Torv, men det vil blive mindre attraktivt at bo og opholde sig i området.

Etableringen af et tracé til kollektiv trafik på Skanderborgvej vil gøre det mere attraktivt at benytte den kollektive trafik. Hvis der kan flyttes brugere af personbiler til den kollektive trafik, vil dette være gavnligt for miljøet.

Støjniveauet langs vejene vil blive som i dag eller lavere, hvis der etableres en attraktiv forbindelse udenom Viby Torv. En reduktion af hastighedsgrænsen vil ligeledes reducere støjniveauet.

Skanderborgvej er rute for særtransporter. Helhedsplanen er ikke en hindring for dette, hvis der tages hensyn til at der ikke bygges hen over vejen.

Beskrivelse af emnet
Vækstaksen langs Skanderborgvej er medvirkende til at sikre grundlag for højklasset kollektiv trafik i henhold til målsætninger

på mobilitetsområdet, hvor en mindre andel af transporten sker i personbil. Indretningen af gaderummene medvirker desuden til at understøtte Aarhus kommunes målsætning om at blive en grønnere by samt om at kunne håndtere ekstreme regnhændelser.

Helhedsplanen indeholder en strategi om at ombygge Skanderborgvej, så vejens udformning på udvalgte strækninger tilpasses et bymiljø, hvor der i højere grad end i dag er fokus på alle trafikantgrupper samt at forbindelser på tværs af vejen bliver bedre. Ambitionen er at skabe den gode sammenhængende by på tværs af Skanderborgvej.

Hovedgrebet er at bryde Skanderborgvejs lange vejstrækning ned i 3 dele ud fra identitet og karakter af vejrummet. En del af vejstrækningen skal stort set forblive, som den er i dag, men især strækningen mellem Viby Torv og Marselis Boulevard skal have større bylivsfokus blandt andet ved at nedbygge vejen til 2 spor mellem Viby Torv og Kongsvang Station.

Hastighedsgrænsen reduceres fra 60 km/t til 50 km/t mellem Viby Torv og Marselis Boulevard. Lavere hastighed er mindre energikrævende, hvorved tiltaget er positivt i forhold til klimabelastningen. Mellem Ringvej Syd og Viby Torv samt på Viby Ringvej mellem Åhavevej og Viby Torv reduceres hastighedsgrænsen fra 70 km/t til 50 km/t, hvilket ligeledes er positivt i forhold til klimapåvirkningen fra trafikken.

<u>Etablering af ramper mellem Ravnsbjergvej og Aarhus Syd Motorvejen</u>
Viby Torv og Skanderborgvej er i dag en del af ringvejen, da strækningen skaber forbindelse mellem Ringvej Syd og Viby Ringvej. Trafikafviklingen på Viby Torv er i dag ved kapacitetsgrænsen morgen og eftermiddag. Trafikken på det overordnede vejnet forventes generelt at stige. For at aflaste Viby Torv og Skanderborgvej planlægges ringvejsforbindelsen omlagt ved at etablere ramper mellem Ravnsbjergvej og Aarhus Syd Motorvejen. Herved kan en væsentlig trafikmængde ledes udenom Viby Torv. Figur 1 angiver dagens trafiktal samt forventede trafiktal med eller uden ramper.

Grundet byfortætning og en generel vækst i biltrafikken forventes Viby Torv dog om 15 år fortsat at skulle håndtere en trafikmængde som i dag, som det fremgår af figuren.

Motorvejsramperne medfører, at trafikken ikke vil stige til et kritisk niveau med store sammenbrud i trafikafviklingen. En etablering af ramper mellem Ravnsbjergvej og Aarhus Syd Motorvejen gavner projektområdet, men vil også generelt set være et nødvendigt tiltag for at opretholde en god ringvejsforbindelse.

Ramperne er et mobilitetsprojekt, der som udgangspunkt ikke indgår i helhedsplanens områdeafgrænsning, men projektet giver nogle afledte positive effekter for Viby Torv, som kan gøre planområdet mere attraktivt. Rampernes miljøpåvirkning behandles særskilt i forbindelse med dette vejprojekt.

Figur 1. Dagens trafiktal samt forventede trafiktal i 2035 med eller uden ramper ved Ravnsbjergvej.

<u>Etablering af højklasset trafik på Skanderborgvej.</u>
Helhedsplanen indeholder et mål om at styrke den kollektive trafik ved at etablere et tracé forbeholdt den kollektive trafik på hele projektstrækningen. Der etableres en højklasset kollektiv forbindelse med BRT eller letbane. Viby Torv styrkes som knudepunkt i den kollektive trafik, hvor der kan ske skift mellem kollektive transportmidler. Ved at styrke den kollektive trafik og samtidigt nedbygge vejen forventes en ændret transportmiddel-

fordeling, så flere brugere anvender den kollektive trafik fremfor bilen.

Etableringen af et særskilt tracé vil indsnævre Skanderborgvej, hvilket kan medvirke til at reducere hastigheden.

Særtransporter
Skanderborgvej er transportrute for nogle typer af særtransporter til Aarhus Havn. Særligt høje transporter benytter ruten, hvilket indretningen af vejrum skal tage hensyn til. Der må ikke bygges hen over Viby Ringvej eller Skanderborgvej, da ruten blandt andet anvendes til høje transporter. Når der tages hensyn til dette, vil udviklingen af projektområdet ikke påvirke muligheden for særtransporter.

Udvidelse af Viby Centret med fokus på infrastrukturanlæg af parkeringspladser og trafikale flows
Trafiksystemet er i dag komplekst omkring Viby Centeret. I forbindelse med den konkrete planlægning af fortætningsmulighederne skal trafikflows vurderes og adgange til området skal udformes trafiksikkert.

Trafikstøj
Viby Ringvej og Skanderborg er ifølge Aarhus Kommunes støjkortlægning støjbelastet af vejtrafik. Lavere hastighed vil give mindre støj. Da trafikmængderne fortsat vil være betydelige, forventes det dog, at der i planlægningen af boliger, erhverv og opholdsarealer skal tages hensyn til trafikstøjen. Det forventes, at store dele af bilparken vil overgå til elbiler. Dette er uafhængigt af helhedsplanen, men hvis det sker, så kan der forventes et lavere støjniveau, da den primære støj ved hastigheder under 50 km/t er motorstøj.

Øvrigt om trafikale forhold
Tryghed og trafiksikkerhed er et vigtigt element i planen for at skabe bedre vilkår for byliv. Ved at reducere hastigheden flere steder i projektområdet samt ved at forbedre krydsningsmulighederne forventes det at trafiksikkerheden forbedres.

Vejrum skal indrettes udformes, så de i højere grad kan optage konsekvenserne fra skybrud og bliver dermed en del af klimatilpasningen. I dag er der hårde overflader på store arealer, hvorimod planen indeholder bedre mulighed for nedsivning ligesom

afledning af vand ved skybrud indarbejdes, så konsekvenserne minimeres.

Helhedsplanens konsekvenser for jernbanetrafikken medtages i vurderingen som på baggrund af ønske fra BaneDanmark. En udvikling i området forventes af styrke den kollektive trafik.

En eventuel udbygning af de større idrætsanlæg vurderes ikke at medføre trafikale udfordringer, men der vil være en særskilt vurdering ved de enkelte anlæg. Især vil de idrætsanlæg med en bolignær placering af boldbaner der ønskes udnyttet mere intensivt skulle vurderes ift. om der er gener fra en evt. udvidelse.

Miljøemnet i forhold til referencescenarie (0-alternativ)
Hvis Viby Ringvej og Skanderborgvej bevares med dagens udformning, vil der fortsat kunne ske byudvikling langs vejene. Området vil dog ikke medvirke til at opfylde en lang række af miljøforbedringer, som blandt andet fremgår af kommuneplanen. Vejene vil fortsat fremstå med store arealer med fast belægning ligesom de vil være indrettet på bilernes præmisser.

<u>Etablering af ramper mellem Ravnsbjergvej og Aarhus Syd Motorvejen</u>
Hvis der ikke etableres ramper mellem Ravnsbjergvej og Aarhus Syd Motorvejen vil trafikmængden på Viby Torv stige til et kritisk niveau, hvor der dagligt vil være kø det meste af døgnet, da det er vanskeligt at udbygge krydset. Dette vil øge støj- og luftforureningsniveauet i området.

<u>Etablering af højklasset trafik på Skanderborgvej</u>
Der er i dag A-busser på Skanderborgvej. Der kan muligvis etableres busprioritering men dette er ikke så attraktivt som et højklasset tracé, hvorfor færre formentligt vil vælge den kollektive trafik.

<u>Særtransporter</u>
Ingen påvirkning.

<u>Udvidelse af Viby Centret med fokus på infrastrukturanlæg af parkeringspladser og trafikale flows</u>

Hvis centeret ikke udvides, vil de trafikale forhold formentligt ikke blive ændret. Dagens lidt komplicerede udformning vil herved blive bevaret. Miljøpåvirkningen er dog begrænset.

Trafikstøj
Hvis den gennemkørende trafik på Viby Torv ikke ledes udenom, vil trafikstøjen øges. På Ravnsbjergvej vil støjpåvirkningen derimod ikke blive så kraftigt påvirket.

De lavere hastighedsgrænser på Skanderborgvej vil reducere støjniveauet.

Vurdering af påvirkninger
Helhedsplanen vurderes ud fra et trafikalt synspunkt primært at have positive effekter såsom trafikafvikling, trafiksikkerhed, støj og regnvandshåndtering.

Etablering af ramper mellem Ravnsbjergvej og Aarhus Syd Motorvejen
Ved at lede en del af trafikken udenom Viby Torv vil der opstå færre forsinkelser for trafikken. Løsningen forventes desuden at medføre, at smutvejstrafik igennem lokalområder bliver reduceret.

Løsningen vil medføre, at støjbelastningen på Ravnsbjergvej stiger. Dette vil påvirke nærliggende boliger. Der er dog få boliger tæt på Ravnsbjergvej i forhold til antallet langs Viby Ringvej og Skanderborgvej.

Etablering af højklasset trafik på Skanderborgvej
Bedre forhold for den kollektive trafik med et særskilt tracé vil forbedre fremkommeligheden for den kollektive trafik. Dette forventes at medføre, at flere vil anvende den kollektive trafik på strækningen.

Særtransporter
Ingen påvirkning.

Udvidelse af Viby Centret med fokus på infrastrukturanlæg af parkeringspladser og trafikale flows
Udvidelsen forventes at tiltrække mere biltrafik til Viby Torv. Dette vil øge behovet for at lede trafik udenom Viby Torv, så ærindetrafik prioriteres frem for gennemkørende trafik.

Trafikstøj
Jævnfør ovenstående om etablering af ramper mellem Ravnsbjergvej og Aarhus Syd Motorvejen.

Øvrigt om trafikale forhold
Lavere hastighed vil reducere miljøpåvirkningen i forhold til luftforurening.

Helhedsplanen og udbygningsmulighederne i planen kun vil få en mindre og ubetydelig indflydelse på jernbanetrafikken. Viby Station er placeret i en afstand fra Viby Torv og udbygningsområderne, hvor det vurderes at passagerforøgelsen til denne station vil være meget begrænset. Til Kongsvang Station vil der formodentlig komme flere passagerer, når mulighederne som helhedsplanen lægger op til, er fuldt udnyttede. Der er i forvejen udviklingsmuligheder ved Kongsvang Station. De øgede muligheder helhedsplanen skaber ift. en eksisterende situation, vurderes at være af en størrelsesorden, der kan håndteres af den eksisterende togtrafik. Samlet vurderes det at styrke den samlede kollektive trafik.

Afværgetiltag
Helhedsplanen indeholder tiltag, der forbedrer miljøforhold på en lang række af områder i forhold til klimapåvirkning, afvanding, begrønning, støj og sikkerhed. Der er således umiddelbart ikke behov for afværgeforanstaltninger. En stor del af tiltagene kan udføres uden væsentlige ændringer i forhold til i dag.

Ramper mellem Ravnsbjergvej og Århus Syd Motorvejen vil danne et bedre grundlag for, at bymiljøet omkring Viby Torv samt Skanderborgvej mellem Viby Torv og Ringvej Syd kan udvikles som ønsket. Miljøpåvirkningen af ramperne vil blive behandlet særskilt i forbindelse med udførelsen af dette vejprojekt.

I forhold til at sikre gode bolig- og erhvervsområder samt gode opholdsområder, så skal bebyggelse planlægges, så det støjisoleres og så det afskærmer opholdsarealer fra kritiske støjbelastninger.

Metode og manglende viden

Aarhus Kommunes trafikmodel er anvendt til at undersøge effekterne af motorvejsramper mellem Ravnsbjergvej og Århus Syd Motorvejen.

I den videre planlægning skal den forventede effekt af en højklasset kollektiv trafikforbindelse undersøges nærmere.

2.1 Vandhåndtering

Konklusion
Helhedsplanen vurderes ikke at få indvirkning på Brabrand Sø med omgivelser eller de beskyttede dyr og planter i området.

Helhedsplanen betyder, at regnvandet, der ledes til Dødeå og Brabrand Sø, bliver mere rent, fordi:

- Viby Renseanlæg nedlægges om ca. 10 år og erstattes af et nyt og bedre Marselisborg Renseanlæg
- der indrettes et større område med regnvandsbassiner, hvor Viby renseanlæg ligger i dag, som renser regnvandet, før det ledes ud i Døde Å og Brabrand Sø
- Aarhus Vand frem til 2040 separatkloakerer hele Viby-området.

Inden for helhedsplanen skaber flere og større nedbørsmængder udfordringer. Planen anbefaler derfor, at der på veje, torve, pladser m.m. indrettes vandrender, regnbede, og bassiner med planter og træer. Disse anlæg skal lede vandet hen, hvor det giver værdi i form af bedre forhold for brugerne af området.

På Viby Torv kan bygninger blive ødelagt og trafikken forstyrret ved skybrud. For at undgå det peger planen på, hvor der bør skabes ”huller” i bebyggelserne, så vandet kan komme hurtigt væk til andre steder, hvor det gør mindre skade.

Beskrivelse af emne

Døde Å, sammen med Brabrand Sø del af vandområdeplan, del af Habitatområde nr. 233 og del af Natura 2000-område alle for Aarhus Bugt, samt Viby Renseanlæg.

Med helhedsplanen fastlægges en samlet strategi for den videre udvikling af hele Vibyområdet, herunder de områder i helhedsplanen, der delvist ligger i og grænser op til Brabrand Sø med omgivelser. Den nordvestlige del af helhedsplanen strækker sig således ind i en mindre del af EF Habitatområde og Natura 2000-område (H233).

Udpegningsgrundlaget for Brabrand Sø med omgivelser er fem naturtyper: Næringsrig søer og vandhuller med flydeplanter eller store vandaks, rigkær, bøgeskov på muldbund, elle- og aske-skov ved vandløb, søer og væld, samt egeskov og blandskove på mere eller mindre rig jordbund og tre arter (bilag IV-arter): stor vandsalamander, damflagermus og odder.

Konkret er der registreret stor vandsalamander i et vandhul nordvest for Viby Rensningsanlæg og i Døde Å er der potentielle levesteder for odderen

For at modstå de kommende klimaforandringer, der også vil påvirke områderne inden for helhedsplanen, især Vibyområdet, er Aarhus Vand over de næste 20 år ved at adskille regnvand og spildevand i området. Viby Renseanlæg vil om ca. 10 år blive nedlagt og spildevandet skal pumpes til det nye Marselis-

borg Renseanlæg. Det nye renseanlæg dimensioneres, så rensekapaciteten passer til den kommende byudvikling. Endelig etableres der regnvandsbassiner, hvor Viby Renseanlæg ligger i dag til håndtering – tilbageholdelse og rensning – af regnvand før udledning til Døde Å og Brabrand Sø.

Helhedsplanen udlægger ikke arealer eller giver byggeretter inden for EF Habitatområde og Natura 2000-område (H233), ligesom planen ikke ændrer på overfladestrømningen inden for området.

På baggrund af ovenstående vurderes den samlede helhedsplan hverken nu eller på sigt at indvirke på udpegningsgrundlaget for EF Habitatområde og Natura 2000-område (H233) eller at påvirke yngle- og rastesteder for bilag-IV arter. Derfor er planens påvirkning af disse ikke behandlet yderligere i denne rapport.

Døde Å og Brabrand Sø er omfattet af ”Vandplan for Hovedvandopland 1.7 Aarhus Bugt”. Vandløbet er optaget som blødbundsvandløb med ukendt tilstand. Da kapaciteten på Viby Renseanlæg i dag er nået og da der stadig er fælleskloakerede områder i oplandet, kan der ved store skybrud ske overløb af spildevand til bl.a. Døde Å.

Det samlede projekt for reg- og spildevandshåndtering på renseanlægget og i oplandet vil sikre at den organiske belastning af Døde Å mindskes betydeligt. .

Regnvand – fra både hverdagsregn og skybrud – skal håndteres, så det skaber værdi og skader undgås.
Især i området omkring Viby Torv er der i dag udfordringer med skybrudsvand. Det er således især vanskeligt, at få vandet væk fra veje og pladser omkring Viby Torv. Høj vandstand i vejkrydset Viby Ringvej og Skanderborgvej vanskeliggør, at udrykningskøretøjer o. lign. kan passere og vandet kan skade de områdets bebyggelser.

Vandhåndtering i forhold til referencescenarie (0-alternativ)
Hvis helhedsplanens visioner ikke gennemføres, vil miljøtilstanden i Døde Å i bedste fald være status quo. Dog er det mere sandsynligt, at den vil blive forringet i kraft af, at den organiske belastning af vandløbet vil blive forøget, da byudviklingen i om-

rådet sandsynligvis vil fortsætte, uanset helhedsplanen vedtages.

Tilsvarende vurderes problemerne med overfladevand og afstrømning at blive forstærket, hvis planen ikke gennemføres grundet forsat byudvikling og øgede nedbørsmængder. Desuden vil forholdende for de bløde trafikanter og det grønne islæt i bybilledet ikke blive fremmet i samme grad, som hvis planens visioner realiseres.

Endelig vil konsekvenserne af de kommende års klimaforandringer med mere og hyppigere ekstremregn, kunne påvirke området negativt både i forhold til bygninger og fremkommelighed på vejnettet, hvis visionerne for området ikke efterleves.

Vurdering af påvirkninger

Helhedsplanens visioner for vand og natur i Viby forventes at få en væsentlig positiv indvirkning på miljøet, fordi de vil medvirke til at forbedre kvaliteten i Døde Å, Brabrand Sø og forbedre håndteringen af både hverdags- og skybrudsregn.

Når Aarhus vand har gennemført en separering af kloaksystemet i Vibyområdet og etableret det nye Marselisborg Renseanlæg forventes alt spildevand fremad at kunne håndteres på det nye renseanlæg. Tilsvarende forventes der at ske forbedret rensning af regnvandet med etablering af regnvandsbassiner på de arealer, hvor Viby Renseanlæg nedlægges.
På baggrund af ovenstående vurderes den samlede helhedsplan at få en positiv indvirkning på ”Vandplan for Hovedvandopland 1.7 Aarhus Bugt”, herunder forholdene i Døde Å.

I takt med at helhedsplanens visioner, om etablering regnbede, vandrender m.m. med beplantning og træer på veje, torve og pladser, gennemføres, vil regnvandet blive ledt hen, hvor det kan skabe værdi frem for skade. Disse regnvandsanlæg vil således bidrage til blå og grønne kvaliteter for områdets brugere og forbedre forholdene for de bløde trafikanter.

Efterhånden som Aarhus Vand får gennemført en separering af kloaksystemet i Vibyområdet, og at der i tråd med visionerne i helhedsplanen etableres ”huller” i forbindelse med om- og nybygning af bebyggelserne omkring Viby Torv, vil skybrugsregn

kunne løbe hurtigere bort fra kritiske områder, herunder fra vejkrydset Viby Ringvej og Skanderborgvej, til andre steder, hvor det gør mindre skade.

På baggrund af ovenstående vurderes den samlede helhedsplan at få en positiv indvirkning på håndteringen af regnvand.

Afværgetiltag
Da der er tale om forbedringer af miljøforholdene, iværksættes der ikke afværgetiltag.

4. Påvirkninger på tværs af emner

Etablering af en letbane- eller BRT-løsning giver mulighed for at reducere antallet af kørespor for biltrafikken fra 4 til 2 spor på strækningen mellem Viby Torv og Christian x's Vej. Dermed kan der etableres en bygade, området bliver fredeliggjort med lavere kørselshastighed, trafiksikkerheden på langs og tilgængeligheden på tværs af gaden øges og det bliver generelt et mere trygt område.

En bydel med mere grønt og flere blå løsninger har indvirkning på hvordan byen bliver indrettet og området bliver mere attraktivt for erhverv og boliger og så har grønt en påvirkning på menneskers mentale sundhed.

Helhedsplanen fungerer også som klimastrategi med klimatilpasningsløsninger og i dag er der et hot spot for regnvand ved ekstremregn i Viby C, hvor vandet opstuves i store mængder. Ved at løse dette problem løses samtidig trafikspørgsmål om redningskøretøjer, da Skanderborgvej er udpeget som en del af det kritiske vejnet, hvilket ekstremregn uden klimaløsninger vil sætte en stopper for.

5. Sammenfattende vurdering

Den sammenfattende vurdering af konklusionerne er, at helhedsplanen ingen negative konsekvenser har for miljøet. Til gengæld vil der formentlig være nogle positive effekter hvad angår håndteringen af skybrudsvand.

6. Krav til planlægningen

6.1 Afværgetiltag

På baggrund af de vurderede konsekvenser af planerne, vurderes der ikke at være behov for afværgeforanstaltninger i planen.

6.2 Overvågning

Der er ikke behov for overvågning på dette niveau, da den foregår i andre projekter og planer.

7. Data, referencer og lovgrundlag

7.1 Regulerende lovgivning

Der er ingen regulerende lovgivning.

7.2 Samlet data og referenceliste

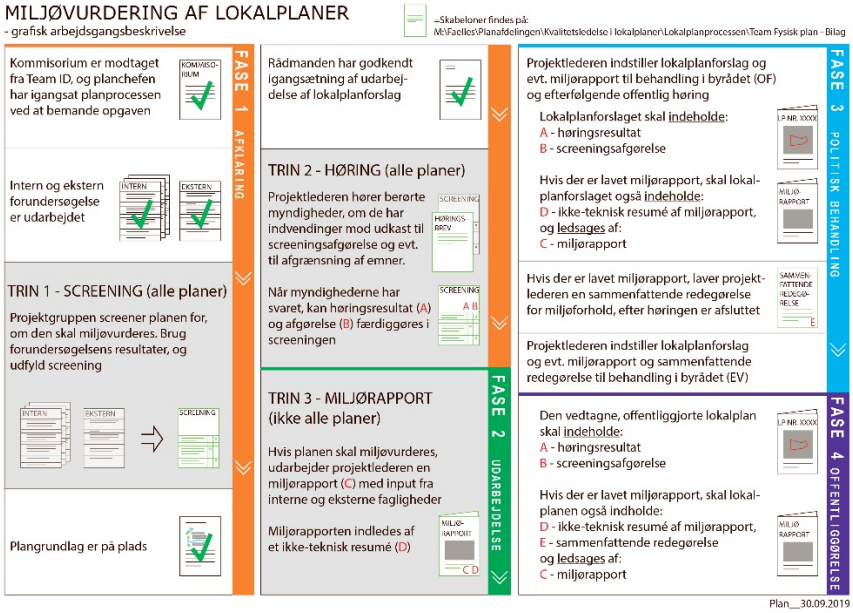
Der er ingen referenceliste.

8. Bilag 1 Screening/afgrænsning af lokalplanen

Screening for miljøvurdering af lokalplaner

Baggrund

Aarhus Kommune, Plan, screener alle planer, der fastlægger rammer for fremtidige anlægstilladelser (helhedsplaner, kommuneplantillæg og lokalplaner) for potentielle væsentlige miljøpåvirkninger. Nedenstående figur viser, hvordan miljøvurderingen indgår i planprocessen.



Formålet med at miljøvurdere planer er at opspore potentielle miljøpåvirkninger tids nok til, at de kan fjernes eller begrænses ved at tilrette planen. Miljøvurderingen kan også kvalificere den efterfølgende offentlige debat og politiske behandling.

Projektgruppen screener for miljøpåvirkninger på baggrund af egen viden og forundersøgelsens resultater. Vurderer projektgruppen, at planen skal miljøvurderes, kan skemaet også bruges til at af-

grænse, hvilke emner miljørapporten skal indeholde, jf. lovens § 11.

Den foreløbige screeningsafgørelse og evt. forslag til afgrænsning sendes i høring hos berørte myndigheder. På baggrund af deres høringssvar træffes den endelige afgørelse om miljøvurdering jf. lovens § 10.

Screeningsafgørelsen, høringsresultatet og den evt. miljørapport skal indgå i den politiske behandling af planforslaget.

Planforslaget kort beskrevet

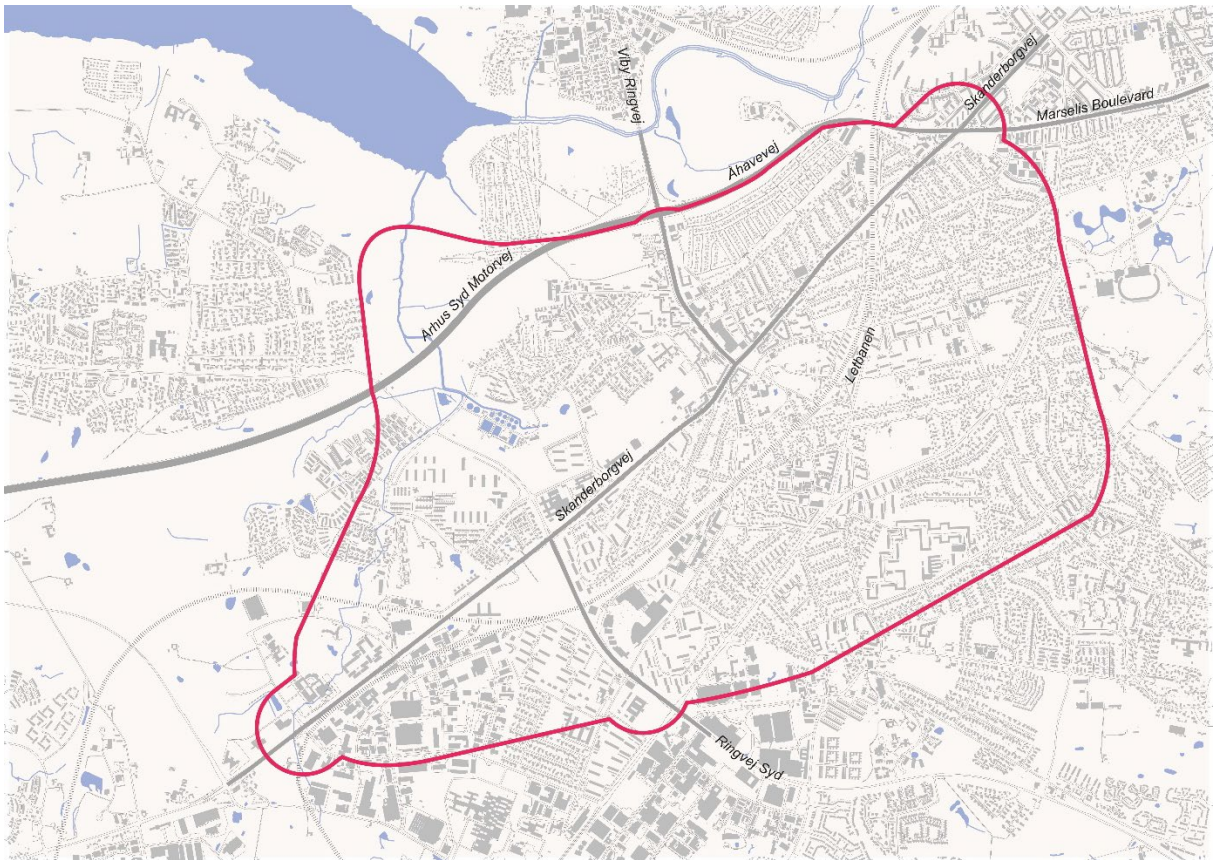
Beskrivelse af helhedsplanens indhold og kort over planområdet
Skanderborgvej er udpeget som en af fire vækstakser i Aarhus Kommuneplan. Det er helhedsplanens formål at sætte den strategiske retning for byudviklingen langs den ca. 5 km lange strækning med overordnede retningslinjer.

Helhedsplanen skal sætte rammerne for at Viby bliver en grøn, sammenhængende og klimasikret bydel med optimale rammer for fællesskab og mødet mellem mennesker. Et sted, hvor der er er plads til alle, plads til bevægelse og mødesteder for enhver smag. Hvor storbylivet mellem kollektive transportformer og store byggerier til erhverv, butikker og bolig på den ene side af Skanderborgvej møder landsbylivet med torveaktiviteter, kultur- og børneliv mellem skole og kirke på den modsatte side af Skanderborgvej.

Et hovedformål er at opnå den blandede by. Det vil være en medhjælpende katalysator til, at de udsatte almene boligområder i Viby, bevæger sig væk fra en mulig ”ghettoliste” placering. Det vil samtidig gøre Vestergårdsskolen mere attraktiv, hvis eleverne på skolen afspejler den blandede by.

Et andet formål er at ændre en del af Skanderborgvejs udtryk fra hurtigkørende trafikvej til en tryg gade. Det forudsætter at en del af trafikken ledes udenom Viby C. Her vil ramper fra Ravnsbjergvej til Aarhus Syd Motorvejen og en højklasset kollektiv transportform på Skanderborgvej være forudsætninger. Byudviklingen langs Skanderborgvej skal skabe et attraktivt og levende bymiljø arkitektonisk tilpasset de forskellige særegne områder og der vil blive bygget tættere langs vejene for at skabe et reelt gaderum. Især på den inderste del af Skanderborgvej fra Viby Torv til Marselis Boulevard. Højden på byggeriet langs vejen holdes på 3-4 etager, mens der i Viby C omkring Viby Torv kan bygges højere.

Der skal skabes forbindelser på tværs af den trafikerede Skanderborgvej for at øge trygheden og sammenhængskraften i Viby. Håndtering af stadig større regnvandsmængder, indbydende grønne rekreative arealer og bedre forbundne områder skal ligeledes være med til at skabe kvaliteter i bymiljøerne omkring Skanderborgvej. Den grønne korridor fra Brabrand Sø og Døde Å ind gennem Viby skal forlænges, så det grønne udtryk i Viby styrkes og så Viby bliver en grøn og sammenhængende bydel. Natura 2000 områdets udpegningsgrundlag vil i den forbindelse ikke blive påvirket.



Helhedsplanens områdeafgrænsning

Til afgørelse af krav om <u>direkte</u> miljøvurdering:

Tjek for Miljøvurdering		Ja	Nej	Bemærkninger
Er planen omfattet af lovens (nr. 1225 af 25/10/2018) bilag 1 og/eller 2?		x		Helhedsplanen indeholder på fire områder emner, som er omfattet af miljøvurderingslovens bilag 2: - En vision om, at Viby Centeret kan udvides. - Etablering af ramper ved Ravnsbjergvej/Ormslevvej, som skal omfordele trafikken, så Viby Torv aflastes. - Etablering af højklasset kollektiv transportform på Skanderborgvej (letbane/BRT). - Et ønske om at udbygge/ombygge idrætsanlæg med boldbaner, så det kan opfylde det stigende behov for idrætsfaciliteter.
Hvis ja:	Er planen en mindre ændring af en eksisterende plan, som tidligere er miljøvurderet?		x	Der er ikke tidligere udarbejdet en helhedsplan for området.
	Omfatter planen alene et mindre område på lokalt plan?		x	Helhedsplanen omfatter et større område inden for hvilket der forventes at blive udarbejdet flere lokalplaner.
Kan planen påvirke et internationalt naturbeskyttelsesområde (Natura 2000) væsentligt?			x	Nærmeste Natura 2000-område er Brabrand Sø med omgivelser (H233), hvor en del af Natura 2000-området ligger inden for helhedsplanens område. Udpegningsgrundlaget for området er fem naturtyper: Næringsrig søer og vandhuller med flydeplanter eller store vandaks, rigkær, bøgeskov på muldbund, elle- og aske-skov ved vandløb, søer og væld, samt egeskov og blandskove på mere eller mindre rig jordbund og tre arter: stor vandsalamander, damflagermus og odder. Spildevand fra planområdet ledes til separat spildevandsanlæg.

			Helhedsplanen udlægger ikke arealer eller giver byggeretter inden for Natura 2000 området. Helhedsplanen ændrer ikke på overfladestrømningen inden for området. Heller ikke på sigt forventes Natura 2000 området påvirket af helhedsplanen, da der med flytningen af Viby Renseanlæg til det nye Marselis Renseanlæg forventes en forøgelse af rensekapaciteten på det nye anlæg som modsvarer byudviklingen. Herudover etableres regnvandsbassiner, hvor Viby Renseanlæg ligger i dag til håndtering af regnvand. Disse tiltag vurderes samlet at gavne udpegningsgrundlaget for Natura 2000 området.
Kan planen beskadige, ødelægge eller påvirke yngle- og rastesteder for bilag IV–arter?		x	Der er registreret stor vandsalamander i vandhullet, som ligger nordvest for Viby rensningsanlæg. Derudover er der potentielle levesteder for odderen i Døde å. Planlægningen vurderes ikke at kunne påvirke yngle- og rastesteder for disse bilag IV-arter.
Andet, f.eks. Højhuspolitik		x	Der henvises til højhuspolitikken for Aarhus Kommune. Planforslaget ændrer ikke på mulighederne for højhusbyggeri udover, hvad der allerede gives i højhuspolitikken.
Kan helhedsplanen i øvrigt få væsentlig indvirkning på miljøet?		x	Det vurderes ikke.

Afgrænsning af emner til miljøvurdering

Ved beslutning om miljøvurdering skal der foretages en udvælgelse af emner (afgrænsning) på basis af dette skema (baseret på miljøvurderingslovens bilag 4):

Emne	Vurdering i forhold til relevans for planen		Kommentar/begrundelse
	Relevans	Ingen relevans	
Habitatområder		x	Den organiske belastning af Døde å og Brabrand Sø må ikke øges, hvilket ikke forventes at ske, da der med flytningen af Viby Renseanlæg til det nye Marselis renseanlæg forventes en forøgelse af rensekapaciteten på det nye anlæg, der modsvarer byudviklingen. Herudover etableres regnvandsbassiner, hvor Viby Renseanlæg ligger i dag til håndtering af regnvand Helhedsplanen forventes derfor ikke at påføre Habitatområderne forøget belastning
Bilag IV-arter		x	Området omfattet af helhedsplanen er allerede betydelig påvirket af menneskelig aktivitet. Da planen i endvidere ikke udlægger byggeret eller arealer til byudvikling, vurderes den ikke at få indvirkning på bilag IV arterne. Det gælder således også for området omkring Dødeå, hvor der er registreret potentielt levested for odder. Planen vurderes altså ikke at indvirke på den økologiske funktionalitet for odderen.
Internationale miljømål (f.eks. WHO)		x	
EU-miljømål (f.eks. vandområdeplaner, luft eller risiko)	x		Relevant ift vandområdeplaner da hele/storedele af helhedsplanen ligger i oplandet til

			Brabrand Sø. Døde å (vandområdeplan) – blødbundsvandløb med ukendt tilstand. Organiske belastning af vandløbet må ikke øges, hvilket ikke forventes at ske, da der med flytningen af Viby Renseanlæg til det nye Marselis Renseanlæg forventes en forøgelse af rensekapaciteten på det nye anlæg som modsvarer byudviklingen. Herudover etableres regnvandsbassiner, hvor Viby Renseanlæg ligger i dag til håndtering af regnvand Oplysninger i forhold til virksomheden Carpenter på Michael Drewsens Vej 9-11, 8270 Højbjerg: Virksomheden er en kolonne-2 risikovirksomhed med et oplag af TDI (toluendiisocyanat), som i tilfælde af uheld eller brand kan give anledning til giftige gasudslip. Jf. bekendtgørelse nr. 371 af 21/04/2016 om planlægning omkring risikovirksomheder skal der tages hensyn til risiko for større uheld i planlægningen. Med en beliggenhed midt i et erhvervsområde er der tage højde for disse forhold i dag. Carpenter har i deres sikkerhedsdokument af oktober 2015 fået foretaget beregninger på udvalgte uheldsscenarier. Udbredelsen af skade med døden til følge, AEGL3 og irreversible skader AEGL2, viser på værste scenarier en konsekvensafstand på hhv. 80 og 120 meter. Ved en afstand på 400 meter til grænsen for prioriteret byudvikling i Helhedsplanen er

			denne uden for Carpenters maksimale konsekvensafstand.
Danske miljømål (Miljøstyrelsens vejledninger – støj, vibrationer, lugt, luft eller Sundhedsstyrelsens – f.eks. magnetfelter)	x		Støj fra trafik ift. boligområder
Biologisk mangfoldighed		x	Ikke relevant
Befolkningen, herunder afvikling af trafik	x		Her skal undersøges trafikflows og trafiktal som følge af de to infrastrukturprojekter hhv. højklasset kollektiv transportform på Skanderborgvej og ramper, der kobler Ravnsbjergvej/Ormslevvej på Aarhus Syd Motorvejen. Hvilke konsekvenser får projekterne på trafikafviklingen. Skanderborgvej er i dag udpeget som en vigtig rute for særtransporter til Aarhus Havn. Det skal undersøges hvilken indflydekse byudvikling langs Skanderborgvej og etablering af en højklasset kollektiv transportform får på denne rute for særtransporter.
Menneskers sundhed (f.eks. WHO)		x	Ikke relevant
Fauna og flora		x	Ikke relevant
Jordbund (arealforbrug, jordforurening)		x	Helhedsplanen inddrager ikke flere arealer end der allerede i dag er udlagt til by. Der er registreret forurenede grunde indenfor helhedsplanens område.
Vand (overfladevand, afstrømning og grundvand)	x		Helhedsplanen indeholder visioner til håndtering af vandet, så overfladevand, afstrømning og grundvandsressourcen ikke påvirkes negativ. Den muliggør indretning af anlæg til håndtering af regnvand på overfladen. Flytningen af Viby renseanlæg til det nye Marselis rensean-

			læg og indretning af regnvandsbassiner på Viby renseanlæg sikrer en spildevandsrensning, der modsvarer byudviklingen. Flytning af renseanlægget sker i en anden planlægning, men har indflydelse for helhedsplanen.
Luft (lugt, støv og luftforurening)		x	Ikke relevant
Klimatiske faktorer (vind, oversvømmelse og om planen i sig selv kan påvirke klimaet)	x		Helhedsplanen indeholder visioner til håndtering af ekstrem regn. Den muliggør indretning af anlæg til håndtering af regnvand på overfladen og anviser, hvor passage for vand skal være mulig ved skybrud (eks. i forhold til ny bebyggelse).
Materielle goder (miljøpåvirkninger der forhindrer andre i at udnytte deres arealer og et bredt blik på afledte effekter)		x	Ikke relevant
Kulturarv, herunder kirker og deres omgivelser		x	Der er i planen taget hensyn vigtigheden af kirken som landmark i Viby og der arbejdes i planen for at styrke landsbyidentiteten.
Arkitektonisk og arkæologisk arv		x	Ikke relevant
Landskab		x	Ikke relevant
Det indbyrdes forhold mellem ovenstående faktorer		x	Spildevandsplanens realisering har indflydelse på helhedsplanens realisering. De arbejder i samme retning.
Kumulative effekter med andre planer		x	

Udkast til afgørelse:

Aarhus kommune, Plan, vurderer på baggrund af egen viden, forundersøgelse og screening, at helhedsplanen for Skanderborgvej skal miljøvurderes, og at følgende emner skal indgå i miljøvurderingen:

Infrastruktur

Trafikløsninger

- Etablering af ramper ved Ravnsbjergvej/Ormslevvej til Aarhus Syd Motorvejen, som skal omfordele trafikken, så Viby Torv aflastes. Anlægget vil have indflydelse på trafikflows.
- Etablering af højklasset kollektiv transportform på Skanderborgvej (letbane/BRT). Anlægget vil have indflydelse på trafikflows. Anlægsfasens påvirkning.
- Særtransporter på Skanderborgvej, der er en vigtige rute til Aarhus Havn. Sætter udviklingen langs Skanderborgvej nogle begrænsninger for særtransporter og er der særlige regler ved særtransporter.
- Udvidelse af Viby Centret med fokus på infrastrukturanlæg af parkeringspladser og trafikale flows.

Støj

- Trafikstøj mod følsom anvendelse ved byudvikling langs større veje.
- Udbygning/ombygning af idrætsanlæg med fokus på støj, infrastrukturanlæg af parkeringspladser og trafikale flows

Vandhåndtering

- Vandområdeplaner
- Habitatområde
- Natura2000
- Regnvandshåndtering, herunder ekstremregn, regnvandsbassiner og renseanlæg.

For alle punkter under vandhåndtering er der fokus på, at der ved flytningen af Viby Renseanlæg til det nye Marselis Renseanlæg forventes en forøgelse af rensekapaciteten på det nye anlæg som modsvarer byudviklingen. Herudover etableres regnvandsbassiner, hvor Viby Renseanlæg ligger i dag til håndtering af regnvand. Disse forhold undersøges.

Øvrige emner vurderes ikke at medføre væsentlige miljøpåvirkninger.

Høringsresultat:

Der er indkommet svar fra 3 berørte myndigheder; Vejdirektoratet, BaneDamark og Viby Menighedsråd.

Vejdirektoratet bemærker at de på det foreliggende grundlag ikke kan vurdere, om et eventuelt tilslutningsanlæg ved Ravnsbjergvej/Ormslevvej vil kunne godkendes. Forinden der træffes beslutning herom, bør de trafikale effekter af et sådant anlæg analyseres nærmere i sammenhæng med motorvejens trafikale funktion. Vejdirektoratet bemærker, at nye ramper til Aarhus Syd Motorvejen ikke aktuelt indgår i Vejdirektoratets planer for udvidelse og/eller ændringer af statsvejnettet, og at Vejdirektoratet ikke har mulighed for at bidrage økonomisk til et evt. kommende projekt, forundersøgelser mv.

BaneDanmark bemærker at en vurdering af konsekvenser på jernbanetrafik bør indgå i miljørapporten.

Viby Menighedsråd bemærker, at Kirkestien 1 bør omdannes til Kulturhus, da det ikke længere er præstebolig og at dette kan åbne sig op ud mod torvet. De bemærker desuden behovet for parkeringspladser ved bisættelser og begravelser, samt to forslag til placering af p-huse.

Afgørelse:

Viby Menighedsråds bemærkninger er mere henvendt til helhedsplanen og kommende lokalplaner end til miljøvurderingen. Vejdirektoratets bemærkninger tages til efterretning. En nærmere analyse vil ske i forbindelse med det konkrete infrastrukturprojekt. BaneDanmarks bemærkning om vurdering af påvirkning på jernbanenettet medtages i miljørapporten.