



# Sammenfattende redegørelse for miljøvurdering af plan og projekt for ny vejforbindelse til Moesgård Museum

12. juli 2018  
Side 1 af 16

- Vedrører tillæg nr. 5 til Kommuneplan 2017 (planforslag offentliggjort som tillæg nr. 81 til Kommuneplan 2013).
- Projekt for Ny vejforbindelse til Moesgård Museum.

## TEKNIK OG MILJØ

Center for Byudvikling og Mobilitet  
Aarhus Kommune

### CBM Team Fysisk Plan

Kalkværksvej 10  
8000 Aarhus C

Telefon: 89 40 20 00

Direkte telefon: 41 85 98 30

E-mail:

[byudviklingogmobilitet@aarhus.dk](mailto:byudviklingogmobilitet@aarhus.dk)

Direkte e-mail:

[bger@aarhus.dk](mailto:bger@aarhus.dk)

Sagsbehandler:

Birte Gersbøll

## Indhold

	Side
Baggrund	2
Miljøredegørelse	3
Bemærkninger indkommet i offentlighedsfasen	8
Vedtagelse af planen sammenholdt med vurderede alternativer	14
Integrering af miljøhensyn i plan og VVM-tilladelse	15
Overvågning af væsentlige miljøpåvirkninger	16

# Sammenfattende redegørelse for miljøvurdering af plan og projekt for ny vejforbindelse til Moesgård Museum

## Baggrund

Aarhus Kommune gennemførte i perioden 12. oktober 2017 til den 5. januar 2018 en offentlig høring om forslag til tillæg nr. 83 til Kommuneplan 2013 med en tilhørende kombineret VVM-redegørelse og miljørapport.

Da projektet blev anmeldt inden den 1. januar 2014 og derfor omfattet af overgangsreglerne i lov nr. 1630 af 26. december 2013 og bekendtgørelse nr. 1654 af 27. december 2013, er VVM processen gennemført efter de hidtil gældende regler, herunder bekendtgørelse nr. 1510 af 15. december 2010.

Siden offentliggørelse af planforslaget er der gennemført revision af kommuneplanen med offentliggørelse af Kommuneplan 2017, hvorfor kommuneplantillægget vedtages som tillæg nr. 5 til Kommuneplan 2017.

I henhold til miljøvurderingsloven skal der i forbindelse med vedtagelse af en plan, hvor der gennemføres miljøvurdering, udarbejdes en sammenfattende redegørelse, hvori der redegøres for:

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

I VVM-redegørelsen er 5 forskellige forslag til forbedret vejadgang til Moesgård Museum blevet undersøgt og analyseret i forhold til at kunne afvikle trafikken hensigtsmæssigt og i forhold til de miljømæssige konsekvenser af vejprojektet.

De undersøgte alternativer ud over 0-alternativet er:

- Forslag 1 Ny, udvidet Moesgård Allé
- Forslag 2 Ensretning af biltrafik og ny 'Golfbanevej'.
- Forslag 3A Nordlig forlægning af Moesgård Allé for al biltrafik.
- Forslag 3B Nordlig forlægning af Moesgård Allé for vestkørende biltrafik
- Forslag 4 Sydlig forlægning af Moesgård Allé.

De tungtvejende hensyn i området er kulturmiljøet, landskabet, naturen og de rekreative interesser, men også andre forhold som grundvand og støj er på tale. Hvis der er fundet væsentlige negative konsekvenser af et forslag, er det vurderet, om konsekvenserne kan undgås eller minimeres ved afværgende foranstaltninger. I det følgende er de sammenfattende vurderinger inden for hvert af de undersøgte emner kort resumeret.

## Miljøredegørelse

### Kulturarv og kulturmiljø

**Forslag 1** betyder at den gamle herregårdsallé fjernes og erstattes med ny allé-bepantning. På kort sigt vil det være en betydelig visuel mangel om end dette til dels kan afværges ved at plante så store træer som muligt. På længere sigt vil forslag 1 til gengæld skabe en langt mere homogen og ensartet allé, som respekterer den historiske allés kulturhistoriske betydning for herregårdslandskabet og det aksefaste herregårdsanlæg med have, hovedbygning, avlsbygninger og allé. Den rekreative sti syd for alleen vurderes ikke at ville gribe forstyrrende ind i alléens oplevelsesværdi.

I **forslag 2** forbliver Herregårdsalléen upåvirket. Den nye "Golfbanevej" i forslag 2 vurderes at medføre ubetydelig påvirkning af kulturmiljøet, da den ikke er placeret i den centrale del af kulturmiljøet.

**Forslag 3a** medfører indgreb i herregårdsalléens historiske tracé i den vestlige ende. Umiddelbart efter de to små bygninger ved Oddervej føres bilisterne "ud af" alléens historiske akse, mens de bløde trafikanter føres "ind i akse". Dette er et uheldigt indgreb i alléen, hvor den faste akse ellers er en vigtig del af kulturmiljøet, og det giver en forstyrret landskabsoplevelse.

**Varianten forslag 3b** har på flere punkter påvirkninger, der ligner forslag 3a. De negative konsekvenser for kulturmiljøet vurderes dog at være lidt mindre ved forslag 3b i og med, at den østkørende trafik følger den eksisterende allé i dens nuværende historiske akse. Den rekreative sti syd for alléen vurderes endvidere at kunne indpasses i landskabet uden negative konsekvenser.

**Forslag 4** vil være et uheldigt indgreb i alléens historiske akse i den vestlige ende af Moesgård Allé, hvor vej og sti flettes ind og ud af alléens akse. Med derudover vil forslag 4 også medføre store forstyrrelser og indgreb i kulturmiljøet i den østlige ende af alléen ved den gamle hulvej, Samsvej, der er et af kulturmiljøets centrale elementer.

### Landskab og visuelle forhold

**Ved forslag 1** vil de landskabelige påvirkninger løbende udvikle sig over tid. De første år vil tabet af de eksisterende træer være markant, idet de nye allé-træers dominans være mindre effektfuld. På lidt længere sigt, efterhånden som årene går og træerne vokser, vil alléen fremstå symmetrisk, velafgrænset og styrket i forhold til de eksisterende forhold, og vil sikre alléen som et landskabeligt element. Endvidere vil alléen blive forlænget mod vest med ca. 140 m.

**Forslag 2** vil ikke ændre på det eksisterende landskab omkring Moesgård Allé, og har derfor heller ikke en indvirkning på de væsentligste landskabelige værdier. Forslaget vil i stedet ændre på landskabet nord for golfbanen. Området er tæt bevokset med skov og krat, som i en vis grad ryddes for at give plads til den nye vej. Indgrebet er tydeligt og deler området i to, men da der stadig vil være bevoksning på begge sider af vejen, bryder ændringen ikke ind i de omgivende, åbne landskabelige rum. Nede i terræn er ændringen svær at se fra boligerne nord for golfbanen. Det skyldes både, at eksisterende beplantning afskærmer vejen, og at terrænforskelle skjuler vejen i forhold til eksisterende bebyggelse.

**Ved forslag 3a** giver den nordlige forlægning en forstyrret landskabsoplevelse i den vestlige ende af alléen, hvor man skal forholde sig til ind- og udfletning af vej og sti. Asfaltbelægningen på stien (den eksisterende allé) bevirker, at denne fremstår lige så dominerende som bilvejen. I forvejen er landskabet på nordsiden af alléen et småskalalandskab, rumligt afgrænset af beplantninger på golfbanen. En ny vej vurderes at være en betydelig ændring af det eksisterende landskab. Vejens østlige del vil blive skåret ned i bakken og derfor være mindre dominerende i dette landskab. Forslag 3a griber dog ikke ind i de væsentligste landskabelige

værdier syd for alléen og udsigten fra alléen ud over Fulden-fredningen er uændret for cyklister og gående. For bilisterne er udsynet mindsket, da man skal kigge gennem to rækker af træer for at opnå samme udsyn.

**Med forslag 3b** fastholdes aksens op til Moesgaard for østkørende trafik. Vejen nord for alléen og i mindre grad stien syd for alléen giver dog et rodet udtryk i den vestlige ende ved Oddervej, hvorved det aksefaste snit til dels mister sin betydning, da mange elementer fanger opmærksomheden på samme tid. Fra golfbanen er oplevelsen af det nye spor meget lig oplevelsen ved forslag 3a. Omend der er kun tale om ét spor, så er der stadig et brud med småskala-landskabet, og påvirkningen vurderes derfor ikke at være mindre væsentlig end forslag 3a.

**Forslag 4** vurderes at medføre væsentlige negative landskabelige konsekvenser på såvel kort som lang sigt. Vejanlægget i det åbne, fredede landskab syd for alléen vil være et dominerende anlæg i herregårdlandskabet og vil mindske den nuværende allés rumligt afgrænsende funktion i landskabet, idet vejanlægget vil være synligt og dominerende i de åbne marker. De landskabelige kig fra alléen videreføres for bløde trafikanter, men udsynet mellem allé-træerne vil være præget af den nye vejs beliggenhed i forgrunden.

## Trafik

**Forslag 1** vurderes ikke at medføre en ændret fordeling af trafikken på vejnettet. Derimod vil forslaget medvirke til en mærkbar bedre fremkommelighed på Moesgaard Allé, idet passagen af modkørende biler bliver lettere på det bredere vejprofil. I forslaget færdes de bløde trafikanter på sti i særskilt tracé. Den nuværende adgang for bybusser og cyklister ad Ny Moesgårdvej bliver sikret ved forslaget.

**Forslag 2** vil medføre en ny fordeling af trafikken på vejnettet i området, således at halvdelen af biltrafikken på Moesgård Allé overflyttes til Ny Moesgårdvej og den nye vej nord om golfbanen. Ensretningen vil betyde øget transportarbejde, idet biltrafik fra museet mod syd ad Oddervej får en omvejskørsel på ca. 2,7 km. Det indebærer en risiko for, at nogle bilister vælger at køre mod ensretningen. Samtidig kan det blive nødvendigt at etablere kanalisering på Oddervej til venstresvingende trafik mod den nye vej nord for golfbanen. Forslag 2 vil medføre en omlægning af busruten for sydgående trafik til museet, så den følger den nye Golfbanevej, hvilket medfører øget rejsetid og deraf følgende øgede driftsomkostninger for busdriften. I forslag 2 vil de bløde trafikanter på Moesgård Allé og især Ny Moesgårdvej færdes dobbeltrettet og sammenblandet med ensrettet vejtrafik, hvilket forudsætter skiltning og øvrige mindre vejtiltag for at sikre trafikikkerheden.

**Forslag 3A** vurderes ikke at medføre en ændret fordeling af trafikken på vejnettet. Derimod vil forslaget medvirke til en mærkbar bedre fremkommelighed, idet der bliver etableret en ny og bredere dobbeltrettet vej til biltrafik. I forslaget færdes de bløde trafikanter på sti i særskilt tracé. Den nuværende adgang for bybusser og cyklister ad Ny Moesgårdvej bliver sikret ved forslaget.

**Forslag 3B** vurderes ikke at medføre en ændret fordeling af trafikken på vejnettet. Derimod vil forslaget medvirke til en mærkbar bedre fremkommelighed, idet det bliver etableret et ekstra kørselspor. I forslaget færdes de bløde trafikanter på sti i særskilt tracé. Den nuværende adgang for bybusser og cyklister ad Ny Moesgårdvej bliver sikret ved forslaget.

**Forslag 4** vurderes ikke at medføre en ændret fordeling af trafikken på vejnettet. Derimod vil forslaget medvirke til en mærkbar bedre fremkommelighed, idet der bliver etableret en ny og bredere dobbeltrettet vej til biltrafik. I forslaget færdes de bløde trafikanter på sti i særskilt tracé. Den nuværende adgang for bybusser og cyklister ad Ny Moesgårdvej bliver sikret ved forslaget.

## Rekreative forhold

**Forslag 1** vil medføre bedre adgangsforhold til Moesgård Museum og de øvrige rekreative funktioner i området, herunder bedre forhold for gående og cyklister. De bløde trafikanter færdes på sti syd for den udvidede Moesgård Allé i særskilt tracé.

**Forslag 2** vil medføre et øget transportarbejde for såvel biler som busser. 11 De bløde trafikanter på Moesgård Allé og især Ny Moesgårdvej vil endvidere skulle færdes dobbeltrettet og sammenblandet med ensrettet vejtrafik, hvilket forudsætter skiltning og øvrige mindre vejtiltag for at sikre trafiksikkerheden.

**Forslag 3A** vil medføre bedre adgangsforhold til Moesgård Museum og de øvrige rekreative funktioner i området, herunder bedre forhold for gående og cyklister. De bløde trafikanter færdes på sti (den eksisterende Moesgård Allé) i særskilt tracé.

**Forslag 3B** vil medføre bedre adgangsforhold til Moesgård Museum og de øvrige rekreative funktioner i området, herunder bedre forhold for gående og cyklister. De bløde trafikanter færdes på sti syd for den eksisterende Moesgård Allé i særskilt tracé.

**Forslag 4** vil medføre bedre adgangsforhold til Moesgård Museum og de øvrige rekreative funktioner i området, herunder bedre forhold for gående og cyklister. De bløde trafikanter færdes på sti (den eksisterende Moesgård Allé) i særskilt tracé.

## Natur og vandløb

### Forslag 1

**Allé-træer:** De nye allé-træer vil få bedre etablerings- og vækstbetingelser, når hele alléen udskiftes på én gang,

**Flagermus:** Nedlæggelse af hele alléen på en gang, kan have en betydelig negative konsekvenser for flagermus, der bruger de eksisterende allé-træer som yngle/rasteområde. Ved realisering af forslag 1 forudsættes det, at der gennemføres en række afværgende foranstaltninger som kan mindske de negative konsekvenser for flagermus.

**Vandløb:** Langballe Bæk kan påvirkes negativt af udvasket sediment som følge af anlægsarbejderne i- og omkring vandløbet, men dette kan modvirkes med afværgende foranstaltninger. Regnvand fra vejen udledes til Langballe Bæk via et nyt regnvandsbassin og forventes således at være renere efter anlæg af den nye vej. Padder Det vurderes ikke, at de beskyttede padder bliver påvirkede, idet forslag 1 ikke medfører påvirkning af nogen af de eksisterende vandhuller. Der placeres en paddepassage i tilknytning til vandløbets eksisterende underføring af Moesgård Allé.

**Øvrige arter, §3 natur og Nature2000 -området:** Der forventes ingen særlig påvirkning af § 3 beskyttet natur eller af Natura 2000-området hverken som følge af anlægsarbejderne. Støj og kørsel kan forstyrre dyrelivet, men ved at undgå aften- og natarbejde, beskyttes dyrelivet mod forstyrrelse døgnet rundt. 12

### Forslag 2

**Allé-træer:** Hovedparten af eksisterende allé-træer bevares. Alléens træer er i forfald, og dette forfald vil fortsætte. Forfaldet skyldes en kombination af alder, træernes udsathed over for trafikskader (fordi de står så tæt på vejen og hænger ind over denne), svampeangreb og den nødvendige, løbende beskæring af udhængende grene.

**Flagermus:** Bevaring af den nuværende allé indebærer, at flagermusenes levested bevares, hvilket er positivt for flagermusene i området. Som følge af det tiltagende forfald og den resulterende træudskiftning, aftager alléens funktion som levested for flagermus imidlertid gradvist over de næste 20 år. Området hvor den nye golfbanevej tænkes placeret er generelt præget af lidt yngre træer end træerne på Moesgård Allé. Det er derfor mindre sandsynligt at der rastende eller ynglende flagermus i disse træer. Træfældning i

området skal dog gennemføres som beskrevet i forslag 1, for at mindske de negative konsekvenser for flagermus.

**Vandløb:** Langballe Bæk påvirkes ikke af anlægsarbejderne. Regnvand fra anlægsområdets blottede flader kan afstrømme mod Ellerenden og belaste den med suspenderet stof. Til forebyggelse heraf kan der anlægges et midlertidigt forsinkelsesbassin. Padder Forslaget forventes ikke at påvirke de eksisterende vandhuller og paddefaunaen heri. Så længe anlægsarbejderne finder sted i dagtimerne, har de ingen betydning for paddernes vandring i aften- og nattetimerne.

**Øvrige arter, §3 natur og Nature2000 -området:** Der forventes ingen påvirkning. Støj og kørsel kan forstyrre dyrelivet, men ved at undgå aften- og natarbejde, beskyttes dyrelivet mod forstyrrelse døgnet rundt.

### Forslag 3A

**Allé-træer:** Hovedparten af eksisterende allé-træer bevares. Alléens træer er i forfald, og dette forfald vil fortsætte. Forfaldet skyldes en kombination af alder, træernes udsathed over for trafikskader (fordi de står så tæt på vejen og hænger ind over denne), svampeangreb og den nødvendige, løbende beskæring af udhængende grene.

**Flagermus:** Bevaring af den nuværende allé indebærer, at flagermusenes levested bevares, hvilket er positivt for flagermusene i området. 13 Som følge af det tiltagende forfald og den resulterende træudskiftning, aftager alléens funktion som levested for flagermus imidlertid gradvist over de næste 20 år.

**Vandløb:** Langballe Bæk kan påvirkes negativt af udvasket sediment som følge af anlægsarbejderne i og omkring vandløbet, men dette kan modvirkes med afværgende foranstaltninger. Regnvand fra vejen udledes til Langballe Bæk via et nyt regnvandsbassin og forventes således at være renere efter anlæg af den nye vej. Padder Anlægsarbejderne vil finde sted tæt på (afstand ca. 10-15 m) ellesumpen og ét beskyttet vandhul på golfbanen, som potentielt rummer en beskyttet paddefauna. Arbejderne skal ske på særlige vilkår.

**Øvrige arter, §3 natur og Nature2000 -området:** Anlægsfasen skal tilrettelægges, så kørsel nær de beskyttede områder, vandhullet og ellesumpen, begrænses mest muligt og der må ikke ske udvaskning af forurenende stoffer/suspenderet stof til § 3 områderne. Anlægsarbejderne skal ske på særlige vilkår.

### Forslag 3B

#### **Allé-træer:**

Hovedparten af eksisterende allé-træer bevares. Alléens træer er i forfald, og dette forfald vil fortsætte. Forfaldet skyldes en kombination af alder, træernes udsathed over for trafikskader (fordi de står så tæt på vejen og hænger ind over denne), svampeangreb og den nødvendige, løbende beskæring af udhængende grene.

#### **Flagermus:**

Bevaring af den nuværende allé indebærer, at flagermusenes levested bevares, hvilket er positivt for flagermusene i området. Som følge af det tiltagende forfald og den resulterende træudskiftning, aftager alléens funktion som levested for flagermus imidlertid gradvist over de næste 20 år.

**Vandløb:** Langballe Bæk kan påvirkes negativt af udvasket sediment som følge af anlægsarbejderne i og omkring vandløbet, men dette kan modvirkes med afværgende foranstaltninger. Regnvand fra vejen udledes til Langballe Bæk via et nyt regnvandsbassin og forventes således at være renere efter anlæg af den nye vej. Padder Anlægsarbejderne vil finde sted tæt på (afstand ca. 10-15 m) ellesumpen og ét beskyttet vandhul på golfbanen, som potentielt rummer en beskyttet paddefauna. Arbejderne skal ske på særlige vilkår.

#### **Øvrige arter, §3 natur og Nature2000 -området:**

Anlægsfasen skal tilrettelægges, så kørsel nær de beskyttede områder, vandhullet og ellesumpen, begrænses mest muligt, og der må ikke ske udvaskning af forurenende stoffer/suspenderet stof til § 3 områderne. Anlægsarbejderne skal ske på særlige vilkår.

#### Forslag 4

**Allé-træer:** Hovedparten af eksisterende allé-træer bevares. Alléens træer er i forfald, og dette forfald vil fortsætte. Forfaldet skyldes en kombination af alder, træernes udsathed over for trafikskader (fordi de står så tæt på vejen og hænger ind over denne), svampeangreb og den nødvendige, løbende beskæring af udhængende grene. I den østlige ende anlægges vejen og stien hen over den gamle hulvej mellem Aarhus og Norsminde, hvor 2-3 fredede poppeltræer må fældes.

**Flagermus:** Bevaring af den nuværende allé indebærer, at flagermusenes levested bevares, hvilket er positivt for flagermusene i området. Som følge af det tiltagende forfald og den resulterende træudskiftning, aftager alléens funktion som levested for flagermus imidlertid gradvist over de næste 20 år.

**Vandløb:** Langballe Bæk kan påvirkes negativt af udvasket sediment som følge af anlægsarbejderne i- og omkring vandløbet, men dette kan modvirkes med afværgende foranstaltninger. Regnvand fra vejen udledes til Langballe Bæk via et nyt regnvandsbassin og forventes således at være renere efter anlæg af den nye vej. Padder Det vurderes ikke, at de beskyttede padder bliver påvirkede, idet anlæggene ikke medfører påvirkning af nogen af de eksisterende vandhuller.

**Øvrige arter, §3 natur og Nature2000 -området:** Der forventes ingen påvirkning af §3 beskyttet natur eller af habitatområdet som følge af anlægsarbejderne. Støj og kørsel kan forstyrre dyrelivet, men ved at undgå aften- og natarbejde, beskyttes dyrelivet mod forstyrrelse døgnet rundt.

#### Støj

Støj fra anlægsarbejderne er vurderet at kunne påvirke et mindre antal boliger omkring vejanlæggene, men da der er tale om en kort periode, vurderes påvirkningerne at være ubetydelige. Til vurdering af de fremtidige støjudbredelser som følge af vejforslagene, er der gennemført beregninger og vurderinger af de støjmæssige virkninger, som hvert af projekialternativerne afstedkommer i forhold til 0- alternativet. Vejanlægget medfører ikke i sig selv øget trafik, men støjbilledet ændres i mindre omfang forårsaget af de forskellige linjeføringer og trafikløsninger. Punktregninger af vejtrafikstøjen ved de udvalgte støjfølsomme anvendelser viser, at støjniveauet ændres for fleres vedkommende, men overvejende i mindre, ikke-hørbart omfang. Det er endvidere forholdsvis få antal boliger der påvirkes. 15 Ved forslag 2 vil Golfbanevejen medføre mærkbar øget vejstøj ved Skådehøjen og til dels også ved Oddervej 249, men støjniveauet er dog stadig under den anbefalede grænseværdi. Ved forslag 4 vil vejen passere meget tæt på boligen Moesgård Allé 18, og støjniveauet vil stige markant, og overstige den anbefalede støjgrænse. Men da vejen griber betydeligt ind i ejendommen, er det forudsat, at boligen og ejendommen nedlægges ved realisering af forslag 4. De anbefalede grænseværdier for vejtrafikstøj er overholdt for alle de nærmeste boliger, dog undtaget Moesgård Allé 1 og 2, hvor støjen fra Oddervej er dominerende. Retningslinjer for støj i Aarhus Kommuneplan er ligeledes overholdt for disse boliger, idet de nye vejforbindelser ikke forøger støjen hørbart, men forbliver på uændret niveau. Hovedparten af golfbanens areal er ikke belastet af vejtrafikstøj, som er over grænseværdien for bynære rekreative områder. Det gælder i al væsentlighed de områder på golfbanen, hvor folk færdes, herunder golfhullerne langs Moesgård Allé. Enkelte golfhuller ud mod Oddervej er belastet over støjgrænsen. Ingen af forslagene ændrer det nuværende støjbillede for golfbanen af betydning.

#### Øvrige miljøforhold

For øvrige miljøforhold henvises til rapporten "VVM og miljøvurdering – Forbedret vejforbindelse til Moesgård Museum" (april 2017), herunder rapportens ikke tekniske resumé.

## Bemærkninger indkommet i offentlighedsfasen

Den offentlige høring om forslaget til kommuneplantillæg og VVM-redegørelse blev gennemført i perioden fra den 12. oktober 2017 til den 5. januar 2018. Inden den offentlige høring pegede byrådet på forslag 1 som den foretrukne løsning, bortset fra Dansk Folkeparti som foretrak forslag 2.

Den offentlige høring resulterede i otte høringssvar. Høringssvarene er resumeret og kommenteret i det følgende. De originale høringssvar er vedlagt som bilag 3 til byrådsindstillingen.

Der er modtaget høringssvar fra:

1. Miljøstyrelsen
2. Danmarks Naturfredningsforening
3. Lokalt Kulturmiljøråd
4. Aarhus Golf Club
5. Holme-Højbjerg-Skåde Fællesråd
6. Ejerforeningen Skådehøjen
7. Grundejerforeningen Teglbakken
8. Helle Bjørn, Højbjerg

### **1. Miljøstyrelsen**

Miljøstyrelsen har ikke indsigelser til planerne men bemærker, at det er forbudt, jævnfør Naturbeskyttelsesloven, at ødelægge eller beskadige yngle- og rasteområder for flagermus. Miljøstyrelsen slår fast, at afværgeforanstaltninger for ovenstående skal beskrives nøjere i kommuneplantillægget. Blandt andet skal beskrivelsen indeholde en kortlægning af, hvilke flagermusarter, der benytter træerne, da dette kan have stor betydning for afværgeforanstaltningernes eventuelle succes.

#### Teknik og Miljø's kommentarer:

Teknik og Miljø har sendt et uddrag af de dele af VVM-redegørelsen afsnit 11 'Natur og vandløb', som omhandler flagermus, til Miljøstyrelsen og har endvidere oplyst, at de nævnte afværgeforanstaltninger vil blive indarbejdet i VVM-tilladelsen.

#### Teknik og Miljø's anbefaling:

Bemærkningerne fra Miljøstyrelsen ikke giver anledning til ændringer i forslaget til kommuneplantillæg,

### **2. Danmarks Naturfredningsforening v/ Sebastian Jonshøj**

Danmarks Naturfredningsforening (DN) mener, at fredningen af alléen ikke kun omfatter hele alléen som landskabsarkitektonisk element men at også hvert enkelt træ må anses for fredet, og at træerne derfor må udskiftes gradvist i takt med at de ældes og dør. Foreningen anerkender dog, at dette synspunkt ikke er fastslået entydigt nogen steder.

DN er derfor imod alternativ 1 og henviser til et notat af 12. juli 2013 fra Fredningsnævnet, der udtrykker samme syn på fredningen og tilkendegiver, at en fældning af alléen under et kun kan ske, hvis Kommunen rejser en ny fredningssag som ændrer fredningen.



DN anfører, at kommunen bør iværksætte en mere omfattende pleje af de nuværende træer, og at man, når de enkelte træer udskiftes over tid, kan plante nye træer i bagkant af de eksisterende træer, så der på sigt opstår en bredere allé med større areal til færdsel.

DN har tidligere peget på alternativ 2 som foreningens foretrukne løsning. Nye oplysninger om, at der er fundet et gammelt jorddige, som ikke fremgår af VVM-undersøgelsen, og som stort set ligger i det foreslåede tracé for "Golfbanevejen", betyder, at DN ikke længere peger på dette forslag. (Se bemærkninger Fra Ejerforeningen Skådehøjen)

I stedet peger DN på alternativ 3b, som "det mindst ringe" af de fem alternativer.

#### Teknik og Miljø kommentarer:

Et centralt spørgsmål i høringssvaret fra Dansk Naturfredningsforening er, hvordan bevarelsen og forvaltningen af en fredet allé bedst opfyldes.

Det anføres bl.a. i høringssvaret: "Der kan herske tvivl og berettiget uenighed om, hvorvidt en allé-fredning er målrettet og beskytter det enkelte træ eller, hvorvidt den alene omfatter alleen som landskabsarkitektonisk element, der i princippet kan opretholdes ved samtidig udskiftning af alle træer. Skønt der i fredningskendelsen for Moesgård Allé er formuleret visse retningslinjer, er det ingen steder entydigt fastslået, hvorledes man skal håndtere denne problemstilling, og man kan derfor indvende, at den ene måde kan være lige så god som den anden. Det bør dog være oplagt, at man definerer en allé som summen af de enkelte træer. Og som konsekvens heraf forvalter en fredet allé med udgangspunkt i, at hvert enkelt træ er beskyttet. Ikke kun for træernes kollektive, kulturhistoriske værdi, men i høj grad også for deres individuelle, biologiske betydning".

DN henviser til notat af 12. juli 2013 fra fredningsnævnet som udtrykker samme syn på fredningen og hvoraf det endvidere fremgår:

"En nødvendig fældning må ske konkret og med genplantning ved fældning. En sådan adgangsvej kan derfor kun søges etableret ved, at kommunen rejser en fredningssag til ændring af fredningen af alléen. Fredningsnævnet kan ikke forud for en sådan sag tilkendegive en endelig stillingtagen til sagen, men det må anses for meget lidt sandsynligt, at fredningsnævnet vil tillade en sådan løsning, hvis det er muligt at etablere en adgangsvej et andet sted, f.eks. uden for de fredede områder ved en nordlig forlægning af Moesgård Allé umiddelbart nord for alléen".

Teknik og Miljø arbejder for generelt for helhedsorienterede løsninger og i projektet for Moesgård Allé er der tale om at finde en fornuftig balance mellem frednings- og kulturmiljøhensyn og trafik- og sikkerhedshensyn.

Der har derfor i VVM-redegørelsen været særligt fokus på hvordan de valgte vejløsninger æstetisk og landskabsmæssigt kan indpasses i omgivelserne og med respekt for fredningen og kulturhistorien, herunder også deres indvirkning på den samlede landskabsoplevelse i området. Samtidig har der også været fokus på, at vejadgangen kan opfylde behovet for en god og sikker trafikbetjening af museet, for både busser, biler, cyklister og gående.

Der er i forbindelse med den offentlige høring ikke kommet nye afgørende oplysninger eller synspunkter frem, som ændrer på Teknik og Miljø's vurdering af, at forslag 1 samlet set er den bedste løsning, idet den både sikrer en tidssvarende adgangsbetjening af Moesgård Museum og på længere sigt vil styrke

kulturmiljøet og landskabet omkring Moesgård, og samtidig er den løsning der, efter Teknik og Miljø opfattelse, bedst tilgodeser formålet med fredningen af den samlede allé.

Trafikalt er der i vurderingen lagt vægt på, at den udvidede allé har et klart, logisk og 'ubruds' forløb fra Oddervej og helt ind til muséet uden krydsninger med cykel- og gangstier.

Kulturmiljømæssigt er der lagt vægt på at vejen følger herregårdsalléens historiske tracé, og at det værdifulde aksiale kig mod hovedbygningen og udsigten over Fuldenfredningen sikres.

Landskabsmæssigt er der lagt vægt på, at den nye allé på længere sigt, efterhånden som træerne vokser, vil komme til at fremstå symmetrisk, velafgrænset og styrket i forhold til de eksisterende forhold og at alléen også i fremtiden vil være sikret som det vigtige landskabelement, den er.

Teknik og Miljø erkender, at det på kort sigt vil være et stort tab at den nuværende allé fældes og erstattes med nye træer, og i den forbindelse er det vigtigt at fremhæve følgende afsnit fra VVM-redegørelsen:

"Selvom allé-træerne bevares i forslagene 2, 3A, 3B og 4, så er træernes tilstand så dårlig, at sår, skader, svamp og væltede træer fortløbende vil forringe alléens tilstand yderligere. Dette vil i væsentlig grad påvirke alléens værdi og vil i sig selv yderligere påvirke de kulturmiljømæssige og landskabelige interesser negativt, sådan som det allerede er tilfældet på dele af alléen i dag. Hovedparten af seljerøntreerne er endvidere så gamle, at de nærmer sig deres maksimale levetid på normalt 80-100 år. Det må således forventes, at allé-træerne under alle omstændigheder vil skulle udskiftes selv om træerne på nuværende tidspunkt bevares".

#### Teknik og Miljø's anbefaling:

Teknik og Miljø anbefaler, at bemærkningerne fra DN ikke giver anledning til ændringer i forslaget til kommuneplantillæg, og at Byrådet peger på alternativ 1, en ny udvidet Moesgård Allé, som den foretrukne løsning, og at Aarhus Kommune efterfølgende rejser en ny fredningssag for at ændre fredningen.

### **3. Lokalt Kulturmiljøråd**

Rådet forslår, at træerne i en ny allé plantes tættere for at opnå den samme "mur-virkning" som den nuværende. Desuden anbefaler Rådet, at der benyttes lindetræer fremfor den foreslåede seljerøn. Endelig mener Rådet, at marker går helt ind til cykelsti, og at overgang mellem cykelsti og natur bør være naturlig og rumme rabatter med højt græs og blomster. Rådet foreslår, at stien anlægges i slotsgrus.

#### Teknik og Miljø's kommentarer:

I det skitseprojekt der ligger til grund for VVM-redegørelsen er træerne placeret med samme afstand som i den eksisterende allé og vil derved med tiden opnå den samme karakter som den nuværende. Det kan imidlertid ikke anbefales at plante træerne tættere da det vil sløre udsigten over det fredede landskab.

Teknik og Miljø er enig i at linnetræer er at foretrække fremfor seljerøn.

#### Teknik og Miljø's anbefaling:

Teknik og Miljø anbefaler, at nye allé-træer plantes med samme afstand som de eksisterende. Forslagene til udformning af overgang mellem sti og natur og belægning på sti medtages i overvejelserne i forbindelse med det endelige skitseprojekt.

#### **4. Aarhus Golf Club**

Aarhus Golf Club anfører, at det hidtidige samarbejde med Aarhus Kommune har været positivt og løsningsorienteret, og at klubben fortsat ønsker at indgå i dette videre arbejde. Klubben har noteret sig, at løsninger, der griber ind i golfbanen, vil blive kompenseret økonomisk af Aarhus Kommune.

Klubben peger ikke på et foretrukket alternativ, men beskriver konsekvenserne for golfbanen i forhold til de enkelte alternativer:

Alternativ 1 vil nødvendiggøre en genindretning af hul 4. Omkostninger vil være overskuelige.

Alternativ 2 vil ikke påvirke golfbanen men vil til gengæld betyde forbedrede adgangsforhold til klubben for brugerne. Golfbanevejen vil fjerne trafik til og fra banen fra Skole- og villaveje.

Alternativ 3a og 3b vil begge store indgreb i 2-3 af banens huller, og det vil være nødvendigt at finde erstatningsareal til disse. Omkostninger til erstatningsareal og nyanlæg vil være betragtelige.

Alternativ 4 vil ikke påvirke golfbanen. Dog skal man være opmærksom på at skabe sikkerhed for bløde trafikanter i forhold til golfbanen.

##### Teknik og Miljø's kommentarer:

Det er korrekt, at Aarhus Kommune skal afholde eventuelle omkostninger til ændringer af golfbanen som følge af etableringen af en ny vejforbindelse til MOMU.

Teknik og Miljø anbefaler på baggrund af VVM-undersøgelsen, at Byrådet peger på alternativ 1 som det foretrukne. Aarhus Golf Club anfører selv, at alternativ 1 kun har mindre konsekvenser for golfbanen.

Først når der er gennemført en ny fredning vil Teknik og Miljø iværksætte en egentlig projektering. Her vil Golfklubben blive inddraget i arbejdet med at definere og prissætte de afledte ændringer af golfbanen.

##### Teknik og Miljø's anbefaling:

Teknik og Miljø anbefaler, at bemærkningerne ikke giver anledning til ændringer i forslaget til kommuneplantillæg.

#### **5. Holme-Højbjerg-Skåde Fællesråd**

Fællesrådet støtter alternativ 1, og peger på vigtigheden af en hurtig reetablering af allé-karakteren.

Fællesrådet henviser i øvrigt til de fremsendte bemærkninger fra Ejerforeningen Skådehøjen med argumenterne imod alternativ 2.

##### Teknik og Miljø's kommentarer:

Fællesrådets bemærkninger er i overensstemmelse med Teknik og Miljø's anbefaling til Byrådet.

##### Teknik og Miljø's anbefaling:

Teknik og Miljø anbefaler, at bemærkningerne ikke giver anledning til ændringer i forslaget til kommuneplantillæg.

## **6. Ejerforeningen Skådehøjen**

Grundejerforeningen Skådehøjen støtter alternativ 1.

Grundejerforeningen er samtidig stærkt imod alternativ 2, da "Golfbanevejen" vil berøre Foreningen negativt. Foreningen fremsender dokumentation for, at der findes et gammelt, beskyttet jorddige, som i store træk forløber i tracéet for Golfbanevejen, men som ikke findes i VVM-rapporten. Diget har været fejlregistreret men Slots- og Kulturstyrelsen har rettet fejlen på Danmarks Miljøportal.

Foreningen anfører, at Golfbanevejen desuden vil medføre såvel visuelle som støjmæssige og trafikale konsekvenser for Foreningen, ligesom der vil være generelle, naturmæssige konsekvenser i form af gamle træer, der skal fældes samt det beskyttede dige.

### *Teknik og Miljø's kommentarer:*

Grundejerforeningens bemærkninger er i overensstemmelse med Teknik og Miljø's anbefaling til Byrådet.

Teknik og Miljø tager oplysningerne om et fejlregistreret jorddige i alternativ 2's tracé til efterretning. Da Teknik og Miljø anbefaler, at der arbejdes videre med alternativ 1, har oplysningerne ikke konsekvenser for det videre arbejde.

### *Teknik og Miljø's anbefaling:*

Teknik og Miljø anbefaler, at bemærkningerne ikke giver anledning til ændringer i forslaget til kommuneplantillæg.

## **7. Grundejerforeningen Teglbakken**

Grundejerforeningen Teglbakken støtter alternativ 2, da Foreningen mener, det samlet set løser flest trafikale udfordringer:

- Løsningen vil få trafikken væk fra krydset Emiliedalsvej / Ny Moesgårdvej, som blandt andet er skolevej til Skåde Skole
- Løsningen vil give bedre vejadgang til institutionerne i området
- Løsningen vil være en ny adgang for beboerne i området og dermed aflaste krydset Stenvej / Oddervej og dermed føre trafikken væk fra Bushøjvænget / Stenvej og til Ringvej Syd
- Løsningen vil give mulighed for at benytte areal nord for MOMU som P-plads, som ved Røde Orm
- Den nordlige busluse i det viste projekt skal fjernes, ellers vil ovennævnte forbedringer ikke være mulige.

Grundejerforeningen har samtidig en række spørgsmål til alternativ 2:

- Hvordan sikres gående og cyklister fra Oddervej til MOMU i alternativ 2?
- Golfbanevejen ligger meget tæt på Dalgården. Vil det være muligt at trække vejen længere mod syd – ind på Golfbanens areal og sikre plads til en støjskærm?
- Hvordan skal krydset mellem Oddervej og Golfbanevejen udformes, så der også er sikker passage af Oddervej for bløde trafikanter?

### Teknik og Miljø's kommentarer:

I forbindelse med ombygningen af Oddervej og lokale justeringer af vejnettet i Skådeområdet blev der afholdt en række dialogmøder med de lokale grundejerforeninger og andre interessenter. Her tilkendegav et stort flertal, at de ønskede en nordlig bussluse, hvis Golfbanevejen blev etableret, så der var sikkerhed for, at gæster fra MOMU ikke valgte at køre gennem boligområdet. Derfor indgår slusen i projektet for alternativ 2, og derfor vurderer Teknik og Miljø ikke, at slusen kan fjernes. Golfbanevejen skal alene betjene MOMU og Aarhus Golf Club.

I forhold til denne primære funktion viser VVM-analysen, at alternativ 2 giver en dårlig trafikafvikling. Dels er løsningen svær at forstå for gæster til MOMU, dels vil løsningen kræve en ny tilslutning til Oddervej, hvilket ikke er ønskeligt i forhold til trafiksikkerheden. Endelig vil alternativ 2 betyde en uønsket sammenblanding af alle trafikarter på Ny Moesgårdvej. Her foretrækker Teknik og Miljø, at Ny Moesgårdvej reserveres til Midttrafiks busrute samt til en sikker og smuk rute for bløde trafikanter, mens den øvrige trafik afvikles på en ny forbedret vej, som beskrevet for alternativ 1. Alternativ 2 vil desuden betyde, at Midttrafiks bus får en uønsket og kostbar omvej til MOMU, da Ny Moesgårdvej vil være ensrettet gennem skoven.

De fremkomne oplysninger om et fredet dige i Golfbanevejens tracé betyder desuden, at vejen ikke umiddelbart kan etableres, men at fredningsmyndighederne også her skal tage stilling til, om diget kan fjernes.

Der vil også kunne etableres ekstra P-plads til MOMU som ved Røde Orm ved valg af alternativ 1. Den nordlige bussluse på Ny Moesgårdvej er placeret, så der er adgang til det grønne areal. Trafikken vil dog skulle ledes gennem boligområdet via Ny Moesgårdvej og Emiliedalsvej og vil derfor belaste boligområdet.

Bløde trafikanter forudsættes i alternativ 2 at kunne færdes dobbeltrettet som i dag på såvel Moesgård Allé som Ny Moesgårdvej.

Der er i forbindelse med VVM-undersøgelsen gennemført beregninger af det forventede støjniveau fra vejtrafikken ved de forskellige løsninger. Beregningerne viser, at støjen vil stige ved Dalgården og Skådehøjen, hvis Golfbanevejen etableres, men at niveauet ligger inden for det tilladte i forhold til kommuneplanens støjbestemmelser. Derfor er der ikke indarbejdet en støjskærm i projektet. De fremkomne oplysninger om et fredet dige betyder samtidig, at det ikke vil være muligt at flytte golfbanevejen mod syd, ligesom en flytning formentlig vil betyde et indgreb i golfbanens funktion.

Byrådet har hidtidig peget på alternativ 1 som det foretrukne, og derfor er der ikke skitseret på udformningen af en eventuel tilslutning af Golfbanevejen til Oddervej. Teknik og Miljø anbefaler fortsat, at Byrådet peger på alternativ 1, og derfor skitseres der fortsat ikke på nævnte kryds.

### Teknik og Miljø's anbefaling:

Teknik og Miljø anbefaler, at bemærkningerne ikke giver anledning til ændringer i forslaget til kommuneplantillæg.

## **8. Helle Bjørn**

Helle Bjørn ønsker den nuværende allé bevaret og at nyplantning fortsat sker for at bevare alléen.

Helle Bjørn foreslår en trafikløsning, hvor den nuværende Moesgaard Allé er ensrettet tilkørselsvej til museet, og at der etableres en ensrettet frakørselsvej syd for den nuværende allé. Der må ses nærmere på, hvor sti skal placeres.

#### Teknik og Miljø kommentarer:

Det foreslåede alternativ indgår ikke i VVM-undersøgelsen.

VVM-undersøgelsen rummer dog et alternativ 4 for en dobbeltrettet vej, syd for den nuværende allé. VVM-undersøgelsen slår fast, at en sydlig vej vil have store negative konsekvenser for natur og kulturmiljø, ligesom vejen vil være meget synlig fra syd i det fredede landskab.

Teknik og Miljø vurderer derfor ikke, at den foreslåede løsning, giver nogle fordele frem for de undersøgte alternativer, der bevarer den nuværende allé. VVM-undersøgelsen udpeger alternativ 1 som det samlet set bedste alternativ, og Teknik og Miljø anbefaler derfor, at der arbejdes videre med alternativ 1.

#### Teknik og Miljø anbefaling:

Teknik og Miljø anbefaler, at bemærkningerne ikke giver anledning til ændringer i forslaget til kommuneplantillæg.

### Vedtagelse af planen sammenholdt med vurderede alternativer

Formålet med en forbedret vejforbindelse er grundlæggende at kunne betjene trafikanterne ad Moesgård Allé på en hensigtsmæssig måde også i lyset af flere besøgende til det udvidede museum. Vejprojektet skal afveje hensynet til den trafikale funktion med hensynet til kulturmiljøet, landskabet, naturen og de rekreative interesser i området.

Der har derfor i VVM-redegørelsen været særligt fokus på hvordan de valgte vejløsninger æstetisk og landskabsmæssigt kan indpasses i omgivelserne og med respekt for fredningen og kulturhistorien, herunder også deres indvirkning på den samlede landskabsoplevelse i området. Samtidig har der også været fokus på, at vejadgangen kan opfylde behovet for en god og sikker trafikbetjening af museet, for både busser, biler, cyklister og gående. Udfordringen har således været at finde en fornuftig balance mellem fredningshensyn og trafik- og sikkerhedshensyn.

De undersøgte alternativer ud over 0-alternativet er:

- Forslag 1 Ny, udvidet Moesgård Allé
- Forslag 2 Ensretning af biltrafik og ny 'Golfbanevej'.
- Forslag 3A Nordlig forlægning af Moesgård Allé for al biltrafik.
- Forslag 3B Nordlig forlægning af Moesgård Allé for vestkørende biltrafik
- Forslag 4 Sydlig forlægning af Moesgård Allé.

Konsekvenserne af vejforslagene er sammenholdt med 0-alternativet, som er den situation, at de nuværende forhold fortsætter uændret. Her er det særligt vigtigt at fremhæve, at selvom de fredede allétræer hermed umiddelbart bevares, så er træernes tilstand generelt så dårlig, at sår, skader, svamp og væltede træer fortløbende vil forringe alléens tilstand yderligere. Dette vil i væsentlig grad påvirke alléens værdi og vil i sig selv yderligere påvirke de kulturmiljømæssige og landskabelige interesser negativt, sådan som det allerede er tilfældet på dele af alléen i dag. Hovedparten af seljærtræerne er endvidere så gamle, at de nærmer sig deres maksimale levetid på normalt 80-100 år. Det må således forventes, at allé-træerne

under alle omstændigheder vil skulle udskiftes selv om træerne på nuværende tidspunkt bevares. Med 0-alternativet vil behovet for en tidssvarende adgangsbetjening af Moesgård Museum ikke blive tilgodeset.

Sammenfattende vurderes det, at forslag 1 samlet set er den bedste og mindst indgribende løsning, som på længere sigt vil styrke Moesgård's store kulturmiljøværdi. En ny bredere allé, der forløber i alléens historiske akse, sikrer størst mulig tilpasning til de store kulturmiljømæssige og landskabelige interesser. På kort sigt vil det have en væsentlig negativ konsekvens for flagermus, der huserer i de nuværende hule stammer, men dette kan afværges ved at lave en træ-kirkegård i umiddelbar nærhed, hvor de hule afskårne stammer flyttes hen, så flagermusene gradvist vænner sig til at træerne udgår. På kort sigt vil det ligeledes være en betydelig visuel mangel, at allé-træerne er små, omend dette til dels kan afværges ved at plante så store træer som muligt. Af hensyn til træernes alder og tilstand, vil det ligeledes være at foretrække, at samtlige allétræer udskiftes på én gang. På lang sigt vil der med forslag 1 være skabt en længere, mere homogen og ensartet allé, med en markant bedre helhedsoplevelse, hvilket vil være en styrkelse af kulturmiljøværdien i forhold til den nuværende situation, hvor allé-træerne på grund af alder, skader og svampeangreb under alle omstændigheder vil skulle udskiftes løbende over de næste 10-20 år.

Der er i forbindelse med den offentlige høring ikke indkommet nye oplysninger, forslag eller bemærkninger, der ændrer på MTM's vurdering af, at forslag 1, en ny udvidet allé, samlet set er den bedste løsning også på længere sigt.

Trafikalt er der lagt vægt på, at den udvidede allé har et klart, logisk og 'ubrudt' forløb fra Oddervej og helt ind til muséet uden krydsninger med cykel- og gangstier.

Kulturmiljømæssigt er der lagt vægt på at vejen følger herregård's alléens historiske tracé, og at det værdifulde aksiale kig mod hovedbygningen og udsigten over Fuldenfredningen sikres.

Landskabsmæssigt er der lagt vægt på, at den nye allé på længere sigt, efterhånden som træerne vokser, vil komme til at fremstå symmetrisk, velafgrænset og styrket i forhold til de eksisterende forhold og alléen vil også i fremtiden være sikret som det vigtige landskabelement, den er.

## Integrering af miljøhensyn i plan og VVM-tilladelse

Varetagelsen af miljøhensyn i forbindelse med realisering af vejen sker dels gennem kommuneplantillæg nr. 5 til Kommuneplan 2017, som fastlægger retningslinjer for vejens placering og udformning, dels gennem en VVM-tilladelse hvor der vil blive sat vilkår om anlæggets udformning og drift, herunder afhjælpende foranstaltninger i såvel anlægsfasen som driftsfasen.

Projektet ligger næsten i sin helhed indenfor både allé-fredningen fra 1932 og Fuldenfredningen fra 1979. Før anlægget kan realiseres og hermed inden der meddeles VVM tilladelse, skal der ske ansøgning til fredningsnævnet om hhv. rejsning af ny fredningssag og dispensation.

I VVM tilladelsen vil der blandt andet blive stillet følgende vilkår:

### **Anlægsfasen**

Anlægsarbejdet foregår i et område med særlige drikkevandsinteresser. Derfor skal der udarbejdes en plan for byggepladsen med beskrivelse af forholdsregler i forbindelse med uheld f.eks. udslip af olie fra en væltet arbejdsmaskine.

Støvgener fra jordarbejder og -transport kan mindskes ved renholdelse af kørearealer og evt. befugtning af byggepladsen i tørre perioder. Bygge- og anlægsarbejder skal anmeldes til Aarhus Kommune, jf. reglerne i bekendtgørelse nr. 639 af 13/06/2012 om miljøregulering af visse aktiviteter.

Af hensyn til belastningen af omkringliggende ejendomme mv, kan kommunen fastsætte vilkår for aktiviteten, herunder pladsens indretning og bestemmelser om, at begrænse adgangen til at lade motoren i holdende motorkøretøjer være i gang.

Af hensyn til at minimere påvirkningen af flagermus af projektet, hvor hele den nuværende allé fældes, forudsættes følgende afværgeforanstaltninger gennemført:

- Træfældning eller flytning af hele potentielle flagermustræer udføres i de perioder der anbefales i i Miljøministeriets "Forvaltningsplan for flagermus": dvs. sidst i august til midten af oktober eller slutningen af april til begyndelsen af juni og da kun efter nøje forudgående eftersyn af træerne efter flagermus. Individder der konstateres under eftersynet, skal flyttes før det pågældende træ må fældes.
- Der etableres en trækirkegård. De potentielle flagermus-træer saves over midt på stammen og hele træet flyttes til en egnet lokalitet i nærheden, hvor træet kan få lov til at henfalde naturligt over en årrække.
- Anlægsarbejderne bør finde sted i dagtimerne, således at nat-aktive dyr ikke forstyrres. Der benyttes ikke belysning som kan tiltrække insekter og dermed flagermus.

### **Driftsfasen**

I det eksisterende kryds mellem Moesgaard Allé og Ny Moesgaardvej skal det sikres, at der er tilstrækkelig oversigt fra Ny Moesgaardvej mod vest. Dette kan medføre tilpasning af skråningsanlæg og beplantning.

For stitrafikanterne skal der ved skiltning og mindre vejtiltag sikres en god og trafiksikker løsning både ved krydsning af Oddervej og ved stiens tilslutninger i forhold til Ny Moesgårdvej og stien til museet.

## **Overvågning af væsentlige miljøpåvirkninger**

### **Kulturarv og kulturmiljø og Landskab og visuelle konsekvenser**

Der foreslås ikke særskilt overvågning. Fælles for alle forslag gælder, at eksisterende og nye allétræer skal overvåges i almindelig drift og vedligeholdelse og i overensstemmelse med de til enhver tid gældende fredningsbestemmelser.

### **Trafik og Rekreative forhold**

Der foreslås ikke særskilt overvågning. Trafikbelastningen og antallet af færdselsuheld følges løbende for at vurdere om der er behov for tilpasninger af vej- og stinettet.

### **Natur og vandløb**

Ingen.

### **Støj**

Der foreslås ingen særskilt overvågningstiltag af støj.

### **Grundvand, geologi og jord**

Der vurderes ikke at være behov for overvågning af grundvand og jord.