

SEPTEMBER 2021
HORSENS KOMMUNE

MILJØVURDERING AF FORSLAG TIL KOMMUNEPLANTILLÆG 2017-34 TEKNISK ANLÆG, HORSENS VEST

MILJØRAPPORT

Horsens Kommune

SEPTEMBER 2021
HORSENS KOMMUNE

MILJØVURDERING AF FORSLAG TIL KOMMUNEPLANTILLÆG 2017-34 TEKNISK ANLÆG, HORSENS VEST

MILJØRAPPORT

PROJEKTNR.

A205826

DOKUMENTNR.

A205826-004-03

VERSION

UDGIVELSESDATO

BESKRIVELSE

UDARBEJDET

KONTROLLERET

GODKENDT

4.0

24. september2021 Miljørapport

MBRV

LOJO

MBRV

INDHOLD

1	Indledning	7
2	Ikke-teknisk resumé	8
2.1	Planmæssige ændringer	8
2.2	Vurdering af miljøpåvirkningerne	8
2.3	Afværgeforanstaltninger og overvågning	9
3	Planforslaget indhold og ændringer	10
3.1	Kommuneplantillæg 2017-34	10
3.2	Alternativer	11
3.3	Andre planer og programmer	11
4	Lovgrundlag og proces for miljøvurdering	13
4.1	Høring af berørte myndigheder	14
4.2	Afgrænsning af miljøfaktorer	15
4.3	Metode i miljøvurderingen	16
5	Vurdering af befolkningens levevilkår	18
5.1	Miljøstatus	18
5.2	Konsekvensvurdering af planforslaget	18
5.3	Afværgende foranstaltninger	19
5.4	Overvågning	19
6	Menneskers sundhed	20
6.1	Miljøstatus	20
6.2	Konsekvensvurdering af planforslaget	20
6.3	Afværgende foranstaltninger	21
6.4	Overvågning	21
7	Vurdering af landskab og visuelle forhold	22
7.1	Miljøstatus	22

7.2	Konsekvensvurdering af planforslaget	23
7.3	Afværgende foranstaltninger	24
7.4	Overvågning	24
8	Vurdering af biologisk mangfoldighed	28
8.1	Miljøstatus	28
8.2	Konsekvensvurdering af planforslaget	31
8.3	Afværgende foranstaltninger	33
8.4	Overvågning	33
9	Vurdering af materielle goder	34
9.1	Miljøstatus	34
9.2	Konsekvensvurdering af planforslaget	35
9.3	Afværgende foranstaltninger	36
9.4	Overvågning	36
10	Beskrivelse af alternativer	37
10.1	O-alternativ	37
10.2	Andre fravalgte alternativer	37
11	Vurdering af kumulative effekter	42
12	Vurdering af nationale interesser	44

1 Indledning

Horsens Kommune ønsker at tilvejebringe de planmæssige rammer for bedre trafikalt betjening af erhvervsområdet "Erhvervspark VEGA" ved lokalcenterbyen Lund vest for Horsens by. Horsens Kommune har derfor igangsat udarbejdelsen af forslag til kommuneplantillæg **2017-34** (herfra benævnt "planforslaget"), der indeholder en ny retningslinje med arealudpegning til en ny omfartsvej, der forbinder erhvervsområdet med tilslutning 56b til motorvej E45 ved Hatting.

Horsens Kommune har vurderet, at planforslaget er omfattet af krav om miljøvurdering i henhold til § 8 i miljøvurderingsloven¹, idet det sætter rammer for fremtidige anlægstilladelser til en vej, og idet planforslaget ikke er at betragte som en mindre ændring i det eksisterende plangrundlag. Derfor udarbejdes der en miljøvurdering af planforslaget i overensstemmelse med Miljøvurderingslovens afsnit II.

Miljøvurderingens detaljeringsgrad følger planforslaget og er således på overordnet kommuneplanniveau, hvor der muliggøres etablering af en vej indenfor et arealudlæg, men hvor den konkrete udformning af en kommende vej ikke reguleres. Miljøvurderingen bygger på planforslagets ændringer i det eksisterende plangrundlag.

Miljørapporten bygger på en forudgående afgrænsning af miljøfaktorer og detaljeringsgrad i medfør af Miljøvurderingslovens § 11. Denne afgrænsning er foretaget dels i en intern proces i kommunen og dels gennem høring af berørte myndigheder i henhold til lovens § 32.

Miljørapporten er udarbejdet af COWI A/S i et samarbejde med Horsens Kommune.

¹ Lov nr. 973 af 25.06.2020 om miljøvurdering af planer og programmer og af konkrete projekter (VVM) med senere ændringer

2 Ikke-teknisk resumé

Der er udført en miljøvurdering i henhold til miljøvurderingslovens bestemmelser af forslag til kommuneplantillæg **2017-34** til Horsens Kommuneplan. Det følgende udgør en sammenfatning af miljørapportens vurderinger.

2.1 Planmæssige ændringer

Med planforslaget etableres der en arealudpegning fra den sydvestlige del af Erhvervspark VEGA ved Lund og sydover til motorvejstilslutning 56b, indenfor hvilken det er planmæssigt muligt at etablere en vejforbindelse.

Miljøvurderingen tager udgangspunkt i de ændringer og den regulering, som planforslaget afstedkommer. Miljøvurderingens detaljeringsgrad følger kommuneplanens overordnede niveau, men der trækkes på viden fra et aktuelt ikke-godkendt forslag til et vejprojekt indenfor arealudpegningen med henblik på at vurdere, hvordan en eventuel vej ville kunne påvirke omgivelserne.

2.2 Vurdering af miljøpåvirkningerne

Miljøvurderingen skal omfatte den sandsynlige væsentlige indvirkning på miljøet. Den er afgrænset til at omhandle befolkningens levevilkår, mennesker sundhed, landskab og visuelle forhold, biologisk mangfoldighed og materielle goder.

2.2.1 Befolkningens levevilkår

Etablering af en ny vejforbindelse indenfor planforslagets arealudpegning vil kunne aflaste det eksisterende vejnet, der allerede i dag uden fremskrivning af trafikken og fuld udbygning af Erhvervspark VEGA er stærkt belastet. Beregninger viser, at særligt Ny Silkeborgvej og Silkeborgvej med dens tilkobling til motorvejstilslutning 56a vil blive aflastet. Den trafikale ændring vurderes at føre til øget trafikal belastning af motorvejstilslutning 56b og Ny Hattingvej.

2.2.2 Menneskers sundhed

Etablering af en vejforbindelse indenfor planforslagets arealudpegning vil føre til øget påvirkning med trafikstøj i det åbne land. Med skelen til støjberegningen i det foreliggende udkast til et konkret vejprojekt konkluderes det, at en omfartsvej indenfor arealudpegningen må forventes at medføre en forøget støjbelastning af boliger i nærområdet, men at det er muligt at etablere en vej, der ikke medfører, at yderligere boliger påvirkes af vejstøj over miljøstyrelsens vejledende grænseværdier.

2.2.3 Landskab og visuelle forhold

Med planforslaget muliggøres et teknisk vejanlæg indenfor områder omfattet af både åbeskyttelseslinje og skovbyggelinje samt gennem udpegninger for bevaringsværdigt landskab. Med skelen til visualiseringer i det foreliggende udkast til

et konkret vejprojekt konkluderes det, at en vej ikke forventes at medføre en væsentlig landskabelig påvirkning i det nordlige, dyrkede landskab. Specielt brokrydsningen af Bygholm Ådal forventes dog at blive et dominerende infrastrukturelement i et landskab, der i dag præges af naturelementer. Denne påvirkning forventes at være lokal og at aftage over distancen.

2.2.4 Biologisk mangfoldighed

Planforslaget muliggør et vejprojekt gennem arealer i Bygholm Ådal, der omfatter udpegning af "områder med særlige naturbeskyttelsesinteresser", "potentielle naturområder", "økologiske forbindelser" og "potentielle økologiske forbindelser" samt kortlagt natur efter naturbeskyttelseslovens § 3 (vandløb, eng, overdrev, mose og sø). Arealudlægget ligger desuden nær Habitatområde 236 og er levested for en række arter på habitatdirektivets Bilag IV (Sump Vindelsnegl, Bæk-lampret, Odder og 9 arter af flagermus).

Miljøkonsekvensrapporten til det konkrete vejprojekt, der ligger i forslag, indeholder en dybdegående vurdering af naturforhold samt en fuld konsekvensvurdering efter habitatbekendtgørelsen. Heraf kan det konkluderes, at det er muligt at etablere et vejprojekt indenfor planforslagets arealudpegning, der

- > Ikke påvirker habitatområdets gunstige bevaringsstatus
- > Ikke påvirker den økologiske funktionalitet af Bilag IV-arter
- > Sikrer gode spredningsforhold for flora og fauna
- > Ikke ændrer tilstanden i Bygholm Å væsentligt

Et vejprojekt indenfor arealudpegningen må dog forventes at inddrage areal omfattet af øvrig § 3-beskyttelse, og det kan ikke udelukkes, at en vej ville kunne ændre i § 3-områdets tilstand. For disse arealer gælder det, at der ikke uden dispensation fra Horsens Kommune kan meddeles tilladelse til projekter, der ændrer naturens tilstand.

2.2.5 Materielle goder

Planforslagets arealudpegning inddrager skønsmæssigt 2,5 hektar landbrugsjord, der ejes af tre lodsejere. Dette kan føre til tabt indtjening for de berørte landmænd som følge af tabt dyrkningsareal eller opdelt jord. Omfanget heraf kan ikke vurderes på kommuneplanniveau.

2.3 Afværgeforanstaltninger og overvågning

Det vurderes, at der hverken er behov for særskilte afværgende foranstaltninger eller særskilt overvågning af miljøpåvirkninger.

3 Planforslaget indhold og ændringer

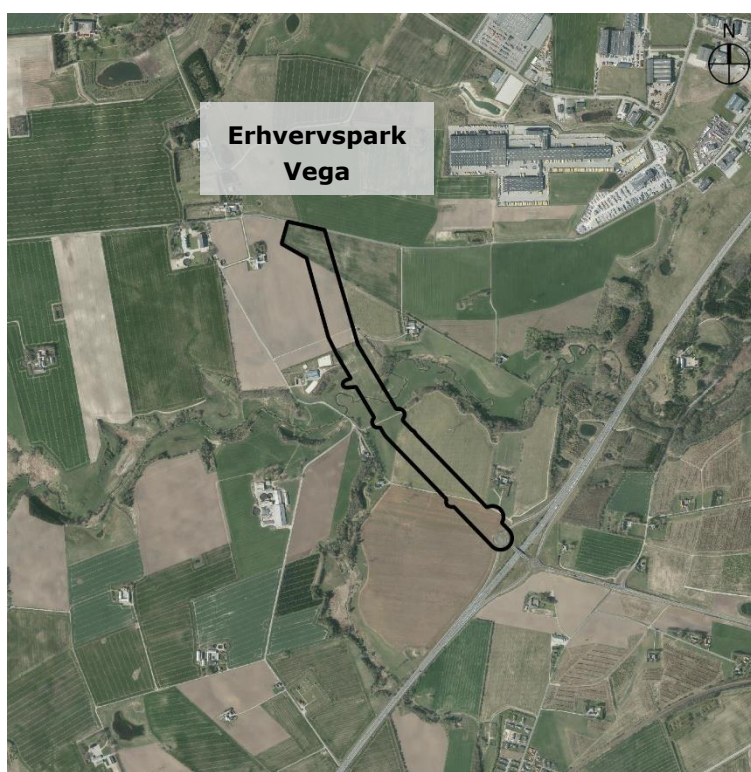
Nærværende afsnit præsenterer planforslagets ændringer i det gældende plangrundlag, planforslagets alternativer, samt planer og programmer, som planforslaget kan påvirke kumulativt sammen med.

3.1 Kommuneplantillæg 2017-34

Silkeborgvej syd for Lund er i dag belastet i begge retninger med periodevis belastning til kapacitetsgrænsen særligt omkring motorvejstilslutningen til E45. Denne belastning forventes øget i takt med, at det i dag allerede planlagte erhvervsområde "Erhvervspark VEGA" syd for Silkeborgvej udbygges. Dette er bevæggrunden for, at Horsens Kommune ønsker at tilvejebringe et plangrundlag, der muliggør et senere vejprojekt for en omfartsvej sydvest om erhvervsområdet med tilslutning til motorvej E45 ved afkørsel 56b ved Hatting.

Med planforslaget tilføjes nedenstående nye retningslinje til kommuneplan 2017 med arealudpegning til et vejanlæg. Arealudpegningen fremgår af Figur 3-1.

- > 2.2.12 – Der skal sikres en linjeføring for en vejforbindelse mellem Mossvej og tilslutningsanlæg 56b ved motorvej E45. En korridor for linjeføringen er vist på kort.



□ Arealudlæg til vej

Skala: 1:25000

Figur 3-1 Planforslagets arealudpegning for en kommende vej, der forbinder Erhvervspark VEGA og motorvej E45 ved tilslutningsanlæg 56b.

Planændringen består således i, at der gives mulighed for at etablere en vejforbindelse inden for en udlagt korridor, der angiver, hvor en ny vej kan placeres mellem erhvervsområdet og tilslutningsanlæg 56b ved E45. Vejens konkrete udformning og endelige linjeføring inden for den udlagte korridor reguleres i et efterfølgende vejprojekt med tilhørende miljøkonsekvensvurdering (VVM).

3.2 Alternativer

Miljørapporten skal med henvisning til miljøvurderingslovens § 12 sammenholde planforslagets miljøpåvirkning med rimelige alternativer. Dette gøres i miljørapportens kapitel 10.

I miljørapporten sammenholdes planforslaget med et referencescenarie, hvor planforslaget ikke vedtages, og reguleringen af aktiviteter inden for planområdet fortsætter i henhold til det eksisterende plangrundlag. Dette er planens 0-alternativ. 0-alternativet vurderes på tværs af alle miljøfaktorer ved at sammenholde påvirkningen af den eksisterende miljøstatus med udviklingen, såfremt planforslaget ikke bliver godkendt.

Herudover sammenholdes den valgte arealudpegning med ni fravalgte alternativer, som har været overvejet i planprocessen. Dette omfatter:

- Tre fravalgte tracéer fra den vestlige del af Erhvervspark VEGA til tilslutningsanlæg 56b til E45
- Fem fravalgte tracéer fra den østlige del af Erhvervspark VEGA til tilslutningsanlæg 56b til E45
- Et fravalgt tracé fra den østlige del af Erhvervspark VEGA til motorvej E45 via et foreslået nyt tilslutningsanlæg mellem de eksisterende tilslutningsanlæg 56a og 56b.

3.3 Andre planer og programmer

Arealudpegningen for en ny omfartsvej har tidligere været behandlet i et forslag til Kommuneplantillæg **2017-33**, Erhverv, Mossvej, som har været i offentlig høring med tilknyttet miljørapport. Dette kommuneplantillæg indeholdt både den nye arealudpegning for omfartsvejen og en ny erhvervsramme 31ER07 med henblik på at skabe de planmæssige rammer for videre udvikling af Erhvervspark VEGA til logistikcenter med hensigtsmæssig trafikal betjening.

Kommuneplantillæg **2017-33** har modtaget stor lokal bevågenhed og vakt debat i den offentlige høring med mange kommentarer omhandlende de nærmere detaljer og påvirkninger af henholdsvis omfartsvejen og erhvervsområdet. Parallelt hermed har begge projekter udviklet sig, så der i dag er større viden om den kommende udmøntning af planlægningen, end der var under udarbejdelsen af det tidligere kommuneplantillæg. Der er derfor truffet beslutning om at opdele kom-

muneplantillæg **2017-33** i to nye tillæg for henholdsvis arealudpegning for omfartsvej (**2017-34**) og for erhvervsområdet (**2017-35**). Dette sker for at skabe et stringent beslutningsgrundlag, hvor

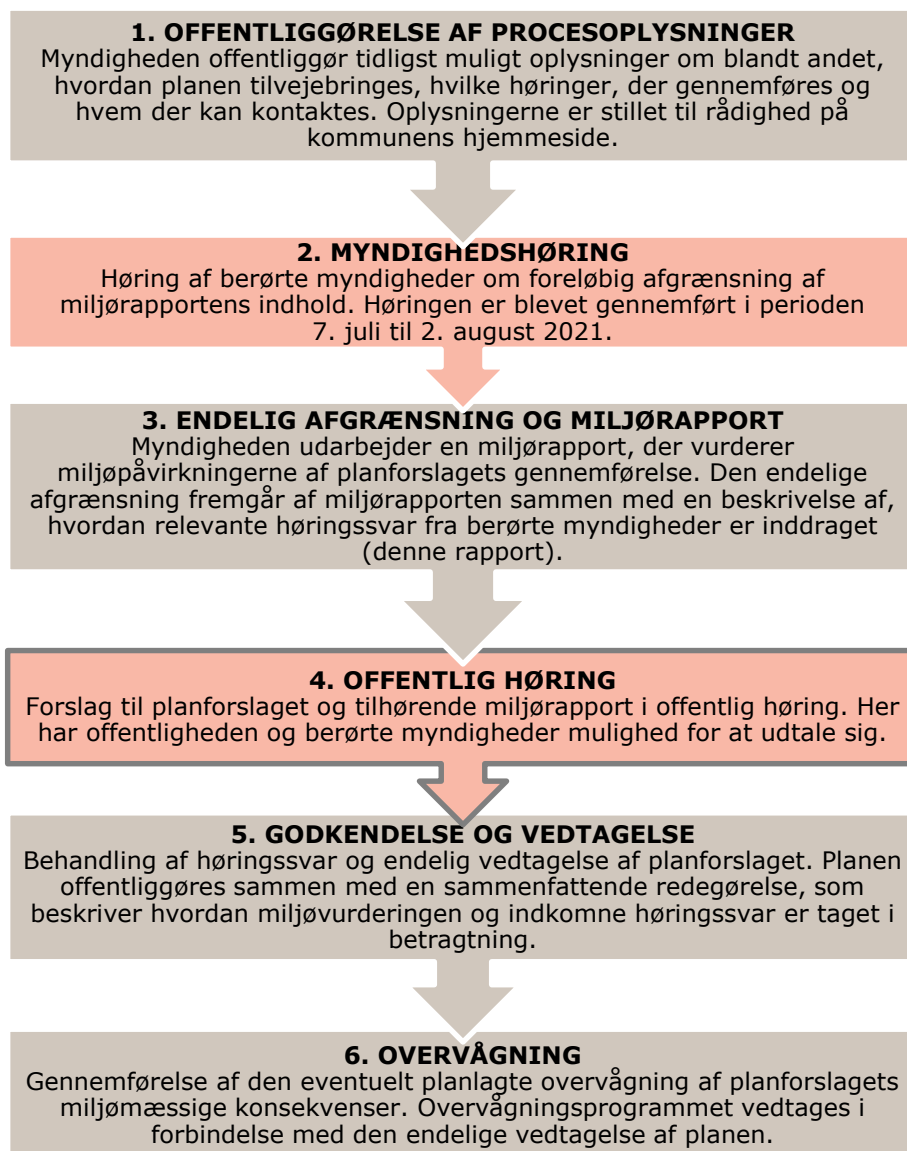
- > Kommuneplantillæg **2017-34** og miljøvurderingen heraf lægger sig tættere op ad det konkrete vejprojekt, der er under projektering, og som miljøvurderes selvstændigt efter miljøvurderingslovens afsnit III i en miljøkonsekvensrapport (VVM)
- > Kommuneplantillæg **2017-35** fremlægges og miljøvurderes sammen med den kommende Lokalplan 367 for erhvervsområdet som ét samlet planforslag

Med ovenstående beslutning har Horsens Kommune til hensigt at skabe så transparent et beslutningsgrundlag som muligt omkring den påtænkte planlægning og den efterfølgende udmøntning heraf. Opdelingen skaber dog et særligt behov for at behandle den interne afhængighed mellem erhvervsområdet og arealudlægget i miljørapporten. Denne afhængighed vurderes i afsnit 11 om kumulative påvirkninger.

Planforslaget med arealudpegning for ny omfartsvej vurderes ikke at påvirke kumulativt med andre planer eller programmer i nærområdet i væsentlig grad.

4 Lovgrundlag og proces for miljøvurdering

Planforslaget er omfattet af krav om miljøvurdering jf. miljøvurderingslovens § 8. Miljøvurderingen vil blive gennemført efter de seks trin som ses i Figur 4-1.



Figur 4-1: Grafisk oversigt over faserne i miljøvurderingsprocessen.

- Myndighedsbehandling: Horsens Kommune
- Høringsperiode
- Aktuell fase i miljøvurderingsprocessen

4.1 Høring af berørte myndigheder

Som beskrevet i afsnit 3.3 har der tidligere kørt en proces, hvor planforslagets nye retningslinje var del af et kommuneplantillæg, der også indeholdt en ændring af erhvervsrammer af Erhvervspark VEGA. Dette bevirker, at planlægningen ad to omgange har været i høring ved berørte myndigheder om miljørapportens indhold og omfang. Retningslinjeændringen fra planforslaget har tidligere været i høring som kommuneplantillæg **2017-33** i perioden 2.-16. november 2020. Herudover har der forud for udarbejdelsen af nærværende miljørapport været en yderligere høring i perioden 7. juli til 2. august 2021. De hørte myndigheder er:

- > Miljøstyrelsen
- > Naturstyrelsen
- > Erhvervsstyrelsen
- > Energistyrelsen
- > Trafikstyrelsen
- > Landbrugsstyrelsen
- > Vejdirektoratet
- > Region Midtjylland
- > Horsens Kommune, Trafik
- > Horsens Kommune, Natur
- > Hedensted Kommune
- > Odder Kommune
- > Skanderborg Kommune
- > Silkeborg Kommune
- > Ikast-Brande Kommune
- > Århus Stift
- > Museum Horsens

Høringerne gav mulighed for at stille forslag om miljøforhold, der bør belyses og vurderes i miljøvurderingen, og forslag til målsætninger, der også burde inddrages i miljøvurderingen.

Århus Stift har indgivet høringssvar under begge høringer. I første høring gøres der opmærksom på, at planområdet ligger nær Tamdrup Kirke, der er fritstående og højtplaceret i det let skrånende landskab. Århus Stift ønsker, at miljøvurderingen adresser forholdet til Tamdrup Kirke som kulturhistorisk monument. I anden høring efterspørger Århus Stift en tydelig angivelse af arealudpegningens konkrete placering med henblik på at afdække, om Tamdrup Kirke vil blive påvirket.

- > Håndtering: Forholdet til Tamdrup Kirke vurderes i kapitel 7 om landskab.

Museum Horsens har indgivet høringssvar under begge høringer. I første høring anbefaler museet, at der forud for opstart af det konkrete byggeri udføres arkæologiske undersøgelser. I anden høring udtrykker museet ønske om, at miljørapporten omfatter kulturhistorie/arkæologi.

- > Håndtering: Kulturhistorie og arkæologi vurderes ikke som en selvstændig miljøfaktor, idet Horsens kommune ikke mener, at planområdet indeholder væsentlige interesser. Forholdet til det kulturhistoriske landskab og "stedet" er dog en del af konsekvensvurderingen i kapitel 7 om landskab.

Vejdirektoratet indgav høringssvar under anden høring, hvori der gives udtryk for, at miljørapporten bør redegøre for planforslagets trafikale konsekvenser for statsveje, herunder konsekvenser for trafikafviklingen i tilslutningsanlæg 56b.

- > Håndtering: Påvirkningen af det samlede vejnet vurderes under miljøfaktoren "befolkningen levevilkår" i kapitel 5. Hvordan en kommende vej påvirker tilslutningsanlæg 56b afhænger af det konkrete vejprojekt og kan således ikke konsekvensvurderes i nærværende miljørapport, der udelukkende omhandler en arealudpegning med mulighed for at etablere en vej.

4.2 Afgrænsning af miljøfaktorer

I miljøvurderinger betragtes den sandsynlige væsentlige indvirkning på miljøet ud fra for et bredt miljøbegreb, herunder den biologiske mangfoldighed, befolkningen, menneskers sundhed, flora, fauna, jordbund, jordarealer, vand, luft, klimatiske faktorer, materielle goder, landskab, kulturarv, herunder kirker og deres omgivelser og arkitektonisk og arkæologisk arv, større menneske- og naturskabte katastroferisici og ulykker og ressourceeffektivitet og det indbyrdes forhold mellem disse faktorer.

I henhold til miljøvurderingslovens § 11 har Horsens Kommune foretaget en vurdering af, hvilke miljøforhold der vil være væsentlige at vurdere med de foreslåede planændringer og planforslagets karakteristika for øje. Med udgangspunkt heri afgrænses miljørapporten til at omhandle:

- > Befolkningens levevilkår (Trafikafvikling og -sikkerhed)
- > Menneskers sundhed (Vejstøj)
- > Landskab og visuelle forhold
- > Biologisk mangfoldighed
- > Materielle goder (Jordbrug)
- > Kumulative effekter

Det skønnes væsentligt at vurdere miljøfaktoren befolkningens levevilkår i form af trafikafvikling og -sikkerhed, idet der med planforslaget etableres en korridor for en kommende vej, der har til formål at aflaste det lokale vejnet.

Det skønnes væsentligt at vurdere miljøfaktoren menneskers sundhed, idet der med planforslaget muliggøres et vejprojekt indenfor en arealudpegning, der vil kunne påvirke omgivelserne med vejstøj.

Det skønnes væsentligt at vurdere miljøfaktoren landskab og visuelle forhold, idet der med planforslaget muliggøres et vejprojekt indenfor en arealudpegning, der overlapper med bevaringsværdigt landskab og åbeskyttelseslinje i Bygholm Ådal, og som der ligger nær både Tamdrup Kirke og skovbeskyttelseslinje.

Det skønnes væsentligt at vurdere miljøfaktoren biologisk mangfoldighed, idet der med planforslaget muliggøres et vejprojekt indenfor en arealudpegning, der krydser Bygholm Ådal, hvor den er omfattet af § 3-beskyttelse og udpeget som både økologisk forbindelse og som havende naturinteresser, samt i nærhed til det tilknyttede Natura 2000-område.

Det skønnes væsentligt at vurdere miljøfaktoren materielle goder i form af jordbrugsinteresser, i det der med planforslaget muliggøres et vejprojekt indenfor en arealudpegning, der i dag er udpeget som værende værdifuld landbrugsjord.

Det skønnes ikke væsentligt at vurdere miljøfaktoren vand, idet arealudlægget er beliggende udenfor drikkevandsinteresser og ikke skønnes at udgøre en øget risiko for forurening af grundvandet.

Det skønnes ikke væsentligt at vurdere miljøfaktoren kulturarv, herunder også arkitektonisk og arkæologisk arv, idet området ikke indeholder beskyttede elementer herfor.

Det skønnes ikke væsentligt at vurdere miljøfaktorerne luft, klimatiske faktorer og ressourceeffektivitet, idet planforslaget ikke vurderes at have direkte indflydelse herpå.

4.3 Metode i miljøvurderingen

4.3.1 Detaljeringsgrad og datagrundlag

Ifølge miljøvurderingsloven skal miljørapporten indeholde de oplysninger, der med rimelighed kan forlanges med gængse vurderingsmetoder og under hensyntagen til planens detaljeringsgrad og placering i planhierarkiet.

Miljørapportens konsekvensvurderinger er foretaget på et overordnet detaljeringsniveau, der modsvarer planforslagets retningslinje til Horsens Kommuneplan. Konkret bevirker dette, at der miljøvurderes på beslutningen om at udpege og udlægge areal til en vej, og at der tages udgangspunkt i, hvordan et vejanlæg overordnet set må forventes at påvirke de udvalgte miljøfaktorer. Der vurderes ikke på specifikke anlægsforhold eller udformning af en vej indenfor arealudlægget, idet vilkår herom sikres i sagsbehandlingen af et senere konkret vejprojekt og således ikke reguleres med den beslutning, som der miljøvurderes i nærværende miljørapport. Flere vurderinger belyser dog hensyn, som er vigtige at varetage i den videre detailplanlægning af et konkret projekt. Disse beskrives under afbødende foranstalter i hvert enkelt vurderingsafsnit.

Miljørapportens konsekvensvurderinger er udarbejdet på baggrund af aktuel viden på tidspunktet for udarbejdelse af planforslaget i form af foreliggende planer, rapporter, udpegninger, registreringer, mv. Konkret bygger vurderingerne på nationale og kommunale udpegninger af interesser nær planområdet samt kommunens trafikale redegørelse og planmæssige begrundelse for at tilvejebringe et plangrundlag for en omfartsvej.

Som nævnt i afsnit 3.3 har den politiske proces omkring det tidligere kommuneplantillæg **2017-33** bevirket, at der på tidspunktet, hvor miljørapporten udarbejdes, foreligger et udkast til en miljøkonsekvensrapport² (VVM) af et kommunalt vejprojekt (herfra benævnt "miljøkonsekvensrapporten"), der ville kunne rummes indenfor planforslagets arealudpegning, såfremt både plangrundlaget og projektet godkendes. Der vil i miljørapporten blive draget på materiale herfra, idet omfang vurderingerne kan benyttes til at belyse påvirkningerne af at anlægge en vej indenfor korridoren. Der inddrages dog ikke vurderinger, der går på det specifikke vejprojekt, idet dette ikke reguleres af planforslaget, og idet det ikke er sikkert, at det foreliggende udkast til et vejprojekt godkendes i sin nuværende form.

4.3.2 Tilgang

I kapitel 5 til 9 vurderes hver af de fem miljøfaktorer "befolkningens levevilkår", "mennesker sundhed", "landskab og visuelle forhold", "biologisk mangfoldighed" og "materielle goder". Hver vurdering indledes med en beskrivelse af gældende miljøstatus, hvorefter der udarbejdes en konsekvensvurdering og redegøres for evt. behov for afbødende foranstaltninger og/eller overvågning. Konsekvensvurderingerne udarbejdes som følger:

- > **Befolkningens levevilkår.** Det vurderes med trafikale redegørelse, hvordan et vejprojekt indenfor arealudpegningen forventes at påvirke trafikafvikling og -sikkerhed på det omkringliggende vejnet.
- > **Menneskers sundhed.** Det vurderes med støjredegørelse, hvordan et vejprojekt indenfor arealudpegningen forventes at påvirke mennesker sundhed.
- > **Landskab og visuelle forhold.** Det vurderes med kortanalyse, om planforslagets ændringer er i modstrid med lokale landskabsudpegninger. Der trækkes endvidere på visualiseringer fra miljøkonsekvensrapporten med henblik på at afdække, hvordan en vej kan fremstå i landskabet.
- > **Biologisk mangfoldighed.** Det vurderes med kortanalyse, om planforslagets ændringer er i modstrid med lokale naturinteresser. Endvidere trækkes der på naturvurderinger fra miljøkonsekvensrapporten med henblik på at afdække, om et senere vejprojekt kan forventes at påvirke Natura 2000-området eller bilag IV-arter væsentligt.
- > **Materielle goder.** Det vurderes med kortanalyse, om planforslagets arealudpegning må forventes at påvirke jordbrugsinteresser væsentligt.

Herefter sammenholdes planforslagets påvirkninger med referencescenariet (0-alternativet) og andre mulige vejtracéer i kapitel 10, og der vurderes for kumulative påvirkninger med kommuneplantillæg **2017-35** i kapitel 11. Slutteligt i kapitel 12 vurderes der på, om planforslaget understøtter de nationale interesser for kommuneplanlægning.

² Miljøkonsekvensvurdering – Ny forbindelsesvej VEGA-Horsens C. WSP for Horsens Kommune. Version af d. 20. september 2021.

5 Vurdering af befolkningens levevilkår

Som beskrevet i afsnit 4.2 afgrænses miljøfaktoren "befolkningens levevilkår" til at omhandle trafikafvikling og -sikkerhed som følge af at muliggøre et vejanlæg indenfor den nye arealudpegning.

5.1 Miljøstatus

Erhvervspark VEGA er i gældende planlægning udlagt til transport- og logistikvirksomheder, der stiller krav til nærhed til det overordnede motorvejsnet, og som der i sin natur er en kilde til lastbiltrafik. Erhvervsområdet tilkøbes i dag det overordnede vejnet via to nordlige rundkørsler ved hhv. Vrøndingvej og Nokiavej med adgang til Ny Silkeborgvej, hvorfra der ca. 750 m mod øst er tilslutningsanlæg ved motorvej E45 (56a).

Erhvervspark VEGA omfatter i dag store rammelagte erhvervsarealer, der endnu ikke er udnyttede. På trods af dette er specielt Silkeborgvej allerede i dag er hårdt belastet af trafikken i begge retninger, med periodevis belastning til kapacitetsgrænsen særligt omkring motorvejtillslutningen 56a til E45. Med den videre udnyttelse af det allerede planlagte erhvervsområde vil presset på det omkringliggende vejnet blive øget.

Som følge af udsigten til denne yderligere belastning af vejnettet har Horsens Kommune udarbejdet en planmæssig begrundelse for at etablere en ny vejforbindelse mellem Erhvervspark VEGA og sydover til tilslutningsanlæg 56b til motorvej E45. Denne indgår i planforslagets redegørelse, og det fremgår heraf, at en udvikelse af Silkeborgvej ikke vurderes som tilstrækkelig til at afvikle den fremtidige trafik i området, og at planforslagets arealudlæg muliggør det mest skånsomme tracé i forhold til både natur- og landskabsinteresser.

5.2 Konsekvensvurdering af planforslaget

Horsens Kommune har udarbejdet en trafikmodel, hvori den trafikale udvikling fremskrives til 2030 med en fuld udbygning af Erhvervspark VEGA mhp. at beregne og vurdere den trafikale effekt af at anlægge den nye vej.

Etablering af en ny vejforbindelse inden for den foreslåede arealudpegning i planforslagets udlagte korridor vil dels skabe et alternativt vejforløb for de øst/vestkørende pendlere i området og dels forbedre tilgængeligheden til Erhvervspark VEGA med en direkte forbindelse til E45 ved motorvejtillslutningen Horsens C.

Beregningen viser, at en sådan vej i 2030 vil kunne afvikle i omegnen af 6.000 køretøjer dagligt med en andel af tunge køretøjer på op mod ca. 17%. Dette aflaster det eksisterende vejnet, der allerede i dag uden fremskrivning af trafikken er stærkt belastet. For eksempel viser beregningen, at vejen vil aflaste Silkeborgvej med 6.300 køretøjer af den daglige trafik og strækningen mellem Vrøndingvej og tilkobling til E45 (56a) med 5.600 køretøjer dagligt.

Det vurderes som gunstigt, at Silkeborgvej aflastes med specielt den tunge trafik, da lastbiler generelt hæmmer trafikafviklingen mere end personbiler, idet de fylder mere og deres acceleration er langsommere end bilernes. Det vurderes tillige, at den reducerede trafikmængde på Silkeborgvej vil føre til øget trafiksikkerhed på strækningen.

Hvor vejen møder afkørsel 56b på E45 tilkobles den Ny Hattingvej, der fra den anden side af motorvejen går mod Horsens By. Horsens Kommune vurderer, at denne nye forbindelse til og fra Erhvervsområde VEGA vil føre til, at trafikken på Ny Hattingvej stiger med 60%, dog uden at dette udgør et kapacitetsproblem.

Planlægningen for en ny omfartsvej forventes ikke at påvirke trafikmængden på E45 væsentligt, idet vejen blot spreder den eksisterende trafik mellem E45 og Erhvervsområde VEGA på to vejforbindelser frem for én. Transport til Erhvervs-park VEGA, der tilkører fra E45 fra syd, må dog fremadrettet forventes at primært benytte den sydligere afkørsel 56b til den nye omfartsvej, hvormed motorvejsstrækningen mellem afkørsel 56b og 56a længere mod nord aflastes.

Ovenstående vurderinger af planforslaget understøttes af vurderingerne i miljøkonsekvensrapporten til det konkrete vejprojekt, som der ligger i udkast (se afsnit 4.3). Trafikvurderingerne heri bygger på den kommunens egen trafikmodel, hvis forudsætninger om trafikvækst og -fordeling baseres på den kommunale trafikplan "Trafik 2030", hvori der indregnes kommende projekter såsom etableringen af Ringvej Syd, der skal aflaste de øvrige belastede veje mod midtbyen ved at skabe en ny direkte adgang til Horsens centrum. Det konkluderes i miljøkonsekvensrapporten, at en omfartsvej indenfor arealudlægget kan komme til at betjene op til 7.000 køretøjer dagligt, og at den vil have en positiv indvirkning på trafikafvikling, fremkommelighed, trafiksikkerhed, tilgængeligheden til Erhvervsområde VEGA, Horsens by og Lund samt for robustheden i vejnettet generelt. Den i dag belastede Silkeborgvej forventes aflastet med op mod 40% i et fremskrevet trafikscenarie.

5.3 Afværgende foranstaltninger

En vej indenfor planforslagets arealudlæg medfører øget fremkommelighed og trafiksikkerhed med en ikke-væsentlig belastning af Ny Hattingvej og vejkryds til følge. Det vurderes, at der ikke er behov for afværgeforanstaltninger.

5.4 Overvågning

Den trafikale betjening af erhvervsområdet og belastningen af det omkringliggende vejnet overvåges løbende af Horsens Kommune. Der foreslås derfor ikke særskilt overvågning

6 Menneskers sundhed

Som beskrevet i afsnit 4.2 afgrænses miljøfaktoren "mennesker sundhed" til at omhandle støj fra en fremtidig vej indenfor planforslagets arealudpegning.

6.1 Miljøstatus

Selve planområdet er i dag at betegne som åbent land, der præges af landbrugsdrift i henholdsvis nord og syd, samt upåvirkede naturarealer ved Bygholm Ådal. Planområdet gennemskæres af den mindre befærdede Vrøndingvej, og planområdet indeholder i dag således ikke væsentlige støjkilder.

Planforslagets arealudlæg forbinder dog erhvervsområdet Erhvervspark VEGA med Motorvej E45, der begge er kilder til henholdsvis erhvervsstøj og vejstøj. I dansk miljølovgivning kan støj fra veje og erhverv ikke sammenlægges, idet støjen reguleres gennem forskellige regelsæt og beregnes med forskellige forudsætninger og metoder.

Grundlaget for at vurdere vejstøj er Miljøstyrelsens vejledning om støj fra veje³, der redegør for beregningsmetoder, grænseværdier og principper for regulering af vejstøj. Heraf fremgår det, at en væsentlig påvirkning af trafikstøj finder sted, når boliger påvirkes med et støjniveau fra veje, som overskrider 58 dB målt som års-middelværdien vægtet over døgnet (L_{DEN}).

Tages der udgangspunkt i Miljøstyrelsens støjkortlægning⁴ i medfør støjbekendtgørelsen blev den sydlige del af planområdet i 2017 påvirket af motorvej E45 med over 55 dB (L_{DEN}) – med tiltagende støjpåvirkning op til 70 dB (L_{DEN}) ved tilslutningsanlæg 56b.

6.2 Konsekvensvurdering af planforslaget

Ved at muliggøre etablering af en fremtidig vej indenfor en arealudpegning vil planforslaget bevirke, at der skabes rammer for en øget påvirkning af planområdets omgivelse med vejstøj. Omfanget af denne påvirkning kan ikke vurderes på kommuneplanens detaljeringsniveau, idet den afhænger af den konkrete udformning af et senere vejprojekt – herunder konkret placering, om der etableres støjværn og med hvilken hastighed bilerne vil køre.

Nærværende miljørapport udarbejdes på det foreliggende vidensgrundlag, og i skrivende stund foreligger der et endnu ikke-godkendt udkast til et kommunalt vejprojekt med miljøkonsekvensrapport indenfor planforslagets arealudpegning (se afsnit 4.3). I miljøkonsekvensrapporten fremgår der beregninger af vejstøj, der i nærværende miljørapport kan benyttes til at vurdere, hvordan en mulig vej indenfor arealudpegningen ville kunne påvirke omgivelserne.

³ Støj fra veje, Vejledning fra Miljøstyrelsen nr. 4, 2007.

⁴ Støj-Danmarkskortet. Miljøstyrelsen. Link: www.mst.dk/luft-stoej/stoej/kortlaegning-af-stoej-og-handlingsplaner/stoejkortet/

I den konkrete støjberegning ses der overskridelse af grænseværdien på 58 dB i tre beregningspunkter nær motorvej E45. Hvor dette er tilfældet, er grænseværdien også overskredet i et referencescenarie uden vejen, hvorfor overskridelserne primært vurderes at stamme fra motorvejen. Den foreslåede vej forøger vejstøjen med 0-1 dB i de tre punkter, hvilket er under den hørbare grænse på 2-3 dB.

Boliger beliggende længere fra motorvej E45 end cirka 600 m vil opleve en forøgelse af støjen på 2-8 dB, men ingen af disse boliger vil opleve overskridelser af den vejledende grænseværdi på 58 dB. Støjniveauet langs forbindelsesvejen er ikke over 58 dB, i en afstand på mere end 80 m og typisk 50 m fra vejen. For det konkrete projekt i udkast er der ingen boliger indenfor denne afstand til vejen.

Således kan konkluderes af miljøkonsekvensrapporten, at en omfartsvej indenfor arealudpegningen må forventes at medføre en forøget støjbelastning af boliger i nærområdet, men at det er muligt at etablere en vej, der ikke medfører, at yderligere boliger påvirkes af vejstøj over miljøstyrelsens vejledende grænseværdier.

6.3 Afværgende foranstaltninger

I forbindelse med godkendelsen af et kommende vejprojekt indenfor planforslagets arealudpegning, vil det af Horsens Kommune blive sikret, at en vejen ikke fører til væsentlige påvirkninger af menneskers sundhed med vejstøj.

Der foreslås ikke yderligere særskilte afværgende foranstaltninger.

6.4 Overvågning

Der foreslås ikke særskilt overvågning.

7 Vurdering af landskab og visuelle forhold

Som beskrevet i afsnit 4.2 afgrænses miljøfaktoren "landskab og visuelle forhold" til at omhandle en omfartsvejs mulige påvirkning af landskabsværdier og specielt Bygholm Ådal, der er udpeget som bevaringsværdigt landskab (omfattet af nationale interesser), samt forholdet til Tamdrup Kirke mod nordvest.

7.1 Miljøstatus

Nærområdets landskab er et klassisk dansk morænelandskab med små bakker og lavninger, formet af en istid for mange tusinde år siden. Tilbage ligger ådalen med Bygholm Å, som bugter sig igennem landskabet. Området omkring ådalen indeholder idag infrastrukturelle anlæg og mindre veje, ligesom det krydses af et antal forholdsvis dominerende højspændingsmaster. Motorvejen ligger tæt på og påvirker især lydbilledet i området.

Horsens Kommunes Landskabsplan⁵ inddeler kommunen i 16 landskabsområder med hver sine karakteristika. Den nordlige og sydlige del af arealudlægget er beliggende i "Horsens Bylandskab", der omkring arealudlægget betegnes som et dyrket landskab med højtbeliggende og svagt bølgede marker i omdrift med mulighed for lange landskabskig. Landskabet hér vurderes af Horsens Kommune til at være robust overfor ændringer.

Den midterste del af arealudlægget passerer gennem landskabsområdet "Bygholm Ådal", der karakteriseres som et ådalslandskab med variation af landskabselementer såsom vandløb, skrænter, enge, moser, småskove, vandhuller og overdrev med mulighed for både korte og lange landskabskig. I deres landskabsplan vurderer Horsens Kommune, at Bygholm Ådal er sårbart over for nye tekniske anlæg og infrastrukturanlæg på tværs af dalen eller i synlig afstand fra dalen. Ådalen er i kommuneplan 2017 udpeget som bevaringsværdigt landskab (se Figur 7-1), der jævnfør kommuneplanens retningslinje 3.4.4 som udgangspunkt skal friholdes for vejanlæg. Såfremt der placeres tekniske anlæg i bevaringsværdige landskaber, skal disse jævnfør retningslinje 3.4.6 gennem helhedsplanlægning tilpasses for at undgå negative konsekvenser for landskabet.

Det fremgår af Figur 7-1, at arealudlægget overlapper med åbeskyttelseslinjen i Bygholm Ådal, hvor der jævnfør naturbeskyttelseslovens⁶ § 16 ikke må placeres bebyggelse med henblik på blandt andet at sikre åer som et værdifuldt landskabselement. Endvidere overlapper udlægget mod syd med en skovbyggelinje, hvor der jævnfør naturbeskyttelseslovens § 17 ej heller ikke må placeres bebyggelse med henblik på at sikre indkig til skoven.

Cirka 1,5 km mod nordvest for arealudlægget ligger Tamdrup kirke højt placeret i terrænet. Sløring og forringelse af indkigget til kirker skal så vidt muligt undgås.

⁵ Horsens Kommune. 2018. Landskabsplan.

⁶ Lovbekendtgørelse nr. 240 af d. 13.03.2019 om naturbeskyttelse



Figur 7-1 Arealudlægget i relation til nærområdets landskabsinteresser. Tamdrup Kirke og dens fjernbeskyttelseszone ligger mod nordvest udenfor kortet.

7.2 Konsekvensvurdering af planforslaget

I kommuneplanen er der udpeget en fjernbeskyttelseslinje om Tamdrup Kirke, hvorfra den opfattes som en markant bygning og pejlemærke i landskabet. Denne ophører godt 1,15 km nordvest for arealudpegningens nordligste grænse. Arealudpegningen ligger øst for kirken, hvorfra den er mindre synlig på grund af et afgrænsende mindre skovareal. Vejen vurderes således ikke at have en væsentlig påvirkning på indkigget og oplevelsen af Tamdrup Kirke væsentligt. Tværtimod er det muligt, at vejen kan små indkig til den højt beliggende kirke og derved øget mulighed for at opleve kirken i landskabet.

Med planforslaget muliggøres et teknisk vejanlæg inden for områder omfattet af både åbeskyttelseslinje og skovbyggelinje i modstrid med naturbeskyttelseslovens § 16 og § 17. Dette er kun muligt, hvis Horsens Kommune meddeler dispensation for udpegningerne.

Planforslaget muliggør en vej gennem udpeget bevaringsværdigt landskab i Bygholm Ådal, hvor der jævnfør kommunens egne retningslinjer kun må placeres tekniske anlæg, hvis de efter en helhedsplanlægning kan tilpasses landskabet.

Planforslaget regulerer ikke den tekniske og landskabelige udformning af en kommende vej, og detaljerede overvejelser herom hører således til i miljøkonsekvensrapporten for det kommende vejprojekt. Således er det nødvendigt at afgrænse den landskabelige konsekvensvurdering til at omhandle påvirkninger, som enhver given vej indenfor udlægget med brokrydsning af Bygholm Å må forventes at afstedkomme – se afsnit 4.3. Nærværende miljørapport udarbejdes på det foreliggende vidensgrundlag, og i skrivende stund foreligger der et endnu ikke-godkendt udkast til et kommunalt vejprojekt med miljøkonsekvensrapport indenfor planforslagets arealudlæg (se afsnit 4.3). I miljøkonsekvensrapporten fremgår der visualiseringer, der i nærværende miljørapport kan benyttes til at vurdere, hvordan en mulig vej indenfor arealudlægget ville kunne påvirke landskabet.

Det ses af Figur 7-2, at en vej i det nordlige, dyrkede landskab ikke forventes at medføre en væsentlig landskabelig påvirkning, idet landskabet her i forvejen bærer præg af menneskelig påvirkning – om end en vej vil bidrage med trafikstøj, der kan bryde det i dag rolige landbrugslandskab. Den endelige påvirkning afhænger af det kommende vejprojekts udformning.

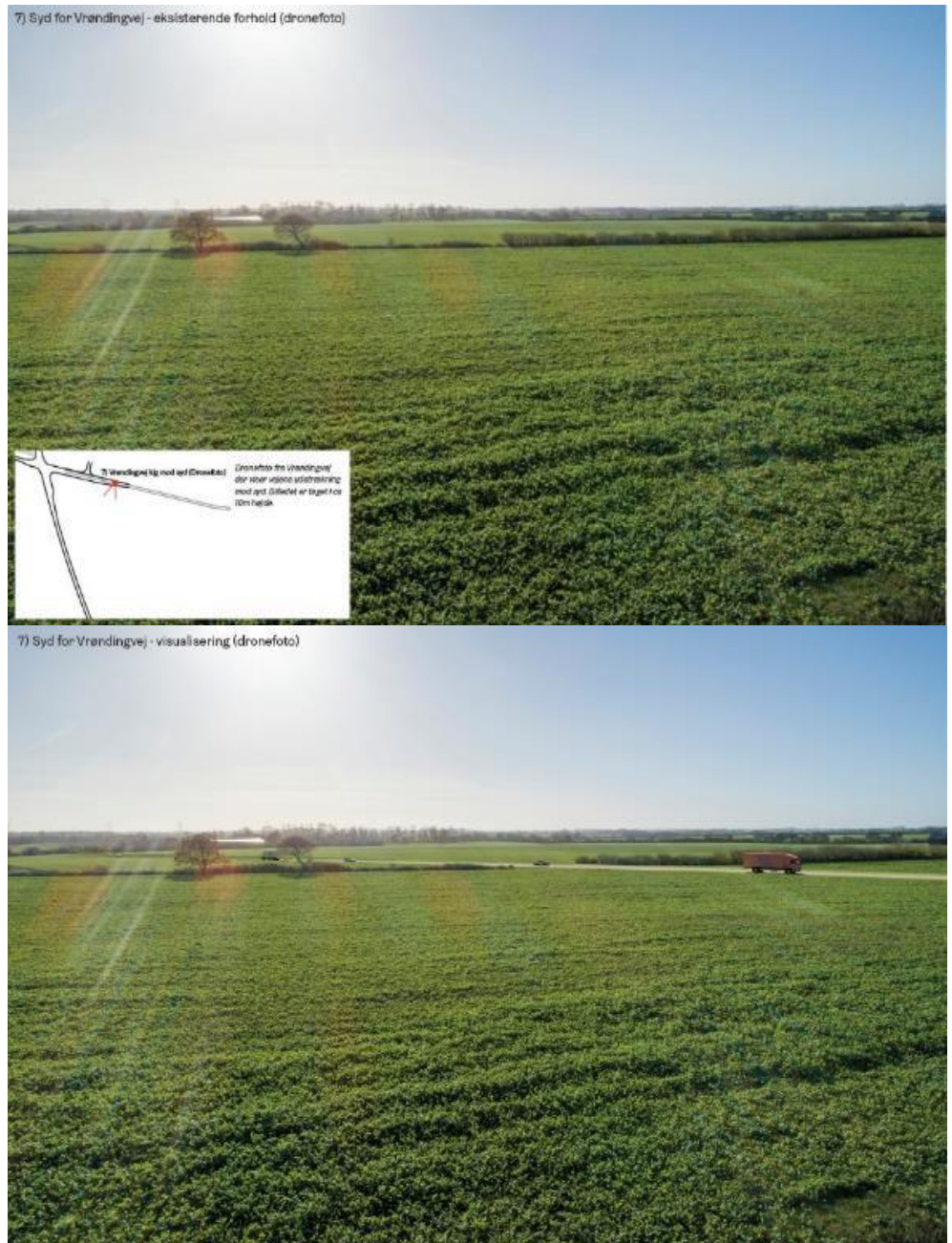
Af Figur 7-3 og Figur 7-4 fremgår det, hvordan en mulig krydsning af Bygholm Ådal ville kunne fremstå fra henholdsvis øst og vest – afhængigt af det endelige projekts udformning. Det ses heraf, at vejen, broen og den medfølgende trafik kan blive et dominerende infrastrukturelement i et i landskab, der i dag præges af naturelementer. Sammenholdes Figur 7-3 med Figur 7-4 ses det, at den landskabelige påvirkning må forventes at være lokal og aftage over distancen. På baggrund af det foreliggende materiale fra projektudkastet kan det således ikke afvises, at broen vil få en væsentlig og lokal landskabelig påvirkning af det bevaringsværdige landskab i Bygholm Ådal. Om dette bliver tilfældet, afhænger af det endeligt vedtagne vejprojekt.

7.3 Afværgende foranstaltninger

I den videre projektgodkendelse skal det sikres, at et konkret vejprojekt med krydsning af Bygholm Ådal tilpasses de lokale landskabsinteresser. Dette kan sikres med vilkår i forbindelse med udarbejdelse af dispensation fra naturbeskyttelseslovens § 16 og § 17 samt i udarbejdelsen af det endelige vejprojekt og den deraf regulerende tilladelse efter miljøvurderingslovens § 25. Der foreslås ikke yderligere særskilte afværgende foranstaltninger.

7.4 Overvågning

Der foreslås ikke særskilt overvågning af landskabelig påvirkning, idet det forudsættes, at der bliver fulgt op ved dispensation fra naturbeskyttelsesloven § 16 og § 17 samt miljøkonsekvensvurdering af det specifikke vejprojekt.



Figur 7-2 Visualisering af hvordan en omfartsvej ville kunne fremstå på den nordlige strækning umiddelbart syd for Erhvervspark VEGA. Visualiseringen er fra miljøkonsekvensrapporten til det foreliggende projektudkast [WSP 2021].



Figur 7-3 Visualisering af hvordan en krydsning af Bygholm Ådal kan fremstå fra øst fra distancen. Visualiseringen er fra miljøkonsekvensrapporten til det foreliggende projektudkast [WSP 2021].



Figur 7-4 Visualisering af hvordan en krydsning af Bygholm Ådal kan fremstå fra vest i de nære omgivelser. Visualiseringen er fra miljøkonsekvensrapporten til det foreliggende projektudkast [WSP 2021].

8 Vurdering af biologisk mangfoldighed

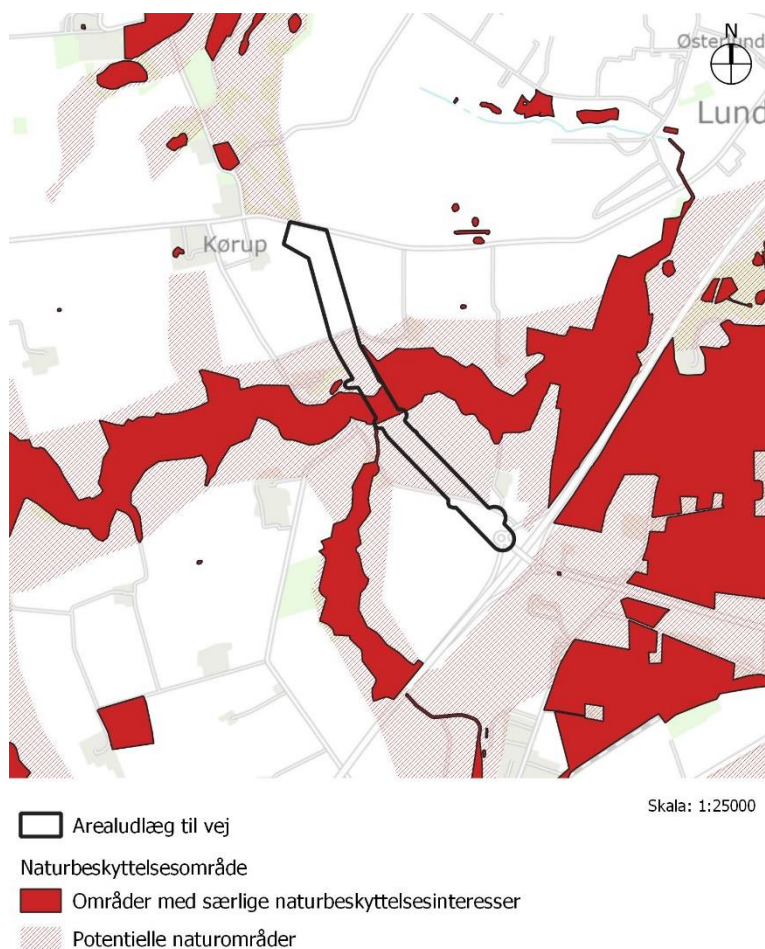
Som beskrevet i afsnit 4.2 afgrænses miljøfaktoren "biologisk mangfoldighed" til at omhandle naturinteresserne i Bygholm Ådal.

8.1 Miljøstatus

Planforslagets arealudlæg krydser Bygholm Ådal, der indeholder en række naturinteresser. Disse redegøres der for i de kommende afsnit.

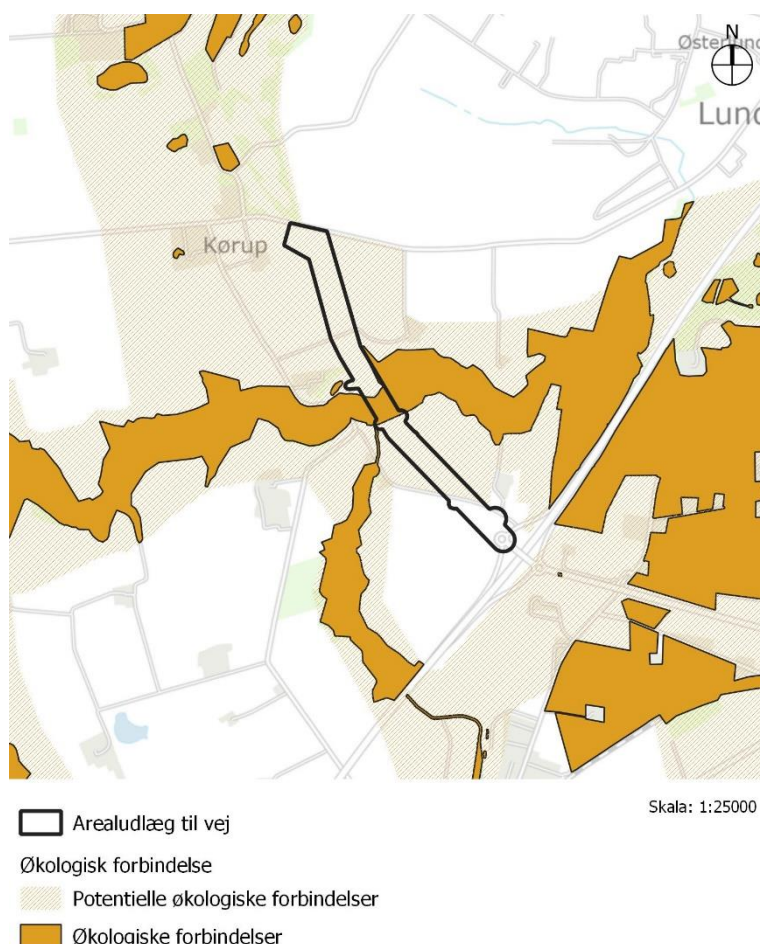
8.1.1 Kommunale naturudpegninger

Af Figur 8-1 fremgår det, at arealudlægget overlapper med områder, der i Horsens Kommuneplan er udpeget som havende særlige naturbeskyttelsesinteresser, der skal bevares og forbedres, så de er velegnede vokse- og levesteder for et mangfoldigt og varieret plante- og dyreliv. De potentielle naturområder har til formål at skabe sammenhæng mellem de særlige naturinteresser og skal derfor i videst muligt omfang friholdes fra byggeri.



Figur 8-1 Planforslagets arealudlæg i relation til udpegede naturinteresser.

Som vist på Figur 8-2 er Bygholm Ådal tillige i kommuneplanen udpeget som økologisk forbindelse, hvis formål er at sikre og forbedre spredningsmulighederne for det vilde dyre- og planteliv, og som der jævnfør retningslinje 3.2.4 skal friholdes for byggeri, der forringer forbindelsens kvalitet. Størstedelen af det resterende vejtracé er udpeget, som potentiel økologisk forbindelse, der har til formål at understøtte artsudbredningen og derfor tillige som udgangspunkt skal derfor friholdes for modstridende byggeri (retningslinje 3.2.5.).



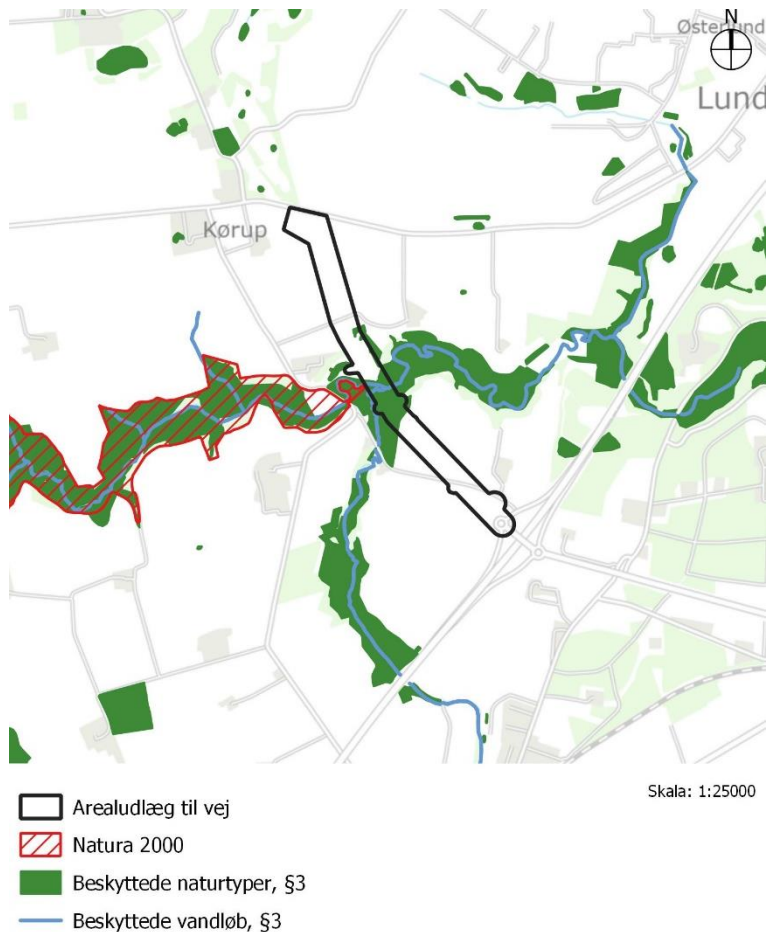
Figur 8-2 Planforslagets arealudlæg i relation til økologiske forbindelser.

8.1.2 Kortlagte naturtyper

Det ses af Figur 8-3, at Bygholm ådal tillige omfatter natur, der er beskyttet efter naturbeskyttelseslovens § 3. Indenfor planforslagets arealudlæg omfatter den beskyttede natur hhv. vandløbene Bygholm Å og Hatting Bæk, fersk eng i de lavere dele af ådalen, overdrev på ådalens skrænter, to registrerede moser og en mindre sø. For disse arealer gælder det, at der ikke uden dispensation fra Horsens Kommune kan meddeles tilladelse til projekter, der ændrer naturens tilstand.

Bygholm Ådal er desuden omfattet af Åbeskyttelseslinje efter naturbeskyttelseslovens § 16, der, foruden at sikre åer som landskabelige elementer, har til formål at sikre naturen nær åer. Forholdet til åbeskyttelseslinjen vurderes under landskab i kapitel 7.

De mest værdifulde naturområder i Danmark er udpeget som Natura 2000 i medfør af EU's habitatdirektiv for at beskytte bestemte naturtyper og arter af dyr og planter, der er truede på Europæisk plan. Som vist på Figur 8-3 støder arealudlægget op til "Habitatområde nr. 236 (Bygholm Ådal)".



Figur 8-3 Planforslagets arealudlæg i relation kortlagt natur. Hatting Bæk tilstøder den øst/vestgående Bygholm Å fra syd.

Jævnfør miljøstyrelsen⁷ er habitatområdet udpeget på baggrund af naturtyperne:

- > Vandløb med vandplanter
- > Overdrev og krat på mere eller mindre kalkholdig bund
- > Artsrige overdrev eller græsheder på mere eller mindre sur bund
- > Tidvis våde enge på mager eller kalkrig bund
- > Bræmmer med høje urter langs vandløb eller skyggende skovbryn
- > Kilder og væld med kalkholdigt (hårdt) vand
- > Riggær

I habitatdirektivets bilag IV forefindes en liste over dyrearter, der er truede på europæisk plan, og hvis levesteder og vilkår derfor kræver en særlig beskyttelse – i daglig tale benævnt "Bilag IV-arter". Jævnfør Miljøstyrelsen er en del af udpegningsgrundlaget for Bygholm ådal tillige forekomster af bilag IV-arterne:

⁷ Oversigt over Habitatområdernes udpegningsgrundlag. Miljøstyrelsen. 2012.

- > Sump vindelsnegl
- > Bæklampret
- > Odder

Nærheden til habitatområdet og udsigten til et kommende vejprojekt indenfor arealudlægget har bevirket, at Horsens Kommune i 2020 rekvirerede konsulentvirksomheden WSP til at udarbejde en indledende væsentlighedsvurdering⁸, der i 2021 er blevet suppleret med en fuld habitatkonsekvensvurdering⁹ efter habitatvejledningen¹⁰. Af dette materiale fremgår det, at der i de indledende feltundersøgelser tillige blev registreret følgende ni arter af flagermus fra bilag IV indenfor et undersøgelsesområde i den umiddelbare nærhed af arealudlægget:

- > Langøret flagermus
- > Sydflagermus
- > Brunflagermus
- > Dværgflagermus
- > Trolldflagermus
- > Vandflagermus
- > Damflagermus
- > Skimmelflagermus
- > Pipistrelflagermus

Der blev i feltundersøgelserne ikke fundet forekomster af Sumpvindelsnegl, og påvirkning heraf blev derfor ikke vurderet nærmere i konsekvensvurderingen for habitatområdet og miljøkonsekvensrapporten.

Projekter og planer kan kun realiseres, hvis der opnås vished om, at de ikke påvirker habitat-områders og/eller bilag IV-arters gunstige bevaringsstatus væsentligt, herunder arternes økologiske funktionalitet.

8.2 Konsekvensvurdering af planforslaget

Som det var tilfældet i afsnit 7 om landskab og visuelle forhold afgrænses miljøvurderingen af planforslagets miljøpåvirkning af det forhold, at planforslaget ikke regulerer den endelige udformning, anlægsmetode og/eller fremtidige drift af en kommende vej indenfor arealudlægget. Derfor afgrænses konsekvensvurderingen til at omhandle påvirkninger, som enhver given vej indenfor udlægget med brokrydsning af Bygholm Å må forventes at afstedkomme – se afsnit 4.3.

Nærværende miljørapport udarbejdes på det foreliggende vidensgrundlag, og i skrivende stund foreligger der et endnu ikke-godkendt udkast til et kommunalt

⁸ Natura 2000-væsentlighedsvurdering samt vurdering af bilag IV-arter for ny forbindelsesvej, Vrøndingvej – E45, Horsens. WSP. December 2020.

⁹ Natura 2000-konsekvensvurdering samt vurdering af bilag IV-arter for ny forbindelsesvej, Vrøndingvej – E45, Horsens. WSP. September 2021. Version af d. 16. september.

¹⁰ Habitatvejledningen. Vejledning til bekendtgørelse nr. 1595 af 6. december 2018 om udpegning og administration af internationale naturbeskyttelsesområder samt beskyttelse af visse arter. Miljøstyrelsen. 2020.

vejprojekt med miljøkonsekvensrapport indenfor planforslagets arealudlæg (se afsnit 4.3). Miljøkonsekvensrapporten og dens tilknyttede konsekvensvurdering benyttes til at vurdere, hvordan en mulig vej indenfor arealudlægget ville kunne påvirke – herunder om det er muligt at etablere en vej i overensstemmelse med blandt andet habitatbekendtgørelsens bestemmelser.

8.2.1 Kommunal naturudpegning

For at planforslaget er i overensstemmelse med arealudpegningerne i Horsens Kommuneplan må arealudlægget ikke føre til, at Bygholm Ådal bliver et mindre velegnet vokse- og levested for et mangfoldigt og varieret plante- og dyreliv eller en mindre egnet spredningskorridor for dyre- og planteliv. Overordnet set vil et vejanlæg altid medføre øget menneskelig aktivitet i form af for eksempel støj- og lyspåvirkning samt skabe en barrierevirkning. Om denne påvirkning er i modstrid med naturudpegningerne kan ikke konkluderes på kommuneplanniveau, idet det afhænger af det kommende vejprojekt indenfor arealudlægget, herunder anlæggets endelige udformning og tilstedeværelsen af effektive faunapassager.

Af miljøkonsekvensrapporten kan det uddrages, at det er teknisk muligt at udarbejde et vejprojekt, der sikrer spredningsmuligheder for flora og fauna i de økologiske forbindelser. Det kan dog tillige konkluderes, at ethvert vejprojekt vil inddrage areal både midlertidigt og permanent – herunder forventeligt areal med naturudpegninger.

8.2.2 Naturkortlægning efter § 3

Med planforslaget tillades der, at der indenfor et arealudlæg kan etableres en vej. Såfremt den konkrete vej kommer til at ligge på areal, der i dag er omfattet af § 3-beskyttelse, vil disse arealer opleve en tilstandspåvirkning i modstrid med naturbeskyttelsesloven. Den endelige påvirkning af de § 3-kortlagte arealer er ikke mulig at vurdere på kommuneplanniveau, idet den i høj grad afhænger af det endelige vejprojekt indenfor arealudlægget.

Af miljøkonsekvensrapporten kan det uddrages, at det er teknisk muligt at udarbejde et projekt, der ikke ændrer tilstanden i Bygholm Å væsentligt, men at et vejprojekt kan forventes at inddrage areal omfattet af øvrig § 3-beskyttelse både midlertidigt i anlægsfasen og permanent i driftsfasen. Det fremgår, at det ikke kan udelukkes, at en vej gennem området kan føre til kvælstofdeposition fra vejens trafik, der kan medføre en tilstandsændring i naturtyperne i form af øget tilgroning og en ændret artssammensætning. Slutteligt er det muligt, at etablering af et vejanlæg kan føre til hydrologisk påvirkning og mulig tilstandsændring i søer med § 3-beskyttelse.

8.2.3 International beskyttelse af Bygholm Ådal

Om planforslagets arealudlæg kan føre til en uacceptabel påvirkning af habitat-område 236 og de omkringlevende bilag IV-arter er ikke muligt at konkludere endegyldigt på kommuneplanniveau, idet dette i høj grad afhænger af det konkrete vejprojekt.

I den udarbejdede miljøkonsekvensrapport med tilhørende konsekvensvurdering konkluderes det dog, at det er teknisk muligt at udarbejde et vejprojekt indenfor arealudlægget, der hverken påvirker habitatområdets bevaringsstatus væsentligt eller forringer bilag IV-arters økologiske funktionalitet.

I forhold til udpegningsgrundlaget for habitatområdet er der primært en risiko for påvirkning af et kalkoverdrev 300 m fra vejens forventede tracé samt af bilag IV-arterne bæklampret og odder i og ved Bygholm Å. I den videre vurdering konkluderes det, at en vej hverken vil påvirke overdrevet fysisk eller kemisk i et omfang, der påvirker naturtypens bevaringsstatus. Udledning af overfladevand fra en kommende vej vil blive ledt til Bygholm Å, og dette kan føre til en påvirkning af individer af bæklampret nedstrøms udledningspunkterne. Påvirkningen vurderes dog ikke til at være væsentlig for bestanden, da der ikke er tale om et yngleområde, og da en eventuel påvirkning udgøres af enkeltstående, lokale og korte begivenheder. Forekomsten af odder påvirkes ej heller væsentligt, idet anlægsarbejdet er midlertidigt og ikke foregår i sandsynlige yngleområder, samt idet der med det indsendte projekt foreslås en bro med gode passageforhold nedenunder.

I forhold til de i nærområdet øvrige registrerede arter af flagermus på bilag IV-listen vurderes det, at vejen ikke vil påvirke arternes økologiske funktionalitet. I anlægsfasen af det konkrete projekt foreslås der blot rydning af 2-4 træer, der vurderes som uegnede som vinterrast til flagermus og usandsynlige som ynglested for flagermus. Dette skal ses i lyset af, at der i Bygholm Ådal findes mere egnede raste- og yngletræer i den umiddelbare nærhed, som der bibeholdes. I driftsfasen foreslås der med det indsendte projekt en bro med stor frihøjde ned til Bygholm Å, der tillader passage af lavtflyvende arter som vandflagermus, og en fast afskærmning, der vil føre højere flyvende flagermus til en højde, hvor de har bedre mulighed for at undvige trafik.

8.3 Afværgende foranstaltninger

Med miljøkonsekvensrapporten og den underliggende konsekvensvurdering for habitatområdet er det af WSP vurderet, at det er muligt at projektere en vej indenfor planforslagets arealudlæg uden væsentlig påvirkning af habitatområdet og dets bilag IV-arters økologiske funktionalitet

Planforslagets forventede påvirkning af øvrige naturforhold afhænger i høj grad af det konkrete vejprojekt som er under udvikling, og som vil være omfattet af krav om miljøkonsekvensvurdering med mulighed for at sikre afværgende foranstaltninger i en tilladelse efter miljøvurderingslovens § 25. Horsens Kommune vil desuden forventeligt skulle meddele dispensation fra naturbeskyttelseslovens § 3, og der vil i denne sammenhæng tillige være mulighed for at stille krav til for eksempel erstatningsnatur. Der foreslås derfor ikke særskilte afværgende foranstaltninger på kommuneplanniveau.

8.4 Overvågning

Overvågning af naturområder og naturtyper indgår som en del af Horsens Kommunes generelle naturovervågning. Der foreslås ikke særskilt overvågning.

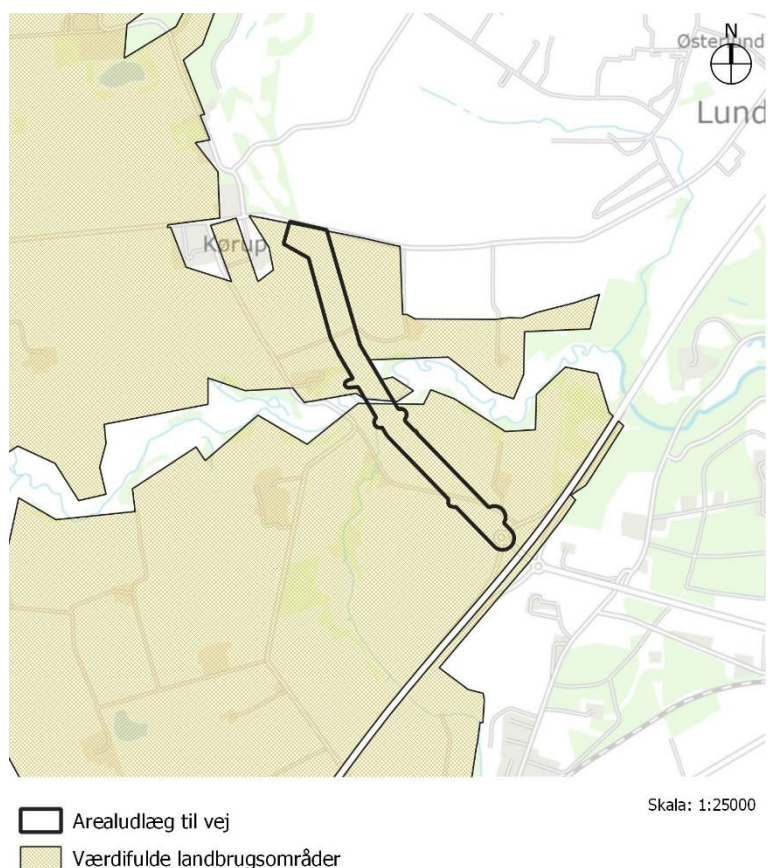
9 Vurdering af materielle goder

Som beskrevet i afsnit 4.2 afgrænses miljøfaktoren "materielle goder" til at omhandle jordbrugsinteresser.

9.1 Miljøstatus

Området mellem erhvervsområdet og motorvejen fremstår i dag med spredt bevoksning i form af læhegn og randbevoksning omkring fritliggende gårde og har en åben karakter. Ådalen er præget af landbrug med dyrkede og enkelte braklagte marker. Dyrkningslandskabet bærer præg af en struktur med en kombination af både større og mindre marklodder.

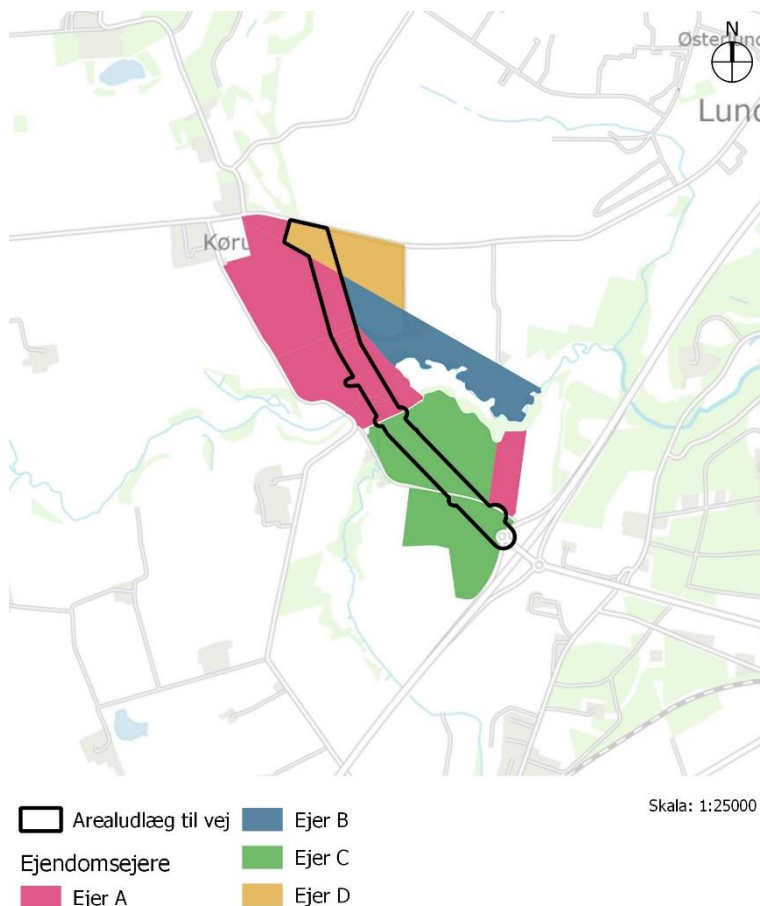
Som det fremgår af Figur 9-1 udpeges der med planforslaget et område til placering af et nyt vejanlæg igennem områder, der er udpegede som hhv. særligt værdifuldt landbrugsområde og til store husdyrbrug. For områder udpeget til særligt værdifuldt landbrugsområde gælder, at arealer til jordbrugsdrift i størst muligt omfang skal friholdes for andre aktiviteter. Ved inddragelse af jordbrugsarealer til ikke jordbrugsmæssige formål, bør arealforbruget begrænses mest muligt.



Figur 9-1 Udpegede jordbrugsinteresser nær arealudlægget.

Ved inddragelse af landbrugsjord til andre formål skal der i videst muligt omfang tages hensyn til de berørte landbrugsejendommers struktur- og arronderingsforhold samt til arealbehov, investeringsniveau og mulighederne for jordfordeling. En række levende hegn og Bygholm Å opdeler landbrugsarealet i tilsammen syv

sammenhængende marker, der vil blive direkte berørt af arealudlægget. Markarealerne ejes i dag af tre forskellige lodsejere. Desuden krydser arealudlægget Stampemøllevej og to markveje (se Figur 9-2).



Figur 9-2 Arealudlægget i relation til berørte marker.

9.2 Konsekvensvurdering af planforslaget

Planforslagets arealudlæg inddrager landbrugsjord, der for de berørte lodsejere vil føre til tab af dyrkningsareal. Det skønnes, at det muliggjorte vejanlæg med sideanlæg samlet set vil optage ca. 2,5 ha. plus areal til evt. skråningsanlæg på en ca. 1,3 km lange strækning.

Realisering af planlægningen med etablering af den nye vej har nogle direkte økonomiske konsekvenser for de berørte lodsejere i form af indtægtstab for de berørte landmænd. De konkrete økonomiske konsekvenser for jordbrugserhverv med planforslaget kan dog ikke vurderes på dette overordnede planniveau.

Opdelingen af marker på hver side af vejen samt forlægninger eller lukninger af markveje vil i varierende grad medføre arealfragmentering, reduceret tilgængelighed, omvejskørsel og deraf følgende behov for ændringer i driften af arealerne. Alt andet lige må dette – i hvert fald på kort sigt indtil nye rutiner er på plads – blive oplevet som en gene i forbindelse med dyrkning af arealerne. Jordfordeling kan være et middel til at begrænse denne påvirkning.

På dette trin i planprocessen er linjeføring, tracé, udformning og tværprofil endnu ikke fastlagt. På konkrete lokaliteter langs vejen kan der efter detailprojektering opstå delområder, der er helt afskårne. Adgangen til disse arealer kan fordre enten en direkte adgang fra den nye vejforbindelse eller adgang fra naboarealer. Ved detailprojektering af vejen, vil markoverkørsler, der måtte være nødvendige for den fremtidige drift af landbrugsarealerne, blive fastlagt.

9.3 Afværgende foranstaltninger

For at sikre de berørte lodsejeres mulighed for at benytte de tilbageværende arealer til landbrugsdrift, kan det være nødvendigt at foretage en jordfordeling iht. Jordfordelingsloven¹¹. Hvor det ikke vil være hensigtsmæssigt eller muligt at tilvejebringe adgang, vil en kommunal overtagelse kunne komme på tale.

9.4 Overvågning

Der foreslås ikke særskilt overvågning af jordbrugspåvirkningen, idet der naturligt vil blive fulgt op på miljøforholdet i den kommende detailprojektering af den nye vej, hvor landbrugsarealer vil skulle erhverves fra de berørte lodsejere.

¹¹ Lov nr. 31 af 04.01.2017 om jordfordeling og offentligt køb og salg af fast ejendom til jordbrugsmæssige formål m.m.

10 Beskrivelse af alternativer

Som beskrevet i afsnit 3.2 sammenholdes miljørapportens vurderinger med en beskrivelse af alternativer til planforslagets arealudlæg. Dette omfatter en indledende beskrivelse af 0-alternativet, der som reference-scenarie repræsenterer situationen, hvor planforslaget ikke vedtages. Herefter sammenholdes arealudlægget med ni alternative måder at imødekomme det kommende transportbehov i nærområdet. Alternativerne beskrives i forhold til trafikale, landskabelig og naturmæssig påvirkning.

10.1 0-alternativ

Vedtages planforslaget ikke, er det ikke muligt at etablere en omfartsvej indenfor det foreslåede arealudlæg fra den vestlige side af Erhvervspark VEGA og sydover til motorvejestilslutning 56b.

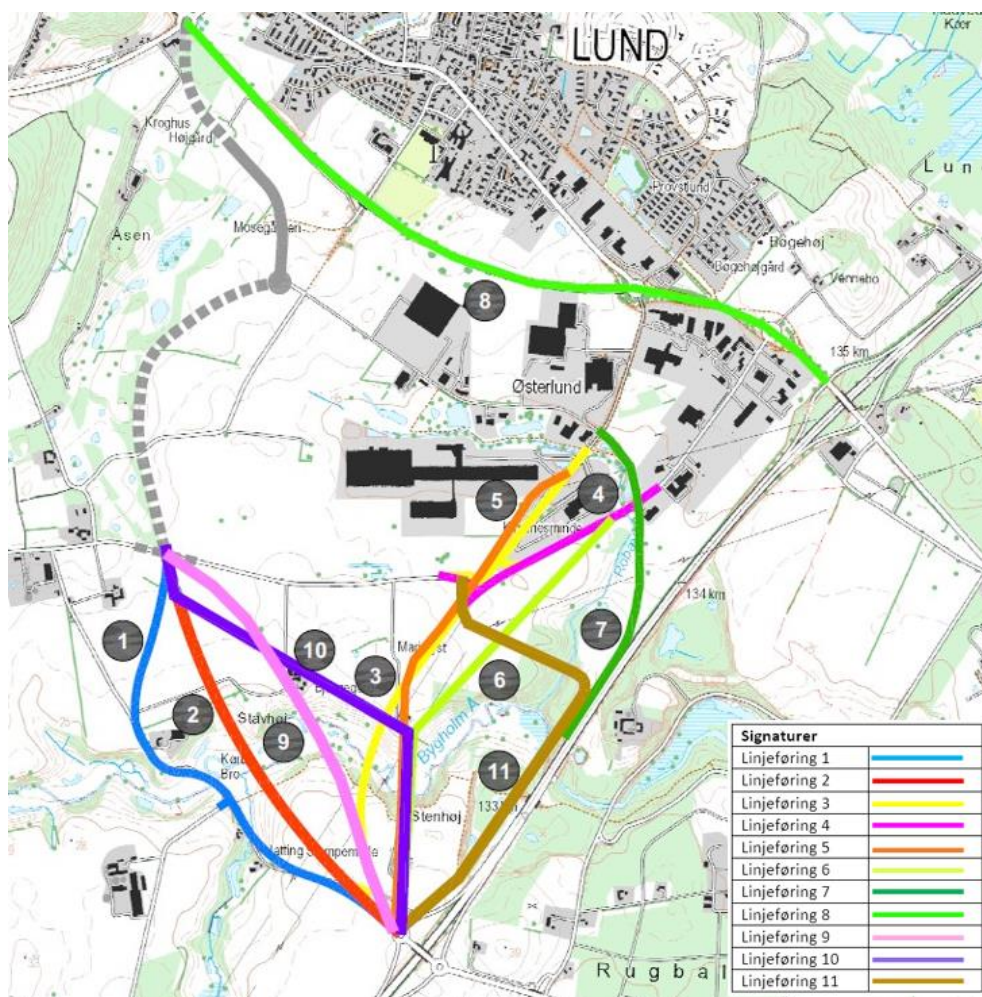
I miljøkonsekvensrapporten for udkastet til det konkrete vejprojekt, som Horsens Kommune sagsbehandler, sammenholdes den nuværende trafikale belastning (tal fra 2015) med et fremskrevet trafikalt referencescenarie i 2030, hvor omfartsvejen ikke realiseres, men hvor Horsens Kommune har realiseret andre planlagte projekter, herunder en opgradering og udbygning af Silkeborgvej med nye kryds og udvidelse til fire spor, etablering af en nordlig forbindelsesvej fra erhvervsområdet og Nørre Snedevej, fuld realisering af Erhvervspark VEGA og byudvikling i Lund. Fremskrivningen viser, at trafikken på vejnettet overordnet set forventes at stige. På den allerede i dag belastede Silkeborgvej vurderes det, at årsdøgntrafikken vil stige med ca 20 % frem mod 2030. WSP vurderer i udkastet til miljøkonsekvensrapporten for det foreslåede konkrete vejprojekt, at Silkeborgvej vil kunne afvikle den fremskrevne trafikmængde efter den nødvendige udvidelse, men at dette vil ske ved at prioritere gennemkørende trafik og på bekostning af den tilstødende trafik fra sidevejene fra Lund mod nord og Erhvervspark VEGA mod syd. Således vurderes det, at opgraderingen af Silkeborgvej hverken vil skabe forbedret adgang til erhvervsområdet eller bedre fremkommelighed på det øvrige vejnet.

Vedtages planforslaget ikke, vil det omvendt bevirke, at den udlagte korridor til en kommende vej friholdes for tekniske anlæg og bibeholder sin nuværende funktion. Herved bibeholdes de landskabelige og naturmæssige kvaliteter i Bygholm Ådal på samme vilkår, som de er underlagt i dag.

10.2 Andre fravalgte alternativer

I den tidlige planfase, samt under for-høringen til det konkrete vejprojekt i udkast og høringen af det tidligere kommuneplantillæg 2017-33, er der blevet set på en række alternativer til trafikale betjening af erhvervspark VEGA og trafikale aflastning af det omkringliggende vejnet. Disse er indtegnede og nummererede på Figur 10-1, der stammer fra miljøkonsekvensrapporten.

Planforslaget arealudlæg muliggør alternativ 2 på Figur 10-1 og varianter af denne, imens alternativ 8 repræsenterer den planlagte opgradering af Silkeborgvej, som lå til grund for det fremskrevne referencescenarie i 0-alternativet. I den kommende tekst beskrives de resterende 9 alternativer, som Horsens Kommune har fravalgt.



Figur 10-1 Undersøgte alternativer til mulige trafikale løsninger for trafikal aflastning af Ny Silkeborgvej og betjening af Erhvervspark VEGA. Fra Miljøkonsekvensrapporten til det konkrete projektforslag [WSP, 2021].

10.2.1 Alternativ 1

I dette alternativ opgraderes den eksisterende Grønhøjvej-Stampemøllevej mellem Vrøndingvej og E45, hvor vejen tilsluttes ved afkørsel 56b.

Linjeføringen vil omfatte en betydelig tilpasning af det eksisterende vejtracé med terrænreguleringer og sideudvidelser. På linje med det valgte alternativ 2 vil alternativ 1 passere igennem bevaringsværdigt landskab og inddrage beskyttet natur. Det vil dog derudover medføre direkte indgreb i og dermed påvirkning af Natura 2000-området Bygholm Ådal. På baggrund heraf fravælges alternativet.

10.2.2 Alternativ 3

I dette alternativ videreføres Nokiavej mod syd med tilslutning til afkørsel 56b. Der er desuden skabt tilslutninger til Mossvej og Vrøndingvej langs strækningen.

Sammenholdt med alternativ 2 vil alternativ 3 inddrage naturarealer af højere naturmæssig kvalitet samt tillige berøre bevaringsværdigt landskab. Alternativet fravælges, da det ikke vurderes at aflaste den vestlige del af erhvervsområdet og således hverken vil øge tilgængeligheden til Erhvervsområde VEGA eller aflaste af Silkeborgvej.

10.2.3 Alternativ 4

I dette alternativ etableres der et vejforløb, der på en delstrækning er sammenfaldende med linjeføring 3, men som tilslutter den østlige ende af Erhvervspark VEGA via Vrøndingvej i stedet for Nokiavej. Der er også i dette løsningsforslag sikret en tilslutning til Mossvej.

På linje med det valgte alternativ 2 vil alternativ 4 passere igennem bevaringsværdigt landskab og inddrage beskyttet natur. Alternativet fravælges, da det ikke vurderes at aflaste den vestlige del af erhvervsområdet og således hverken vil øge tilgængeligheden til Erhvervsområde VEGA eller aflaste af Silkeborgvej.

10.2.4 Alternativ 5

I dette alternativ videreføres Nokiavej mod syd som ved linjeføring 3, men med et mere østligt forløb af vejen. Der er desuden skabt tilslutninger til Mossvej og Vrøndingvej langs strækningen.

På linje med det valgte alternativ 2 vil alternativ 4 passere igennem bevaringsværdigt landskab og inddrage beskyttet natur. Alternativet fravælges, da det ikke vurderes at aflaste den vestlige del af erhvervsområdet og således hverken vil øge tilgængeligheden til Erhvervsområde VEGA eller aflaste af Silkeborgvej.

10.2.5 Alternativ 6

I dette alternativ etableres et nyt vejforløb, der tilsluttes Vrøndingvej mod øst som linjeføring 4, men med et mere østligt forløb. Der er også i dette løsningsforslag sikret en tilslutning til Mossvej.

På linje med det valgte alternativ 2 vil alternativ 4 passere igennem bevaringsværdigt landskab og inddrage beskyttet natur. Alternativet fravælges, da det ikke vurderes at aflaste den vestlige del af erhvervsområdet og således hverken vil øge tilgængeligheden til Erhvervsområde VEGA eller aflaste af Silkeborgvej.

10.2.6 Alternativ 7

I dette alternativ etableres en ny tilkørselsrampe til E45 i sydlig retning med direkte adgang til E45 fra Mossvej mellem frakørsel 56a og 56b.

Rent administrativ vil et nyt rampeanlæg til E45 være en statslig investering fra Vejdirektoratet. Afstanden mellem den nye tilkørsel og frafarten ved 56b er langt under Vejreglernes krav for afstande mellem rampeanlæg på motorveje. Dertil kommer, at en ny motorvejstilslutning vil betyde, at der er tre sydgående ramper til E45 indenfor tre kilometer med reduceret fremkommelighed og øget risiko for uheld på E45 til følge grundet de mange vognbaneskift i forbindelse med flette-manøvrer. For trafikanter til Erhvervsområde VEGA vil alternativet ikke ændre på tilgængeligheden til området, da motorvejsrampen kun foreslås etableret for sydgående trafik. Derfor forventes aflastningen af Silkeborgvej minimal.

Alternativ 7 er overordnet set mindre invasiv end det valgte alternativ 2 i forhold til både landskabelige og naturmæssige interesser, idet Bygholm Ådal friholdes for vejanlæg.

Alternativet fravælges, da det ikke vurderes realiserbart og desuden ikke vil medføre de ønskede trafikale effekter, hverken i forhold til aflastning af Silkeborgvej eller tilgængelighed til Erhvervsområde VEGA.

10.2.7 Alternativ 9

I dette alternativ anlægges en ny vej som direkte forbindelse mellem Vrøndingvej og motorvejstilslutning 56b. Dette er samme tilslutningspunkter som med det valgte alternativ 2, men vejen har et mere østligt forløb.

Linjeføringens bugtede forløb medfører, at det vil være vanskeligt at lave en god og sikker tilslutning til rundkørslen mod syd, hvor oversigtsforholdene forringes ved en "skæv" tilslutning.

Påvirkningen af beskyttet natur ved linjeføring 9 vurderes at være større end ved det valgte alternativ, idet beskyttede naturområder med større kortlagt naturværdi påvirkes. Desuden vil vejens forløb krydse ådalen i en mere skrå vinkel, hvilket vil medføre en større landskabelig og naturmæssig påvirkning, idet linjeføringen på en del af strækningen kommer til at forløbe parallelt med ådalen.

10.2.8 Alternativ 10

I dette alternativ anlægges et nyt vejforløb mellem Vrøndingvej og motorvejstilslutning 56b i lighed med det valgte alternativ og alternativ 9 men med et mere østligt forløb.

Trafikalt udgør linjeføringen ikke en direkte og oplagt rute mellem de to tilslutningspunkter. Tilpasses løsningsforslaget kurveradier for det ønskede hastighedsniveau på 80 km/t, vil vejen få et bugtet forløb, der vil gøre det vanskeligt at lave en god og sikker tilslutning til rundkørslen mod syd, hvor oversigtsforholdene forringes ved en "skæv" tilslutning. Linjeføringen vil desuden krydse ådalen på skrå, hvilket medfører en større påvirkning af især landskabet, men også naturforhold i form af beskyttet natur og skov.

10.2.9 Alternativ 11

I dette alternativ forbindes den østlige del af Erhvervsområde VEGA med motorvejstilslutning 56b. Linjeføringen forløber fra motorvejstilslutningen et stykke parallelt med motorvejen og drejer derefter i et 90 graders sving mod vest. Ved tilslutning til Vrøndingvej drejer vejen mod nord.

Trafikalt bevirker de mange skarpe kurver langs vejens tracé, at det ikke vurderes muligt for et modulvogntog at benytte strækningen, ligesom der ikke kan oprettholdes en ønsket hastighed på 80 km/t. Det vurderes desuden, at linjeføringen kun vil aflaste erhvervsområdets østlige del.

Den foreslåede linjeføring inddrager arealer med beskyttet natur (mose, overdrev, eng og sø) samt arealer med fredskov. Forslaget vurderes at medføre en begrænset negativ påvirkning af landskabet, idet linjeføringen følger E45 og krydser Bygholm Ådal parallelt med denne.

Alternativet fravælges, da det ikke vurderes at aflaste den vestlige del af erhvervsområdet og således hverken vil øge tilgængeligheden til Erhvervspark VEGA eller aflaste af Silkeborgvej.

11 Vurdering af kumulative effekter

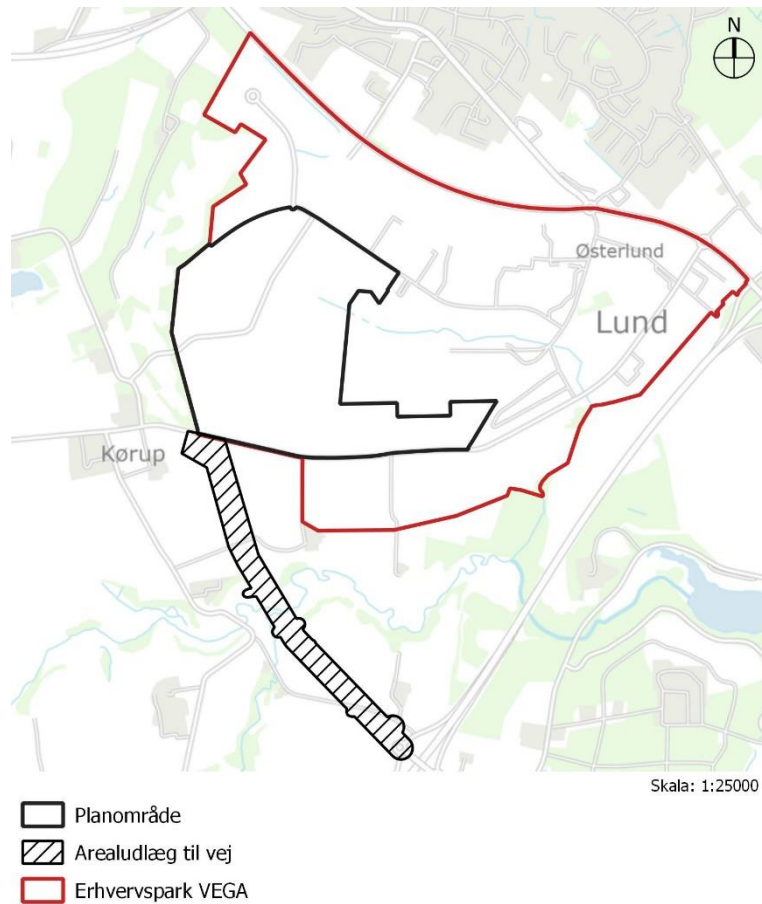
Som beskrevet i kapitel 3 udarbejdes planforslaget for den kommende omfartsvej for at afbøde belastning af vejnettet syd for Lund, der forventes yderligere belastet i takt med, at det i dag allerede planlagte erhvervsområde "Erhvervspark VEGA" udbygges. Behovet for at planlægge for en omfartsvej til trafikal aflastning aktualiseres af, at der parallelt med udarbejdelsen af planforslaget tillige planlægges for øget udnyttelse af erhvervsområdets eksisterende rammer (se afsnit 3.3). Med forslag til kommuneplantillæg **2017-35** og lokalplan **367** forberedes et 78 ha stort areal inden for Erhvervspark Vega til i fremtiden at kunne rumme et større logistikcenter. Området er i dag allerede udlagt til logistikvirksomhed, men der foretages følgende ændringer af plangrundlaget:

- > Bebyggelsesprocent ændres fra 50 % till 500.000 m², svarende til 65 %
- > Byggehøjden for højlager øges fra 40 m til 45 m
- > Bygningshøjden øges fra 12 (2 etager) til 20 m (3 etager)
- > Byggefeltet drejес fra en øst/vest-gående til en nord/syd-gående retning

Den nye planlægning bevirker, at der kan bygges et mere omfangsrigt logistikcenter, end hvad der er muligt med det gældende plangrundlag. Det er rimeligt at antage, at et mere omfangsrigt logistikcenter vil skabe et større transportbehov og derved et øget pres på det omkringliggende vejnet. Således skaber kommuneplantillæg **2017-35** og lokalplan **367** et øget behov for at godkende arealudlægget, der miljøvurderes i nærværende miljørapport. Den kumulativt øgede trafikbelastning er indregnet i vurderingen af trafikafvikling og -sikkerhed i kapitel 5.

Den interne sammenhæng mellem planforslaget for omfartsvejen og planforslagene for erhvervsområdet bevirker, at mange af de samme miljøforhold berøres, herunder Tamdrup Kirke, landskab og områdets naturudpegninger – se Figur 11-1. Vejprojektets miljøforhold adskiller sig dog på en række punkter. Erhvervsområdet planlægges i et i dag allerede udlagt erhvervsområde og i større afstand til Bygholm Ådal med dets mange landskab- og naturinteresser, herunder udpegninger for bevaringsværdigt landskab og Habitatområde 236. Således er erhvervsområdets placering mindre problematisk. En omfartsvej er et "fladt" linjeprojekt, hvorimod erhvervsområdet planlægges som et kompakt anlæg i højden.

Det er vigtigt at påpege, at der er tale om to uafhængige projekter, idet der forventeligt ville blive behov for omfartsvejen uagtet af planforslagene for erhvervsområdet, ligesom Horsens Kommune principielt kan godkende planforslagene for erhvervsområdet uden at gennemføre planlægge for bedre fremkommelighed. For nærområdets brugere og borgere vil en øget udnyttelsesgrad af erhvervsområdet og den kommende omfartsvej dog forventeligt blive oplevet som to tilknyttede anlægsprojekter, der agerer kumulativt sammen. Dette skal specielt ses i lyset af, at de 78 ha fra kommuneplantillæg **2017-35** og lokalplan **367** i dag står ubenyttede hen, hvorfor den oplevede påvirkning af planforslagenes realisering vil blive oplevet større end planændringen berettiger.



Figur 11-1 Det kommende arealudlæg for en omfartsvej, der skal afbøde de trafikale konsekvenser af den videre udbygning af Erhvervspark Vega, herunder DSVs udvidelse i planområdet i nærværende miljørapport.

12 Vurdering af nationale interesser

Foruden de i lovgivningen og kommuneplanen fastlagte miljømålsætninger har staten udarbejdet en oversigt over de nationale interesser i kommuneplanlægning¹². Der vil nedenfor blive konkluderet på, om planforslaget understøtter, ikke påvirker eller er i modstrid med relevante nationale interesser. Der er anvendt samme nummerering som i oversigten over nationale interesser.

- > 2.1.3. Det er en national interesse, at områder udpeget som Grønt Danmarkskort sikres mod indgreb, der kan forringe naturindholdet og levesteder og spredningsveje for vilde planter og dyr.
 - > Planforslaget påvirker ikke den nationale interesse, idet påvirkningen af Grønt Danmarkskort, herunder områder med særlige naturinteresser og økologiske forbindelser, afhænger af et kommende projekts karakteristika. Med miljøkonsekvensrapporten er det påvist, at det er muligt at projektere en vej indenfor planforslaget arealudlæg, der sikrer tilstrækkelige spredningskorridorer for natur indenfor udpegningerne
- > 2.1.5. Det er en national interesse, at kommuneplanlægningen sker i overensstemmelse med beskyttelseshensyn og bestemmelser for de internationale naturbeskyttelsesområder og internationalt beskyttede arter, herunder varetagelsen af forbuddet mod at beskadige eller ødelægge bilag IV-arters yngle- og rasteområder samt bilag IV-plantearters voksesteder.
 - > Planforslaget påvirker ikke den nationale interesse, idet påvirkningen afhænger af et videre projekts karakteristika. Det er sandsynliggjort, at det er muligt at udarbejde et projekt, der understøtter den nationale interesse.
- > 3.1.1. Det er en national interesse, at sikrer at bevaringsværdige landskaber som i udgangspunktet friholdes for byggeri og anlæg.
 - > Planforslaget er i modstrid med den nationale interesse, idet der udlægges areal til en senere vej i bevaringsværdigt landskab. Påvirkningen finder sted efter holistiske overvejelse om hensigtsmæssig placering af en omfartsvej, der foruden trafikale overvejelse tillige har omfattet natur og landskab. Påvirkningen afbødes ved, at der i den videre projektdimensionering vil blive stillet krav til landskabelig indpasning.
- > 4.2.6. Det er en national interesse, at kommunen i sin planlægning for nye byområder har fokus på at forebygge senere trafikale overbelastning.
 - > Planforslaget understøtter den nationale interesse, idet der med planforslaget etableres en vej med henblik på at afbøde trafikale overbelastning med videre som følge af planlægningen for Erhvervspark VEGA.

¹² Oversigt over nationale interesser i kommuneplanlægning. Erhvervsstyrelsen.