



Sammenfattende redegørelse - Miljørapport

Kommuneplantillæg 2017-24, Teknisk anlæg, Horsens Syd

Lokalplan 350, Vejanlæg, dæmning og natur, Horsens.

Horsens Kommune

Indholdsfortegnelse

Miljørapport	side 3
Planernes formål og indhold	side 5
Ikke-teknisk resumé – hovedkonklusion på miljøvurderingen	side 6
Miljøvurdering	side 8
Afværgeforanstaltning	side 15
Alternativer	side 17
Overvågning	side 18
Sammenfattende redegørelse	side 19
Høringsnotat	side 21

Miljørapport

Miljørapporten giver en samlet miljøvurdering af Kommuneplantillæg 2017-24 Teknisk anlæg, Horsens syd og Lokalplan 350, vejanlæg, dæmning og natur, Horsens.

Planerne omfatter et dæmnings- og et ringvejsprojekt, der er vurderet at kunne få væsentlig indvirkning på miljøet i og omkring anlæggene på en række konkrete emner, som fremgår senere i denne sammenfattende redegørelse. Miljøvurderingen er foretaget og miljørapporten udarbejdet på denne baggrund.

Hvad er en miljøvurdering?

I henhold til miljøvurderingsloven skal der foretages miljøvurdering af planer og programmer, som kan få en væsentlig indvirkning på miljøet.

På alle planer gennemføres en screening for, om planens påvirkning af miljøet har en karakter og et omfang, der kræver, at der gennemføres en miljøvurdering. Såfremt en plan falder ind under lovens bilag 1 eller 2, skal planen miljøvurderes.

En miljøvurdering omfatter en vurdering af planens sandsynlige væsentlige indvirkning på miljøet, 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.

Hvordan behandles en miljøvurdering?

En miljøvurdering behandles efter miljøvurderingsloven og planloven. Bl.a. skal borgerne kunne tage stilling til miljøvurderingen og komme med indsigelser og ændringsforslag i en offentlig høringsperiode på minimum 8 uger.

Efter fristens udløb skal byrådet tage endelig stilling til miljøvurderingen, herunder eventuelle indsigelser og ændringsforslag fra borgere og myndigheder, ved at der udarbejdes en sammenfattende redegørelse.

Indsigelserne kan medføre ændringer i planforslaget. Når planen med den sammenfattende redegørelse er endeligt vedtaget, bekendtgøres dette på kommunens hjemmeside.

Hvad er en sammenfattende redegørelse?

I henhold til miljøvurderingslovens § 13 skal myndigheden ved den endelige vedtagelse af et planforslag, der er omfattet af kravet om miljøvurdering, udarbejde en sammenfattende redegørelse.

Redegørelsen skal indeholde:

- Hvordan miljøhensyn er integreret i planen,
- Hvordan miljørapporten og de udtalelser, der er indkommet i offentlighedsfasen, er taget i betragtning,
- Hvorfor den vedtagne plan er valgt på baggrund af de rimelige alternativer, der også har været behandlet, og
- Hvorledes myndigheden vil overvåge de væsentlige indvirkninger, som planen vil have på miljøet.

Planernes formål og indhold

Kommuneplantillæg

Kommuneplantillægget er udarbejdet, for at sikre den nødvendige overensstemmelse med Kommuneplan 2017, herunder fastlæggelse af afgrænsning og rammebestemmelser for Ringvej Syd, etape 2 og 3 samt tilpasning af de eksisterende kommuneplanrammer, der berøres af Ringvej Syd, etape 2 og 3.

Det tekniske anlæg Ringvej Syd forløber gennem eller passerer forbi eksisterende kommuneplanrammer. I den forbindelse opstår der nye kommuneplanrammer og andre eksisterende kommuneplanrammer revideres. Selve vejanlægget får sin egen kommuneplanramme, der udlægges til teknisk anlæg.

Lokalplan

Lokalplanen har til formål at gøre det muligt at forlænge ringvejsforbindelsen sydøst om Horsens. Ringvejsforbindelsen skal lede trafik uden om midtbyen og derved aflaste trafikken ved boligområderne i sydbyen og på Høegh Guldbergs Gade. Derudover indgår dæmnings- og sluseanlægget i den fremtidige klimasikring af Horsens midtby.

Etableringen af Ringvej Syd er et led i udbygningen af det overordnede vejnet i og omkring Horsens og er en del af allerede vedtagne trafikplan "Trafik 2030".

Ikke-teknisk resumé – hovedkonklusion på miljøvurderingen

Dette ikke-tekniske resumé opsummerer miljørapporten til forslag til lokalplan nr. 350 Vejanlæg, dæmning og natur, og tillæg nr. 2017-24 til Kommuneplan 2017-2029 for Ringvej Syd, etape 2 og 3, i Horsens Kommune.

Miljørapporten er udarbejdet i henhold til Lov om miljøvurdering af planer og programmer og af konkrete projekter (VVM).

Planforslagene har til formål at danne plangrundlag for Ringvej Syd, etape 2 og 3, der skal forløbe fra Bjerrevej syd for Dagnæs til Ove Jensens Alle på Horsens Havn via det åbne land mellem Boller Skovene og Klokkedal Skov. Over Horsens Fjord føres vejen på en vejdæmning, der etableres med højvandsporte og pumper. Dette anlæg har til formål at bidrage til klimasikring i Horsens midtby, idet vandstanden i den indre fjord derved kan styres i tilfælde af højvande. Vejanlægget etableres med cykel- og gangsti, og der gives mulighed for tre regnvandssøer og p-pladser ved vejen.

Planforslagene er vurderet i forhold til gældende Natura 2000-planer og Vandområdeplaner. Konkrete afværgeforanstaltninger skal sikre, at planforslagene ikke er i konflikt med habitatdirektivets bestemmelser om strengt beskyttede arter (bilag IV-arter).

Planforslagene vurderes overordnet at være i overensstemmelse med gældende lovgivning og planlægning, herunder EU-lovgivning, national lovgivning, kommuneplan og relevante sektorplaner.

Planernes realisering forudsætter tilladelser og dispensationer fra øvrig lovgivning, herunder naturbeskyttelsesloven vedrørende beskyttet natur, fortidsmindebeskyttelseslinje, og strandbeskyttelseslinje, kystbeskyttelsesloven samt udledningstilladelse af overfladevand mv. Desuden kræves nedrivningstilladelse til bevaringsværdige bygninger samt særskilte tilladelser og godkendelser til jordhåndteringen.

I den videre arbejde med projektet inden for planernes rammer skal det ligeledes sikres, at projekter til planens realisering er i overensstemmelse med de love og bekendtgørelser, der i Danmark udmønter EU-habitatdirektivet og EU-vandrammedirektivet.

Afgrænsning af miljørapportens indhold

Gennemgangen af samtlige miljøtemaer i den indledende afgrænsning har resulteret i, at en række miljøtemaer er udvalgt til nærmere miljøvurdering, idet de vurderes at kunne medføre væsentlige miljøpåvirkninger. Afgrænsningsudtalelsen har været i høring hos berørte myndigheder.

Afgrænsningen har resulteret i, at følgende emner behandles i miljørapporten:

- Trafik
- Trafikstøj
- Luft
- Landskab
- Rekreative forhold
- Natur
- Vandløb
- Horsens Fjord – marin flora og fauna
- Horsens Fjord - vandkvalitet

- Kulturhistorie
- Jordhåndtering og jordforurening
- Jordbrugserhverv

Alternativer

I miljørapporten behandles hovedforslaget, som er etableringen af Ringvej Syd, etape 2 og 3, samt referencescenariet, som er den situation, hvor planforslagene ikke vedtages og vejen ikke etableres.

Forud for planlægningen er i alt ni alternativer undersøgt ved en screening. De otte øvrige alternativer blev fravalgt, da screeningen påviste negative påvirkninger i forhold til trafik, bymønster og kulturmiljø, miljø og/eller natur, eller manglende positiv effekt på klimasikring.

Miljøvurdering

Trafik

Vurderingen af de trafikale forhold er udarbejdet ved hjælp af trafiktal for relevante veje og kryds.

Der er beregnet kapacitet for udvalgte kryds, for at kunne vurdere, hvordan udviklingen påvirker trafikken.

Følgende fem kryds er undersøgt, hvoraf kryds C er en del af planen og ikke findes idag:

- A. Ringvejen/Vejlevej
- B. Ringvejen/Bjerrevej
- C. Nyt hankanlæg ved Bollervej
- D. Bjerrevej/Bollervej
- E. Bjerrevej/Sognegårdsvej

Det vurderes, at trafikken i de fire eksisterende kryds blive meget udfordret i eftermiddagsspidstimen, hvis Ringvej Syd, etape 2 og 3 ikke etableres, og der vil opstå lange køer, særligt i kryds D, Bjerrevej/Bollervej. Det skyldes, at der er mange nye udviklingsprojekter i bymidten, hvor trafikken til og fra kun kan afvikles med store forsinkelser i de eksisterende kryds.

Hvis Ringvej Syd, etape 2 og 3 etableres, ændres trafikfordelingen markant på vejene i den sydlige del af Horsens. Krydset Bjerrevej/Bollervej aflastes så meget, at der umiddelbart ikke er behov for udbygning, hvilket vil give en bedre afvikling og mindre ventetider i krydset. Udover at kryds aflastes, vil Ringvej Syd, etape 2 og 3 flytte trafik fra Bjerrevej, Vejlevej og Høegh Guldbergs Gade.

Dette kan have den effekt, at trafik i den indre bykerne flyttes ud på de større veje, hvilket betyder, at bymidten aflastes trafikalt.

Trafikstøj

Der er udarbejdet støjudbredelseskort for trafikstøj fra det planlagte vejanlæg og hovedindfaldsvejene i den sydlige del af Horsens. Kortene er udarbejdet på baggrund af en fremskrivning af trafikmodellen til 2030 med og uden Ringvej Syd, etape 2 og 3.

Der ses generelt en mindre reduktion i trafikstøjen på Bollervej og Bjerrevej. Grænseværdien vil dog stadig være overskredet for de boliger, som ligger nærmest vejen. På Ringvej Syd, etape 1 sker der en mindre stigning, men støjgrænsen kan stadig overholdes ved de eksisterende støjværn.

Der er to boliger nær linjeføringen af Ringvej Syd, etape 2 og 3, hvor grænseværdien ikke kan overholdes uden etablering af nye støjværn. Der opføres derfor støjværn ved disse to ejendomme.

For Ove Jensens Alle vil der for bygningerne, der ligger lige op ad vejen, være en støjbelastning på over 63 dB, som er støjgrænsen for bl.a. kontorer. Der er ikke boliger på denne strækning, som er udlagt til erhvervsformål. Syd for Ove Jensens Alle ligger det rekreative område med "Havneskurene" (også kaldet Klondike). Rekreative områder har lavere vejledende støjgrænser end erhvervsområder, og for det rekreative område med "Havneskurene" vil støjpåvirkningen fra trafikken være væsentlig.

Ringvej syd, etape 2 og 3 vil medføre en betydelig ændring af den støjpåvirkning, som opleves ved boligerne nær vejens linjeføring. Da vejen ikke medfører, at grænseværdien overskrides for boligerne, vurderes påvirkningen at være moderat.

Eventuelle nødvendige støjbegrænsende foranstaltninger langs den del af Ove Jensens Alle, der ligger uden for lokalplanområdet, håndteres i den videre projektering, herunder i miljøkonsekvensvurderingen af projektet.

Luft

Der er foretaget en vurdering af påvirkningen af luft og klima som følge af emissioner fra den nye Ringvej Syd, etape 2 og 3.

Anvendelse af materialer til den nye ringvej bidrager til det nationale CO₂-forbrug. Al jord fra udgravning forsøges genindbygget i andre dele af anlægget, f.eks. i vejdæmningen, hvilket er positivt CO₂-mæssigt. CO₂-forbruget fra materialer kan generelt nedbringes ved at genanvende f.eks. stabilgrus til bundsikring mv.

Påvirkningerne i forhold til luft og klima er overordnet set uændrede som følge af vejens etablering, da trafikken flyttes, men trafikbelastningen ikke øges. Den lokale luftkvalitet i Horsens by vil være positivt påvirket som følge af, at trafikken flyttes ud af byen. I det åbne land er påvirkningen negativ, men mindre væsentlig, da her er god fortynding og betydeligt færre boliger.

Landskab

Størstedelen af planområdet ligger i et udpeget bevaringsværdigt landskab. De bevaringsværdige landskaber skal ifølge kommuneplanens retningslinjer som udgangspunkt friholdes for byggeri, vejanlæg og tekniske anlæg. De landskabsområder, som det planlagte vejforløb berører, er Boller Skovlandskab og Horsens Bylandskab. Udsynet over fjorden og den modstående kyst vigtig for landskabsoplevelsen. Landskabet er sårbart over for visuelle ændringer, herunder tekniske anlæg og infrastruktur anlæg, særligt ændringer, der begrænser eller forringer udsigterne i kystlandskabet.

Der er til vurderingen af den landskabelige påvirkning udarbejdet visualiseringer af vejforløbet. Mod sydøst ligger vejen i afgravning og påvirker kun landskabet i mindre grad. Vejen vurderes ikke at forstyrre det frie udsyn fra kirken. Her vurderes den landskabelige påvirkning at være neutral, da vejanlægget ikke kan ses fra kirken. Mod fjorden ligger vejen synligt på vejdæmning med bygværk til pumpeanlæg, og her vurderes påvirkningen at være moderat til væsentlig negativ.

Samlet set vurderes den landskabelige påvirkning som følge af vejanlægget at være moderat til væsentlig negativ. Ændringerne i landskabet er varige, men påvirkningen er i de fleste tilfælde lokal, og de lange landskabskig bevares. I forbindelse med vejdæmningen og bygværket til pumpeanlægget vurderes påvirkningen at være væsentlig negativ, da udsigten til fjorden hindres set fra Bollerstien. I beskyttelseszonen omkring gravhøjen ved krydset Bollervej/Nordrevej vil udsynet fra og indsigten til gravhøjen også blive påvirket negativt af vejanlægget. Det skal i projekteringen sikres, at støjværn i udformning og farvevalg tilpasses landskabet, og det samme gælder pumpebygværk.

Dette indgår som afværgeforanstaltning.

Rekreative forhold

Arealerne omkring planområdet er et større sammenhængende område, som i kommuneplanen for Horsens Kommune er udpeget til rekreative formål. Det er et attraktivt og velbesøgt område, da det ligger bynært til Horsens og rummer flere besøgsmaal (hundeskov, vandmølle, stier mv.).

Tilgængeligheden til området forbedres ved anlæg af den nye vej og sti samt yderligere p-pladser. Oplevelsen af de rekreative områder og stier, herunder hundeskov, spejderhytte, stier og vandmølleområder i Klokkedal samt de kystnære naturområder påvirkes negativt som følge af forøget trafikstøj og visuel forstyrrelse. Påvirkningen

vurderes at være negativ men i moderat grad, da stier og rekreative områder fortsat kan bruges som i dag.

Natur

Vejforløbet er hovedsageligt placeret på landbrugsjord i omdrift, men krydser værdifuld beskyttet natur ved Boller Enge. Planområdet inddrager ca. 1 ha beskyttet natur men ligger uden for de bedste partier af engen, og fredede arter (orkidéer) berøres ikke.

Skovområderne Boller Overskov og Klokkedal Skov er udpeget som økologiske forbindelser og området imellem dem, hvor planområdet ligger, er udpeget som potentiel økologisk forbindelse. Planernes realisering kan hindre spredningsmuligheder for dyr mellem de to skove, og det vurderes derfor nødvendigt med afværgeforanstaltninger i form af faunapassage. Ved kysten vil dæmningen hindre odders vandring på tværs af vejen, og her etableres ligeledes faunapassage. Odder er en særlig beskyttet bilag IV-art, og planerne må ikke medføre væsentlige forringelser af deres yngle og rasteområder.

Alle arter af flagermus er strengt beskyttede jf. habitatdirektivets bilag IV. Forud for planlægningen er der kortlagt flagermus i området, og der er forekomst af en række arter. Flagermus er sårbare over for kollisioner med trafikken, især ved høje hastigheder (80 km/t og derover). For at afværge en negativ effekt på områdets bestande indføres som afværgeforanstaltning variable hastighedsbegrænsninger på udvalgte vejstrækninger.

Planområdet ligger ca. 5.5 km fra det nærmeste Natura 2000-område, som er "N56 Horsens Fjord, havet øst for Endelave". Det vurderes, at planernes realisering ikke vil medføre væsentlige påvirkninger af Natura 2000-områder på grund af afstanden. Såfremt der skal nedrammes spuns i forbindelse med planernes realisering, skal særlige afværgeforanstaltninger sikre havpattedyr mod væsentlig negativ påvirkning.

Vandløb

Vandløbene, der potentielt kan blive påvirket af planernes realisering, er Klokkedal Å, Dagnæs Bæk og Bygholm Å. Vejvand vil blive ledt til Horsens Fjord efter forsinkelse i tre regnvandssøer. Der vil således ikke være afledning af vejvand til vandløb.

Klokkedal Å er et værdifuldt og følsomt vandløb med høj naturværdi, der skal sikres mod negative påvirkninger, herunder vand fra overløb. Der indgår derfor afværgeforanstaltninger, der skal sikre dette.

Klokkedal Å og evt. tilhørende kildebække og kildefelter kan påvirkes ved ændrede hydrologiske forhold samt ændrede drænforhold, topografi mm. Der er gennemført en overordnet analyse af tilstedeværelse af mulige kildefelter, som efterfølgende er besigtiget. Det vurderes, at der ikke er sårbare kildebække tilstede, som vil kunne blive påvirket af ændrede hydrologiske forhold som følge af planernes realisering.

Det skal sikres i detailprojekteringen af regnvandssøerne, at der ikke vil være direkte afstrømning til Klokkedal Å ved eventuelt overløb fra regnvandssøerne ved ekstremregn.

Dagnæs Bæk og Bygholm Å kan potentielt blive påvirket som følge af opstuvning af ferskvand, når højvandsportene er i brug. En reduceret grad af saltvandspåvirkning forventes at medføre en neutral til positiv påvirkning af vandløbene set i forhold i referencescenariet (uden vejdæmning), hvor vandløbenes nedre dele i stigende grad vil blive påvirket med saltvand i takt med generel vandstandsstigning i Horsens Fjord.

Planerne er vurderet i forhold til vandrefisk (havørred, ål mv) i forhold til, om dæmningerne vil hindre passage for disse. På grund af de korte tidsrum, hvor højvandsportene forventes at være lukket, samt tidspunktet på året for lukning, vurderes der ikke at være risiko for væsentlig påvirkning af vandrefisk. Ligeledes

forventes lukning af højvandsporte heller ikke at sammenfalde med udtræk af smolt og dermed ikke forøget risiko for skarvprædation.

Planerne vurderes at kunne realiseres uden væsentlig påvirkning af vandløb og dermed uden konflikt med vandområdeplanen. Det konkrete projekt skal dog vurderes i forhold til vandområdeplanernes målsætninger.

Horsens Fjord – marin flora og fauna

Der er udført grundige marine forundersøgelser på arealet, hvor dæmningerne føres over fjorden, herunder kortlægning af havbunden, dybdeopmåling og dykkerundersøgelser med videooptagelse af havbunden samt registrering af dybde, observationer, dækningsgrad af flora og fauna mv. Der er udført bundfaunaanalyser samt sedimentprøvetagning til analyse af havbundens kemiske sammensætning. Der er desuden foretaget modelberegninger på nuværende og fremtidige strømningsforhold i den indre fjord.

Undersøgelserne viste generelt en havbund af dårlig naturmæssig kvalitet såsom tegn på iltfattige forhold, sparsom flora og fauna mv.

Følgende emner indgår i miljøvurderingen af de marine forhold i den indre Horsens Fjord:

- Kystmorfologi og sedimenttransport
- Marin flora og fauna
- Miljøkemi

For kystmorfologi og sedimenttransport vurderes, at der ved etableringen af dæmningerne kan forventes nogen sedimentaflejring på begge sider af konstruktionerne. Den øgede strømhastighed i indsnævringen mellem konstruktionerne forventes at holde de åbne passager fri for aflejring, evt. vil der være behov for oprensning omkring højvandsportene. Sedimentaflejringer i sluserne kan desuden hindres ved lukning af portene, hvorefter åbningen forårsager en spuleeffekt. Påvirkningsgraden vurderes at være en mindre væsentlig, negativ påvirkning. Hvor dæmningerne placeres på havbunden, vil bundflora og fauna gå til, og leveområdet vil permanent blive inddraget. Der fandtes kun meget få arter af bundlevende flora og fauna i planområdet, og der er ikke beskyttede arter. Påvirkningen vurderes derfor at være negativ, men lokal og mindre væsentlig.

Der er ved sedimentprøver ikke fundet overskridelser for de undersøgte stoffer, og materiale indsamlet i de givne områder vurderes at kunne klappes på eksisterende klappads efter en konkret vurdering. Påvirkningen af de miljøkemiske forhold i fjorden vurderes at være lokal og af mindre væsentlig karakter.

Samlet set vurderes planerne at kunne realiseres uden konflikt med vandplanlægningen og de dertil hørende miljømål for Horsens Fjord. Dette skal fortsat sikres i den videre projektering, hvilket vil fremgå af miljøkonsekvensvurderingen (VVM) for projektet.

Der vurderes ikke at være behov for afværgeforanstaltninger i forhold til marin flora og fauna.

Horsens Fjord – vandkvalitet

Der er foretaget en vurdering af, hvordan udledning af vejvand forventes at påvirke vandkvaliteten i Horsens Fjord med hensyn til udledning af næringsstoffer. Der er som grundlag for vurderingen foretaget beregninger baseret på erfaringstal og projektets forventede udformning. Disse bruges i vurderingen af, om udledninger er i konflikt med målsætninger for fjord og vandløb i Vandområdeplan 2015-2021.

Der er desuden foretaget en vurdering af, hvordan dæmningen vil påvirke vandkvaliteten i den indre fjord som følge af ændrede strømningsforhold inden for dæmningen samt ændret tidevandsflow. Til brug i vurderingen er der udarbejdet en overordnet vandbalance for fjorden inden for dæmningerne før og efter etableringen af

disse, og der er foretaget modelberegninger for nuværende og fremtidige strømningforhold i den indre fjord. Data fra vandbalancen og strømningberegningerne er sammenholdt med oplysninger om påvirkninger fra eksisterende anlæg, med særlig fokus på Horsens Deponi og Horsens Renseanlæg samt oplysninger omkring den eksisterende tilstand i de indre fjordområder jf. resultaterne fra de udførte marine undersøgelser.

Miljømålet for Horsens Fjord er "God" i vandområdeplanen, men tilstanden er pt. dårlig. Der er således under nuværende forhold ikke målopfyldelse. Tilstanden i Horsens Fjord er påvirket af flere faktorer, men især tilførsel af næringsstoffer (kvælstof og fosfor). I Vandområdeplan 2015-2021 er der således fastsat et indsatsprogram, der skal sikre en reduktion i kvælstoftilførslen til fjorden, for at der på sigt kan opnås god økologisk tilstand.

Det vurderes på baggrund af beregninger af næringsstofferne kvælstof og fosfor, at planernes realisering ikke vil forringe den nuværende tilstand i fjorden, men derimod vil bidrage til en reduktion af kvælstoftabet og fosfortabet fra oplandet, da landbrugsområder tages ud af drift.

Havnebassinet og den indre fjord er i forvejen belastet af kemiske stoffer (fx kviksølv, arsen, zink og TBT). Det er undersøgt, om dæmningen kan medføre ændrede fortyndingsforhold som følge af ændrede strømningforhold i havnebassinet, og dermed ophobning af kemiske stoffer. Den overordnede vandbalance tyder på, at en ændring af tidevandsindløbet og akkumulering på grund af etableringen af dæmningen kun vil have en mindre effekt på det samlede flow af vand gennem havnebassinet, og dermed ikke have væsentlig betydning for fortyndingen af de miljøfremmede stoffer i den indre fjord. Modelberegninger for ændrede strømningforhold understøtter dette, idet de viser, at fortyndingsforholdene forbedres, men at de miljøfremmede stoffer som følge heraf også får større spredning.

Samlet vurderes planforslaget med etablering af dæmninger over fjorden at kunne realiseres uden at medføre væsentlige ændringer i de nuværende påvirkninger fra Horsens Deponi, Horsens Renseanlæg og andre kilder til påvirkning af vandmiljøet i havnebassinet.

Planerne vurderes at kunne gennemføres uden konflikter med at opnå målsætningsopfyldelse jf. vandområdeplanen, idet der ikke forventes ændrede tilstandsklasser. Der skal dog ske en konkret vurdering af det valgte projekt i forhold til vandområdeplanen, bl.a. skal det i projektering af højvandsporte sikres, at gennemstrømningen ikke ændres væsentligt.

Kulturhistorie

Kulturværdierne i og omkring den valgte linjeføring består af kulturarvsarealer, værdifulde kulturmiljøer, kirkeomgivelser, fredede fortidsminder, fund og arkæologiske interesser, sten- og jorddiger og fredede og bevaringsværdige bygninger.

Der vurderes ikke at kunne forekomme påvirkning af de udpegede kulturarvsarealer på grund af afstanden til disse.

Umiddelbart øst for linjeføringen er i kommuneplanen udpeget tre værdifulde kulturmiljøer; Boller Mølle, Boller Slot og Boller Husmandsbrug, og ved Ove Jensens Alle findes kulturmiljøet "Havneskurene". Af disse vurderes kulturmiljøet Boller Mølle at kunne blive påvirket moderat negativt som følge af beliggenheden tæt ved vejanlægget. Boller Husmandsbrug vurderes at blive påvirket i væsentlig negativ grad, da enkelte af disse nedrives, og da vejen vil gennembyrde det samlede kulturmiljø. Havneskurene vurderes ligeledes at blive påvirket væsentligt negativt, da planens realisering giver betydelig mere trafik tæt forbi kulturmiljøet. Havneskurene ligger uden for lokalplanområdet, men der kan i en evt. VVM-tilladelse for projektet stilles krav om støvjærn, såfremt det bliver nødvendigt. Dette afklares i den videre projektering.

Kirkeomgivelserne omkring Tyrsted Kirke vurderes ikke at blive påvirket, da vejen ligger i afgravning og på grund af terrænet ikke kan ses fra kirken.

Ved Bollervej ligger to fredede fortidsminder i form gravhøje tæt på linjeføringen. Selve gravhøjene påvirkes ikke, men beskyttelseszonen forstyrres. Dette udgør en væsentlig negativ påvirkning af de arkæologiske interesser samt indsigt til og udsyn fra gravhøjene.

Der er ingen fredede bygninger i planområdet, men realisering af planforslagene medfører nedrivning af en række bevaringsværdige bygninger, heraf flere med høj bevaringsværdi. Dette vurderes at udgøre en væsentlig negativ miljøpåvirkning.

Der er foretaget SAVE-registrering af alle berørte ejendomme og bygninger i forbindelse med planlægningen.

Jordhåndtering og forurenede jord

Vejanlægget medfører afgravning i dele af planområdet og opfyldning til vejdamning i andre dele af planområdet. Jord fra afgravninger vil så vidt muligt blive nyttiggjort inden for planområdet, hvilket vil reducere råstofforbrug til anlægget. Jordbalancen viser dog, at der vil være et betydeligt jordoverskud. Det er endnu ikke afklaret, hvordan overskydende jord, der ikke kan nyttiggøres i planområdet, skal bortskaffes, herunder om der bliver behov for etablering af mellemdeponi. Det er heller ikke afklaret, om jorden er egnet til nyttiggørelse. Inden anlægsstart skal der udarbejdes en jordhåndteringsplan, der bl.a. behandler nyttiggørelse, bortskaffelse og evt. mellemdeponi. Jordhåndteringen kan kræve miljøgodkendelse og særskilt VVM-ansøgning.

Miljøpåvirkningen af den planlagte jordhåndtering i forbindelse med planernes realisering er vurderet i forhold til jordbalance, V1 og V2-kortlagte arealer (dvs. dokumenteret og formodet jordforurening) og områdeklassificerede arealer. Størstedelen af planområdet er ikke kortlagt med jordforurening, og der forventes her at være tale om ren jord. De V1 og V2-kortlagte arealer ligger på havnearealerne ved Endelavevej og Ove Jensens Alle.

Planernes realisering vurderes ikke at medføre væsentligt behov for håndtering af overskudsjord fra de kortlagte områder. I forhold til krydsningen af Horsens deponi (V2 kortlagt), vurderes dette ikke at medføre miljømæssig påvirkning, idet der hverken skal graves i eller håndteres overskudsjord fra deponiet i forbindelse med vejens etablering. Ligeledes vurderes ombygningen af Ove Jensens Alle på havnen (V1-kortlagt) ikke at have miljømæssig betydning for jordhåndteringen, idet vejen uden større ændringer kan ombygges frem mod krydset ved Høgh Guldbergs Gade.

På arealet med Horsens Deponi anlægges vejen på arealer uden opfyld og vejen etableres her på en dæmning, hvorfor planerne ikke vil medføre afgravning. Planernes realisering forventes derfor ikke at medføre håndtering af overskudsjord fra de V2-kortlagte arealer på Horsens Deponi, og miljøpåvirkningen som følge af vejanlæg på kortlagte arealer vurderes derfor at være neutral.

Samlet vurderes planerne i forhold til jordforurening at have en neutral påvirkning af miljøet omkring Ringvej Syd, etape 2 og 3. I forhold til jordhåndtering, herunder især håndtering af store mængder overskudsjord, kan planernes realisering medføre væsentligt negative miljøpåvirkninger som følge af mellemdeponi, tung trafik mv. Som afværgeforanstaltning skal der udarbejdes en jordhåndteringsplan for det konkrete projekt.

Jordbrugserhverv

Størstedelen af Ringvej Syd, etape 2 og 3, forløber gennem det åbne land, hvor størstedelen af arealerne er i landbrugsdrift. Arealerne er i Kommuneplan 2017-2029 ikke udpeget som områder til store husdyrbrug og heller ikke som særlig værdifuldt landbrugsområde.

Planernes realisering vil påvirke jordbrugsinteresserne dels ved inddragelse af dyrkede arealer til vejanlæg, skråningsanlæg, regnvandssøer mv., dels ved at marker gennemskæres af vejanlæg, hvilket ændrer adgangsforholdene til de enkelte markstykker. Planerne søges gennemført ved opkøb af hele matrikler, og for størstedelen af planområdet vil realisering kun medføre mindre restarealer, der enten er uden særlig landbrugsmæssig interesse eller anvendes rekreativt langs vejen.

For en enkelt ejendom, Klokkedalsvej 4, der er et kvægbrug, vil vejens etablering medføre, at markarealer adskilles fra ejendommens staldanlæg. Dette vil give udfordringer for anvendelse af arealerne syd for vejen til græsning. Adgang med landbrugsmaskiner kan fortsat ske via det omkringliggende vejnet, men kvæget vil ikke kunne komme over vejen, som projektet foreligger pt.

Planernes realisering kan derfor medføre en væsentlig påvirkning for driften af kvægbruget. Dette søges løst ved forhandlinger mellem bygherre og lodsejer, men resultatet af disse kendes endnu ikke.

For denne konkrete ejendom medfører planerne en væsentlig påvirkning af jordbrugsmæssige interesser.

Overordnet set vurderes planerne ikke at medføre væsentlige påvirkninger.

Afværgeforanstaltninger

I miljøvurderingen er der vurderet behov for følgende afværgeforanstaltninger, der så vidt det er muligt indarbejdes i lokalplanens bestemmelser.

Afværgeforanstaltninger forventes desuden at fremgå af vilkår i en VVM-tilladelse til det konkrete projekt. For de øvrige undersøgte miljøtemaer vurderes ikke behov for afværgeforanstaltninger.

Trafik

Der foreslås følgende afværgeforanstaltninger for at sikre vejanlægget, kapaciteten og trafiksikkerheden:

- Forlængelse af svingbaner i kryds B, Ringvejen/Bjerrevej.

Støj

- Der opsættes støjskærme ved adresserne Nordrevej 55 og Bollervej 81, så støjgrænsen på 58 dB kan overholdes.

Landskab

- Støjskærmenes påvirkning af landskabsoplevelsen afbødes ved anvendelse af afdæmpede farver og materialer, der er tilpasset landskabet.
- Pumpebygværkenes påvirkning af landskabet afbødes ved, at de i udformning, farve- og materialevalg tilpasses det omgivende landskab og beliggenheden på fjorden.

Natur

- Der skal etableres en faunapassage mellem Boller Overskov og Klokkedal Skov. Faunapassagen laves som en underføring af typen A2 målrettet rådyr og mindre dyr (jf. Vejdirektoratets vejledning). En A2-underføring har de anbefalede mindstemål; højde 4 m, bredde 6 m og et tunnelindeks på mindst 0,75.
- Der indføres en nedsat hastighed fra 80 km/t til 70 km/t i perioden 1. april til 1. november mellem solnedgang og solopgang på strækningen mellem Boller Overskov og Klokkedal Skov af hensyn til flagermus.
- På dæmningen over Horsens Fjord og udløbet fra Dagnæs Bæk etableres broautoværnet udfyldt ned mod vejbanen af hensyn til flagermus.
- I forbindelse med nedrivning af huse ved anlæg af vejen skal de enkelte ejendomme screenes som egnede raste- og ynglesteder for flagermus, og ved forekomster skal de nødvendige forholdsregler sættes i værk.
- Der etableres en højvandssikret faunapassage ved Boller Enge i overgangen fra strandeng til fjord. Passagen målrettes odder og udformes som en rektangulær B1 passage jf. Vejdirektoratets vejledning

Vandløb

- Ved detailprojekteringen af vejafvandingen skal det sikres, at overløb fra regnvandssøen ved "Drosselbo" (regnvandssø nr. 2) ikke afledes til Klokkedal Å, som er et følsomt vandområde.

Jordhåndtering og forurenede jord

- Jordhåndteringen for det konkrete projekt skal beskrives nærmere i en jordhåndteringsplan, der bl.a. udarbejdes på baggrund af geotekniske undersøgelser og jordanalyser.

Jordbrugserhverv

- Nærmere afklaring af forholdene omkring driften af kvægbruget på Klokkedalsvej 4 kan medføre, at der etableres afværgeforanstaltninger, men resultatet af forhandlinger med lodsejeren foreligger endnu ikke.

Alternativer

Der er ikke fremsat alternativer til planlægningen udover at bevare status quo – det såkaldte 0-alternativ eller referencescenariet.

Hovedforslaget, der indgår i miljøvurderingen, er det scenarie, hvor planforslagene vedtages og realiseres.

Eneste alternativ, der har indgået i miljøvurderingen, er referencescenariet, hvor altså planforslagene ikke vedtages. Dette vil betyde, at gældende lokalplaner ikke ophæves og dermed kan realiseres.

I miljøvurderingen er således følgende alternativer behandlet:

- Hovedforslaget: Lokalplan 350 og kommuneplantillæg 2017-24 vedtages.
- Referencescenariet: Lokalplan 350 og kommuneplantillæg 2017-24 vedtages ikke, og gældende planlægning kan fastholdes og/eller realiseres.

Overvågning

- Det overvåges, om der fortsat er tilstrækkeligt antal parkeringspladser ved de rekreative områder.
- Udviklingen i krydset Ringvejen / Vejlevej overvåges i forhold til, om krydsets kapacitet er tilstrækkelig.

Overvågningen indgår i kommunes almindelige tilsyn.

Sammenfattende redegørelse

Integrering af miljøhensyn i planerne

I planlægningen er der specifikt medtaget bestemmelser, som varetager støj-, natur- (visuelle gener) og faunahensyn. Der er således bestemmelser, som muliggør støjafskærmning ved de boliger, hvor Miljøstyrelsens vejledende grænseværdier for trafikstøj overskrides. Derudover er der bestemmelser om dæmningsanlæggets udformning samt bestemmelser om hvor og hvordan der kan etableres faunapassager.

Øvrige tiltag skal sikres i selve projektet og fremgår af afsnittet "Afværgeforanstaltninger" i Miljørapporten og er gengivet i denne nærværende "Sammenfattende redegørelse". Miljøkonsekvens vurderingen (VVM'en) for selve ringvejsprojektet uddyber de øvrige afværgeforanstaltninger.

Opsamling på administrationens forslag til ændringer

Høringssvarene har ikke givet anledning til ændringer i lokalplanens bestemmelser. Der er alene ændret i lokalplanens redegørelse som det fremgår af Høringsnotatets punkt H.

Administrationen foreslår, at lokalplanens redegørelsesdel rettes, så det fremgår at forsyningen er Horsens Vand.

Behandling af indsigelser / bemærkninger indkommet i offentlighedsfasen

Bemærkninger og indsigelser, som er modtaget i høringsperioder er taget i betragtning og kategoriseret i de 9 nedenfor oplyste temaer. De oplyste temaer svarer til høringsnotatet (se nedenfor). Under de grupperede temaer er høringssvarene henholdsvis gengivet og kommenteret af administrationen.

Den offentlige høring er foregået i 2 omgange. Første høring foregik i perioden 23.09.2020 til den 18.11.2020 mens den anden høring foregik i perioden fra den 23.03.2021 til den 23.05.2021. Der er indkommet i alt 19 indsigelser / bemærkninger vedrørende følgende emner:

- A. Ringvejens linjeføring og placering i terræn, samt Ringvejens begrænsning for havnens udvidelse.
- B. Ringvejens berettigelse i f.t. tilgængelighed, trafikbelastning, kødannelser m.v.
- C. Ringvejens betydning i forhold til miljø, natur, landskaber m.v.
- D. Forringelser af lokalmiljøet, blandt andet støj og affald, som afstedkommes af Ringvejen.
- E. Spildevandsplan og udledning af regnvand
- F. Kommentarer til naturplaner inklusive de stier der skal gå gennem området
- G. Konkrete spørgsmål vedr. "udsejlingshøjde", "Brand- / tilkørselsveje", "beregninger på fremtidige trafikmængder på Ove Jensens Alle", "støjmur til Klondyke" og udpegning som bevaringsværdigt kulturmiljø.

- H. Faktuelle forslag til ændringer.
- I. Ingen yderligere bemærkninger (se enslydende høringsvar nr. 13, samt tilhørende C).

Fremstilling af hørings svar, svar på hørings svar og forslag til ændringer/ beslutning

A - Administrationens fremstilling af hørings svar

- Hørings svar 1

Det foreslås at ringvejen ledes ind ad Endelavevej eller ad sydsiden på Sydhavnen. Samtidig foreslås at ringvejen skal krydse sydsiden "længere inde" så Sydhavnebassinet ikke afskæres fra søvejen.

- Hørings svar 3

For at sikre Havnens udvidelsesmuligheder foreslås at ringvejen ikke føres over Sydhavnen men tilsluttes Endelavevej eller at ringvejen kommer til at krydse det sydlige havnebassin nærmere byen. Med den linjeføring der nu planlægges for vil erhvervshavnen alene kunne udvide ved at inddæmme fjord.

- Hørings svar 4

Som nabo til Bollerstien er der bekymring for at ringvejen føres ned ad Endelavevej. Omfartsvejen må længere væk fra byen, men må gerne tilsluttes "Bilkakrydset".

- Hørings svar 5 og 6

Vejen ønskes anlagt under eksisterende terræn eller så lavt i terræn som teknisk muligt (matr.nr. 6a Tyrsted by, Tyrsted – Kirkevej 15)

- Hørings svar 7

Støtter fremsendt Linjeføring mellem Endelavevej og Bollervej.

- Hørings svar 8

Det foreslås at vejen flyttes mere vestpå ved Endelavevej og rammer Sydhavnen væsentligt længere mod vest. Det vil aflast Høegh Guldbergsgade for trafik der skal østpå, give mulighed for en billigere og mere effektiv klimasikring og sikre at en havneudvidelse mod sydsiden af den nuværende havn.

- Hørings svar 10

Etablering af en Ringvej Syd hilses velkommen. Med den planlagte Linjeføring på Sydhavnen kompromitteres havnens eksisterende sikring og det vil være vanskeligere at opretholde de lovmæssige sikringskrav i relation til skibsanløb. Den planlagte linjeføring vil reducere havnens kommende forventede areal.

- Høringssvar 12

Den linjeføring der planlægges ødelægger de eksisterende tilkørselsforhold for havnes udlejede arealer og tillader ikke en indtægtsmæssig fornuftig drift af havnen. Der foreslås 2 alternative linjeføringer. 1) Ringvejen drejes så den følger den nordlige side af lossepladsen og krydser først Bygholm Å ved den østligste ende af Sydhavnen, hvor der kan bygges dæmnings-/sluseanlæg og vil give mulighed for at anvende de eksisterende adgangsveje til havnens østligste lejemål. Samtidig kan Sydhavnen bevares. 2) Den planlagte linjeføring gennemføres, men drejes umiddelbart efter at have passeret Sydhavnen skarpt mod vest og direkte ind på Ove Jensens Alle. Der skal anlægges et lyskryds ud for Horsens havns port 7, som blandt andet kan give mulighed for en ny indkørsel til Sydhavnen. Tilsammen ´med anlæggelse af en ny "parallelvej" vil det give mulighed for at komme tilbage på de nuværende vejanlæg for alle østvendte brugere af havnen.

Det anføres at Horsens Kommune i henhold til Havneloven ikke har ret til at nedlægge trafikhavnen og heller ikke har ret til at "sulte" Trafikhavnen ud af byen, men skal være med til at forbedre havnens konkurrencevilkår.

A – Administrationens svar på høringssvar

- Svar til Høringssvar 1, 3, 4, 8 ,10 og 18

Det er ikke muligt at tilslutte ringvejen til Endelavevej, da den så skal føres hen over Deponiet, hvor der ikke må være offentlig adgang.

Deponiet er i brug og ved at udtage noget af arealet til en evt. vej, vil det betyde væsentlig mindre areal til deponi og dermed forkorte tiden deponiet har tilbage inden det er fyldt op.

Der er derfor heller ikke muligt at krydse havnebassinet længere inde mod byen.

Ringvej Syds møde med byen og projektet omkring Ove Jensens Allé sammentænkes netop med henblik på at opnå den mest hensigtsmæssige afvikling af trafikken i området både på de overordnede veje, veje af mere lokal karakter og koblingen med erhvervshavnen.

Ringvejen tilsluttes Ove Jensens Alle så sydligt som muligt, for at tilgodese Erhvervshavnens arealer bedst muligt.

- Svar til Høringssvar 5 og 6

Vejen anlægges under terræn omkring boliger syd for Kirkevej og boligområdet Hyrdetasken.

- Svar til Høringssvar 12:

1) Se svar under Høringssvar til 1, 3, 4, 8 og 10.

2) Når Ringvejen rammer erhvervshavnen drejer den hurtigst muligt mod vest og tilslutter Ove Jensens Alle.

Der vil blive set på de enkelte tilslutninger i forbindelse med den endelig projektering af ringvejen.

Ved at føre Ringvejen ned over Erhvervshavnen forbedres havnens muligheder for transport til og fra området.

A – Forslag til beslutning

Høringssvarene giver ikke anledning til ændringer i forhold til planforslaget.

B - Administrationens fremstilling af høringssvar

- Høringssvar 2

Ringvejen kan være en fordel for firmaerne på Horsens Sydhavn for syd og vestfrakommende trafik, men dog begrænset fordi motorvejsafkørslen ved Hatting er mere direkte og for nordfrakommende trafik vil den slet ikke være en fordel.

Vejstrækningen vil kun i begrænset omfang reducere trafikmængden på Bjerrevej til Høegh Guldbergs Gade, fordi man med den nye ringvej skal køre 5 km længere for at komme til centrum. Ifølge Horsens kommunes egne tal kun fra 17.000 til 15.900 biler pr. døgn – dette har en trafikforsker sat spørgsmålstejn ved. I øvrigt må det forventes at antallet af "flistransporter" til fjernvarmeværket sandsynligvis skal ophøre inden for en kort årrække.

I forhold til gennemkørende trafik i sydbyens andre boligområder vil ringvejen ikke blive anvendt, fordi den vil blive længere og den vil ikke give mindre kødannelser. Det anføres at kødannelser i trafikrydset Bollervej / Bjerrevej / Strandkærvej samt krydset Høeg Guldbergs gade / Ove Jensens Allé ikke vil blive afhjulpet og at sidstnævnte endda vil få forværret situationen, idet flere biler nu vil skulle igennem her.

- Høringssvar 7

Der ønskes nye beregning af trafikmængden – antallet af biler ligger lavt i forhold til omkostningerne ved ringvejen og antallet af biler der skal køre der.

- Høringssvar 19

Der stilles forskellige spørgsmål til cykelstien langs omfartsvejen og til spejderhytten og Klokkedal, blandt andet bruger inddragelse, og stiens udformning.

B – Administrationens svar på høringsvar

- Svar til Høringsvar 2 og 7

Der er i forbindelse med tilblivelsen af Trafik 203-planen blevet udarbejdet en trafikmodel, der er med til at understøtte valget af planlagte infrastrukturprojekter. Herunder er forventede trafikgenerering på nye veje og aflastning af veje også en del heraf. De større greb i Trafik 2030-planen understøttes af andre tiltag som fx fredeliggørelse af boligområdet, således det primært er det overordnede vejnet, der afvikler den gennemkørende trafik.

Ringvej Syd forventes som et attraktivt alternativ til Bjerrevej og Høegh Guldbergs Gade, selvom den er længere. Dels fordi hastighedsniveauet er højere og dels fordi der ikke opleves forhindringer på denne strækning i form af krydsene veje eller andre hensyn, der skal tages i byområder og som forsinker trafikanterne.

Horsens Kommune anser trafikmodellen og dens resultater som valide og brugbare i den videre planlægning, hvor der ikke påtænkes nye beregninger i forbindelse med anlæggelsen af Ringvej Syd.

- Svar til Høringsvar 19

Nordrevej afbrydes ved Bollervej og vil i fremtiden være vejadgang til en bolig efter sidevejen Skovkanten. Derfor etableres der ikke særskilt sti på strækningen fra Nordrevej 68 til Nordrevej 78, da trafikmængden vil være begrænset.

Da der ikke anlægges særskilt sti på den del af strækningen, vil der ikke blive inddraget relevante brugere.

Stien langs ringvejen bliver asfalteret. Der tages mest muligt hensyn til tilgængelighed på stien under forudsætning af de eksisterende forhold i området. Handicaprådet informeres om projektet.

Den eksisterende Klokkedalsvej forlægges lidt mod nord ved krydsning af Ringvejen. Den tilkøbes i begge ender den eksisterende Klokkedalsvej og dermed opretholdes de nuværende adgangsforhold til Klokkedal.

Adgangsvejen til spejderhytten hæves lidt for at komme over Ringvejen. Den tilkøbes i begge ender den eksisterende adgangsvej og dermed opretholdes de nuværende adgangsforhold til Klokkedal.

B – Forslag til beslutning

Høringsvarene giver ikke anledning til ændringer i forhold til planforslaget.

C - Administrationens fremstilling af høringsvar

- Høringsvar 2

Der føres en motortrafikvej igennem et smukt landskab, som i forrige kommuneplan til landskab med særlig værdi.

Der føres en skæmmende vejdæmning over strandengene ved Boller og det inderste af Horsens Fjord og dæmningen vil ødelægge det frie udsyn over Hosens Fjord.

Vejprojektet vil gennemskære skov- og naturområder vest og øst herfor og vil forhindre den nuværende vandring af dyreliv mellem Klokkedal Skov og Boller Overskov. Såfremt der opsættes dyrehegn vil vandringen ikke kunne foregå og hvis der ikke opsættes dyrehegn vil der ske mange trafikdrab på dyr. De planlagte faunapassager er ikke tilstrækkelige til at bevare den naturlige vandring. Mange dyrearter i området kan ikke hindres ved dyrehegn og kan ikke ledes af faunapassager. Flagermusen (flere arter) vil forsvinde fra området uanset at trafikhastigheden reduceres.

Projektet har en vejføring som går helt op til de fredede strandenge ved Horsens Fjord som har et meget rigt fugleliv – samlet registreret årsantal er på 174 fuglearter. Der er også registreret mange insekt- og plantearter, hvoraf flere er fredede. Det er ikke belyst i lokalplanforslaget om vejanlægget vil berøre disse arter – dette bør undersøges inden beslutningsprocessen videreføres.

Vejanlægget vil medføre en forurening af området på grund af affald, mikroplast, vejsalt, oliespild med videre og det kan medføre en langsigtet negativ effekt for jord- og vandkvalitet.

Det anføres at projektet er i strid med naturbeskyttelseslovgivningen idet projektet overskrider alle naturbeskyttelseszoner i området, som Skovbyggelinjen, Åbeskyttelseslinjen, Fortidmindebeskyttelseslinjen og § 3 naturbeskyttelsen ved Boller strandenge.

- Høringssvar 5 og 6

Ringvejen vil forringe herlighedsværdien i forhold til udsigt til blandt andet Purhøj og Tyrsted Søndermark.

- Høringssvar 7

Det anføres at man ødelægger den unikke natur samt at ønsket om at bruge jorden til ringvejens etape 3 ikke er en gyldig begrundelse for at etablere (etape 2 af) vejen.

C – Administrationens svar på høringssvar

- Svar til Høringssvar 2

Skæmmende vejdæmning

Den forventede landskabspåvirkning, som følge af vejdæmningen, er i Miljørapporten vurderet til at være væsentlig negativ. For at begrænse landskabspåvirkningen mindst muligt er der i lokalplanen bestemmelser om dæmningsanlæggets maksimale højde og dets udformning.

Gennemskæring af natur- og skovarealer

For at sikre at områdets dyreliv fortsat kan bevæge sig på tværs af Ringvej Syd giver lokalplanen mulighed for at der kan etableres to faunapassager. Mellem Boller Overskov og Klokkedal Skov etableres en A2U-underføring, som er mindst 4 meter høj og 9 meter bred. Den er målrettet rådyr og mindre dyr. Ved kysten etableres en B1-underføring. Den er målrettet odder, men kan også bruges af mindre og mellemstore pattedyr som f.eks. grævling, brud, mus og lignende.

Særligt om flagermus

Forekomsten af flagermus er kortlagt vha. lyttebokse på 9 lokaliteter. På baggrund af kortlægningens resultater må det konkluderes, at området er væsentligt for flagermus idet der sandsynligvis findes 10 af de i alt 17 danske arter. Det formodes, at flere arter bevæger sig på tværs af Nordrevej.

En stor del af Ringvej Syd er mellem Klokkedal Skov og Boller Overskov nedgravet under terræn og vejen anlægges generelt uden belysning – begge disse forhold er medvirkende til at reducere risikoen for at flagermus påkøres af biler.

For at afværge væsentlige konsekvenser for arter af flagermus, anvendes yderligere en følgende afværgeforanstaltninger:

- I perioden 1. april til 1. november mellem solnedgang og solopgang nedsættes hastighedsbegrænsningen fra 80 km/t til 70 km/t på strækningen mellem Boller Overskov og Klokkedal Skov
- Omkring Nordrevej 78 etableres en faunapassage, som bl.a. er tilpasset flagermus
- På strækningen over udløbet af Dagnæs Bæk er hastighedsbegrænsningen 70 km/t
- På strækningen ved udløbet af Bygholm Å er hastighedsbegrænsningen 50 km/t
- På dæmningen over Horsens Fjord og udløbet af Dagnæs Bæk etableres broautoværn med udfyldning på begge sider af vejen

Med anvendelsen af de nævnte afværgeforanstaltninger vurderes vejen ikke at få væsentlige negative konsekvenser for nogen arter af flagermus.

Fredet areal

Indenfor det fredede areal nord for Bollerstien er der restriktioner for anvendelsen. Ringvej Syd berører ikke det fredede areal og afstanden mellem vejanlægget og det fredede areal er mindst 100 meter.

Naturbeskyttelsesloven, beskyttelseslinjer

Skovbyggelinje

Det er korrekt at ringvejsforbindelsen forløber over arealer, hvorpå der er pålagt 300 meter skovbyggelinje. Som der er redegjort for i planforslagene og i

Miljørapporten er vejanlæg som Ringvej Syd ikke omfattet af reglerne om skovbyggelinje.

Åbeskyttelseslinje

Det er korrekt at Ringvejen passerer udløbene for både Dagnæs Bæk og Bygholm Å. Kun Bygholm Å er på pålagt Åbeskyttelseslinje og kun lige øst for dens krydsning med Høegh Guldbergs gade. Der er således ikke konflikt med beskyttelseslinjen, og således ikke krav om dispensation.

Fortidsminde beskyttelseslinje

Det er korrekt at ringvejsforbindelsen er i konflikt med Fortidsminde beskyttelseslinje (100 meter) omkring en rundhøj. Anlæggelse af ringvejen så tæt på et fortidsminde kræver enten dispensation fra naturbeskyttelseslovens § 18 eller at Slots- og Kulturstyrelsen ophæver eller ændrer fortidsminde beskyttelseslinjen.

- Svar til Høringssvar 2 og 7

Det har ikke været muligt at placere vejen, hvor den ikke berører beskyttet natur, da der findes beskyttet natur langs hele sydkysten fra Bollerstiens begyndelse i vest til den østligste del af Boller Nederskov.

Ved at anlægge vejen inddrages ca. 1 ha beskyttet natur nord for Bollerstien permanent, og 0,5 ha påvirkes midlertidigt. Der har været fokus på at undgå at berøre de mest værdifulde dele af det beskyttede naturområde – herunder de registrerede orkidéer. Udenfor de nævnte områder, vurderes hverken anlægs- eller driftsfasen at medføre en tilstandsændring i de beskyttede områder.

Etablering af Ringvej Syd forudsætter dispensation fra naturbeskyttelseslovens § 3. En dispensation vil indeholde krav om etablering og fastholdelse af erstatningsnatur på et konkret areal. Det kan oplyses at kommunen har erhvervet arealer, med et stort potentiale for at udvikle sig til værdifuld natur. Erstatningsnatur vil blive etableret her.

For at minimere skade på beskyttet natur, anvendes følgende afværgeforanstaltninger:

- På alle beskyttede naturarealer, som påvirkes midlertidigt under anlægsarbejdet, udlægges der køreplader, for at hindre jordkomprimering.
- De mest værdifulde dele af naturarealet, herunder orkidébestandene, afgrænses ved hegning før anlægsarbejdet påbegyndes som sikring mod utilsigtet påvirkning.

C – Forslag til beslutning

Høringssvarene giver ikke anledning til ændringer i forhold til planforslaget.

D - Administrationens fremstilling af hørings svar

- Hørings svar 4

Der er bekymring for Ringvejens betydning for Bollerstien og for institutionen, der ligger ud til Bollerstien – det vil give en masse støj både for børn og brugere af Bollerstien.

- Hørings svar 5 og 6

Affald er langs veje og stier er et udbredt problem.

- Hørings svar 9

Ringvejen vil være til gene for et af byens åndehuller, Bollerstien / Planetstien med smuk natur meget tæt på byen. Mange benytter sig af – cyklister, gående og motionister.

D – Administrationens svar på hørings svar

- Svar til Hørings svar 4 og 9

Bollerstien vil blive ført under Ringvej Syd i en tunnel og vil beholde den nuværende placering. Man vil dermed fortsat kunne færdes helt tæt på naturen. Der vil blive etableret nye stiforløb i tilknytning til vejen og tilgængeligheden til naturen og skovene i området vil dermed blive forbedret for både gående og cyklister.

Der er i forbindelse med miljøkonsekvensrapporten udarbejdet støj kort for hele vejen. De steder hvor de vejledende støjgrænserne overskrides laves der tiltag. Daginstitutionen bliver ikke påvirket over de vejledende grænseværdier.

- Svar til Hørings svar 5 og 6

Der samles affald op langs veje og stier efter behov som på de øvrige veje i Horsens Kommune.

D – Forslag til beslutning

Hørings svarene giver ikke anledning til ændringer i forhold til planforslaget.

E - Administrationens fremstilling af hørings svar

- Hørings svar 11

Afsnit "Spildevandsplan 2012 – 2015" i forhold til Spildevand i lokalplanens redegørelsesdel – der kræves et tillæg til spildevandsplanen.

Afsnit "Vandområde- og Natur 2000 planer" Hvordan er udledningen fra regnvandsbassin 1 tænkt – kan det godt lede ud i Horsens Fjord? – skal det ledes til grøfter eller rør til Horsens Fjord.

§ 7 Ledningsanlæg og belysning – der mangler bestemmelse om at lokalplanområdet skal optages i spildevandsplanen, og at det skal være af typen "Vejafvanding"

E – Administrationens svar på høringssvar

- Svar til Høringssvar 11

Oplandssignaturen "Vejafvanding" indikerer en vandhåndteringsform, som ikke involverer Samn Forsyning ApS og vurderes derfor ikke som et krav i spildevandsplanen, jf. Spildevandsbekendtgørelsens § 5. Da ændringen i opland A27 tillige kun omfatter en mindre del af oplandet, tænkes "Vejafvanding" – både i og udenfor opland A27 - implementeret i spildevandsplanen ved en adm. justering. Der skal fortsat gives tilladelse til udledning af vejvand til Horsens Fjord, jf. Spildevandsbekendtgørelsen og Miljøbeskyttelsesloven, hvor der bl.a. stilles rense- og forsinkelseskrav på baggrund af en konkret vurdering af recipienten og BAT.

Ansøgers rådgiver har redegjort for, at alt vejvand fra det sydlige stræk, herunder også fra Regnvandssø 1, kan ledes til Horsens Fjord. Vejvand, som transporteres mod fjorden efter rensning og forsinkelse i Regnvandssø 1 eller 2, ledes i ledninger i vejen. Følgende er pt. det ansøgte vedr. udledningen til Horsens Fjord: max. 15 l/s via drosselledning til eksisterende grøft umiddelbart nordvest for Regnvandssø 3 og øst for dæmning.

Kan indføres. Dog henvises til svar ovenfor vedr. adm. justering.

E – Forslag til beslutning

Høringssvarene giver ikke anledning til ændringer i forhold til planforslaget.

F - Administrationens fremstilling af høringssvar

- Høringssvar 14

Håb om at ringvejen føres under Bollervej. Kommentarer til de allerede eksisterende naturplaner der er for området inklusive stier med videre som skal gå igennem Klokkedal.

F – Administrationens svar på høringssvar

- Svar til Høringssvar 14

Det bemærkes i høringssvaret, som ikke udelukkende er rettet mod vejprojektet, at naturen i området bør bevares. Der er dog ikke som anført nogen Natura 2000-udpegninger i områder, men i stedet de såkaldte § 3-områder. Det er naturarealer, som naturbeskyttelsesloven beskytter mod tilstandsændringer. Ringvej Syd placeres på arealer med en eksisterende anvendelse som vejareal,

bebyggelse/haveanlæg eller dyrkede marker. Eneste undtagelse er nord for Bollerstien, hvor vejen vil krydse et naturareal. Det er ikke muligt at undgå denne krydsning, da der findes en bræmme af natur langs hele sydkysten af Horsens Fjord. Vejen er dog placeret, hvor den nævnte krydsning, berører det mindst mulige areal og hvor de mest værdifulde og sårbare naturarealer ikke bliver berørt. Som kompensation for de tilstandsændringer som vejprojektet medfører, vil Horsens Kommune udlægge erstatningsnatur.

Lokalplanforslaget giver ikke mulighed for etablering af veje i Klokkedal, men som foreslået i høringssvaret, mulighed for at udvide stinettet. Etableringen af stier, vil især ske i tilknytning til Ringvej Syd. De nye stier etableres vest for Klokkedal og udenfor beskyttet natur og fredskov.

Forslaget om at lade de to afvandingssøer få en rekreativ anvendelse, vil indgå i den videre detailplanlægning af området.

Vejprojektet vil ikke komme i fysisk berøring med hverken Klokkedal eller arealer øst for Klokkedal.

F – Forslag til beslutning

Høringssvarene giver ikke anledning til ændringer i forhold til planforslaget.

G - Administrationens fremstilling af høringssvar

- Høringssvar 16

- Frihøjde ved dæmningens åbning foreslås på 3- 3,5 meter ved normal vandstand.
- Der er i dag 5 brand- / tilkørselsveje. Hvad er planen ved etablering af ringvejen?
- Er der foretaget beregninger på den fremtidige forventede trafikmængde på Ove Jensens Alle?
- Er der planlagt støjmur til Klondyke?
- Forlag om at Klondyke udpeges som bevaringsværdigt kulturmiljø jf. Masterplan for Horsens havn 2009.

G – Administrationens svar på høringssvar

- Svar til Høringssvar 16

- Frihøjden ved normal vandstand bliver ved sluseporten 3 meter.
- Antallet af adgangsveje reduceres til 2, for at sikre fremkommeligheden på ringvejen og sikre at oversigten er tilstrækkelig ved tilslutningerne.
- Horsens Kommune har en trafikmodel, der anvendes som et dynamisk planlægningsværktøj. Den bruges blandt andet til at kvalificere de enkelte infrastrukturprojekter og verificere deres robusthed. Med den planlagte udvikling og infrastrukturprojekter jf. Trafik 2030-planen, forventes der i fremtiden en trafikmængde på Ove Jensens Allé på 18.200 køretøjer, ÅDT (årsdøgntrafik).

- Der er ikke planlagt nogen støjskæm ved Klondyke, da det ligger på Erhvervshavnen og vi overholder de vejledende støjgrænseværdier, som er der. Klondyke ligger uden for lokalplanafgrænsningen.
- Klondyke er allerede udpeget som værdifuldt kulturmiljø (anslået i 2013)

G – Forslag til beslutning

Høringssvarene giver ikke anledning til ændringer i forhold til planforslaget.

H - Administrationens fremstilling af høringssvar

- Høringssvar 17

I Lokalplanens redegørelse står at forsyningen sker fra "Samn Forsyning". Der skal stå Horsens Vand, idet Samn Forsyning "kun" er en rådgivende virksomhed, som arbejder for Horsens Vand.

H – Administrationens svar på høringssvar

- Svar til Høringssvar 17

Høringssvaret tages til efterretning.

H – Forslag til beslutning

Administrationen foreslår, at lokalplanens redegørelsesdel rettes, så det fremgår at forsyningen er Horsens Vand.

I - Administrationens fremstilling af høringssvar

Ingen yderligere bemærkninger (se enslydende høringssvar nr. 13, samt tilhørende C)

I – Administrationens svar på høringssvar

Ingen yderligere bemærkninger (se enslydende høringssvar nr. 13, samt tilhørende C)

I – Forslag til beslutning

Høringssvarene giver ikke anledning til ændringer i forhold til planforslaget.

Kolofon:

Horsens Kommune:

Sammenfattende redegørelse for
"Miljørapport for kommuneplantillæg 2017-24 og lokalplan 350"

Fremlagt af:

Horsens Kommune maj 2021

Kontakt:

Teknik og Miljø – Plan og by.

Horsens Kommune
Rådhusvej 4
8700 Horsens
www.horsens.dk