

An aerial photograph of a rural area in Horsens Kommune, Denmark. A large, irregularly shaped area is highlighted in solid blue, running diagonally from the upper left towards the lower right. This area appears to be a water body or a planned canal. The surrounding landscape consists of agricultural fields, some with crops, and a few scattered buildings. In the top right corner, there is a larger, more developed area with several large, modern buildings, possibly a school or a public facility. A road or railway line runs along the bottom right edge of the map.

Kommuneplantillæg 2017-34

Teknisk Anlæg, Horsens Vest

POLITISK BEHANDLING

December 2021

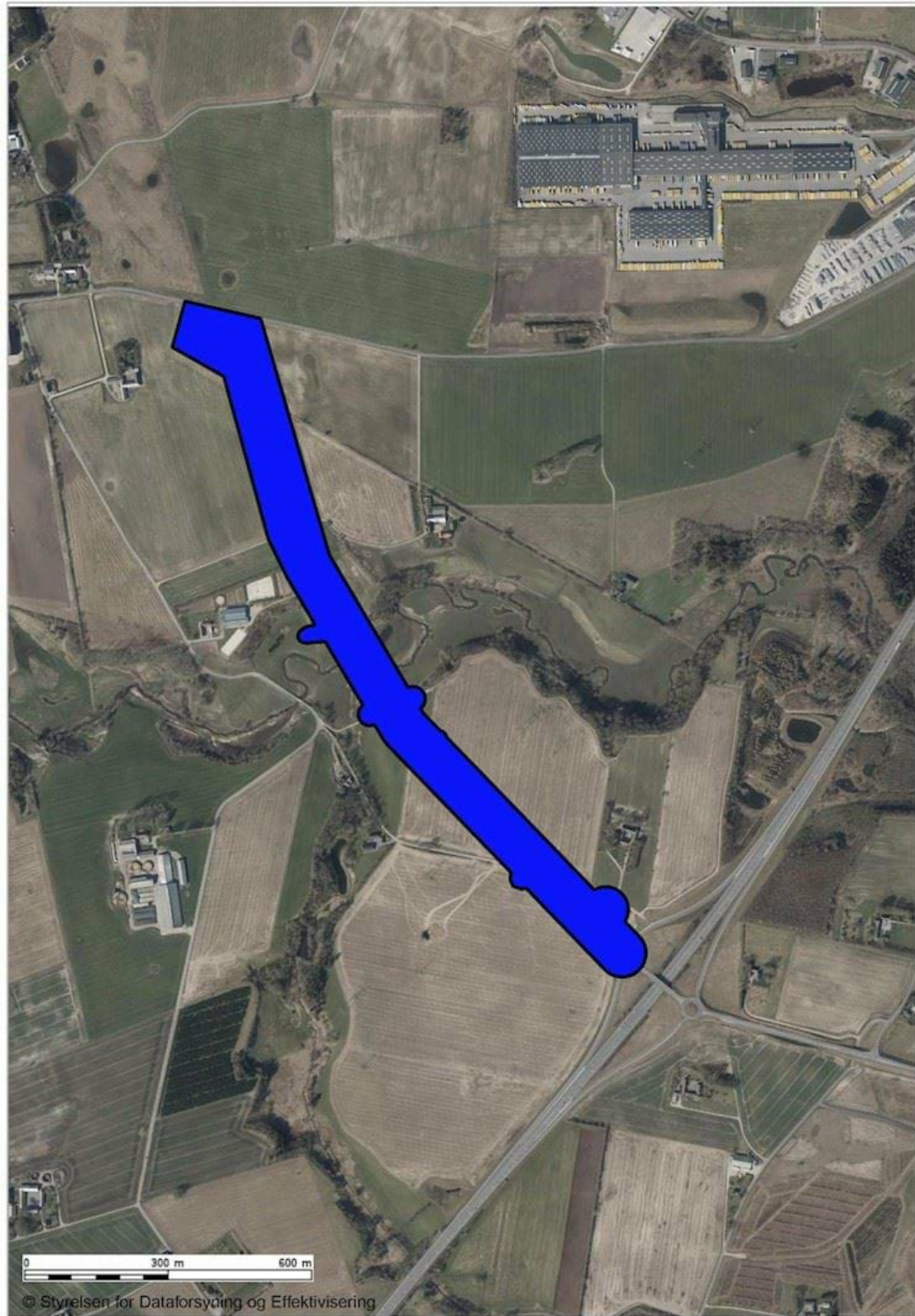
0 300 m 600 m

© Styrelsen for Dataforsyning og Effektivisering

Horsens Kommune

Formål

Kommuneplantillægget udarbejdes på baggrund af ønsket om at skabe mulighed for etablering af en vejforbindelse mellem erhvervsområde Vega i Lund og motorvej E45, tilslutningsanlæg 56B ved Hatting.



Kort, der viser kommuneplantillæggets udlæg til vejkorridor.

Indhold

Kommuneplantillægget omfatter en ændring af kommuneplanens retningslinje 2.2.12 om trafik i forhold til udlæg af en korridor. Inden for korridoren kan der etableres en ny vej, der forbinder erhvervsområde Vega i Lund med tilslutningsanlæg 56b til motorvej E45 ved Hatting.

Der vil efter kommuneplanlægningen blive udarbejdet en miljøkonsekvensrapport (VVM) for et konkret vejprojekt.

Indkaldelse af idéer og forslag – foroffentlighed

Da der er tale om en ændring af retningslinjerne for Trafik, der ikke indgår i Planstrategi 2015, har der været indkaldt ideer og forslag til planlægningen, i overensstemmelse med § 23c i planloven.

Der kom i alt 13 svar fra borgere, erhvervsdrivende og interesseorganisationer i området. Bemærkningerne drejede sig især om følgende overordnede emner, som Horsens Kommune blev opfordret til at arbejde med i den videre planlægning:

- Trafiksikkerhed
- Trafikstøj og lyskeglegener
- Trafikale løsninger, adgange og afviklingsforhold
- Naturværdier og dyreliv
- Landbrugsinteresser
- Landskab, herlighedsværdi og rekreative forhold
- Bæredygtighed

Emnerne indgår på forskellig vis i den miljøvurdering, der er foretaget af kommuneplantillægget, og vil også komme til at indgå i den miljøkonsekvensrapport(VVM), der skal udarbejdes/foretages for selve det konkrete vejprojekt.

Baggrund og begrundelse for valg af korridor

For at sikre en hensigtsmæssig trafikafvikling i hele Lund-området, Vega og Horsens Vest, udlægges der en korridor til et planlagt trafikanlæg, hvor der kan etableres en ny vejforbindelse direkte fra erhvervsområde Vega til tilslutningsanlæg 56b, motorvej E45 ved Horsens C og Hatting.

Det fremgår af de nationale hensyn, som skal varetages i kommuneplanlægningen, at erhvervsarealer langs motorveje prioriteres til transport- og logistikvirksomheder samt andre transporttunge virksomheder, hvilket Horsens Kommune igennem en årrække har bidraget til gennem udviklingen af det store erhvervsområde Vega (Horsens Vest). Området har i været lokalplanlagt til transport og logistikvirksomheder af regional og national betydning gennem mange år. Hvis det lokalplanlagte område udbygges fuldt ud, vil det være nødvendigt med en ny vejadgang til området for at kunne sikre både let adgang for virksomhederne til det statslige vejnet, men også for at sikre fremkommelighed og sikkerhed for borgerne i Lund by.

Det er desuden en national interesse, at byudviklingen skal ske så det understøtter både de statslige og kommunale investeringer i transportinfrastruktur, samt at planlægningen ikke medfører væsentlige merudgifter for staten.

Udviklingen af erhvervsområde Vega i Horsens vest og den direkte tilkobling til det nationale og internationale vejnet ved tilslutningsanlæg 56b, motorvej E45, ved Hatting, understøtter således de nationale interesser. Ved at etablere en ny vejforbindelse fra tilslutningsanlæg 56b til erhvervsområdet, der er udlagt til transport- og logistikvirksomhed af regional og national betydning og dermed understøttes de nationale investeringer i den overordnede infrastruktur i

Østjylland.

Horsens Kommune har vurderet, at den planlagte forbindelsesvej er nødvendig i et samfundsøkonomiske perspektiv og udlægges med følgende formål:

- At sikre udvidelse og udvikling af transport- og logistikbranchen i Danmark, og derved fremme forsyningssikkerhed ift. til vareudlevering til forbrugere og virksomheder bredt set.
- At sikre den nationale prioritering af, at logistik- og transporttunge virksomheder har placering i nærhed til motorvej og let adgang hertil.
- Skabe en robusthed i vejnettet særligt i og omkring både Horsens by og Lund by, men også i et regionalt perspektiv. Robustheden skal sikres, både i hverdagsituationen og ved hændelser som f.eks. kø eller uheld på vejnettet, herunder også på motorvejen.
- At sikre regional trafikale robusthed i vejnettet, således at der sikres en alternativ rute, for de mange pendlere i området samt når der er kø eller sker uheld på vejnettet, herunder motorvej E45. Herved kan trafikken sikres alternativ vej til/fra motorvejen og Lund samt Horsens Midtby.
- At sikre fremkommelig på vejnettet også på strækningen mellem tilslutningsanlæg 56a og Horsens by og centrum samt de øvrige overordnede veje omkring Horsens by og centrum. Herunder også at sikre en samfundsmæssig fornuftig udnyttelse af kapaciteten på det samlede vejnet.
- At sikre den bedst mulige trafikale aflastning af Silkeborgvej (og tilslutningsanlæg 56A). Vejen er i dag hårdt presset på kapacitet, som følge af befolkningsvækst i bl.a. Lund by såvel som en fortsat stigende erhvervsudvikling i området omkring Horsens bredt set. Den planlagte forbindelsesvej på det foreslåede sted vurderes, at medføre en betydelig aflastning af Ny Silkeborgvej-Silkeborgvej og eksisterende rampeanlæg ved Horsens V og dermed forbedret serviceniveau på Silkeborgvej for både den gennemkørende trafik og sidevejstrafikken, herunder særligt trafikken til og fra Vega, Lund og Provstlund-området.
- At sikre god tilgængelighed til Erhvervsområde VEGA. Forbindelsesvejen udgør en direkte linjeføring mellem erhvervsområdet og motorvejen og sikre dermed en ny vejadgang til området. Den planlagte forbindelsesvej sikrer desuden, at erhvervsområdet også, i en fuldt udbygget situation, i fremtiden kan trafikbetjenes tilfredsstillende.
- At sikre trafiksikkerhed for trafikanter generelt – herunder også for de lette trafikanter i og omkring Lund by og erhvervsområde Vega.

Den nationale interesse i at placere transport- og logistikvirksomheder med let adgang til det statslige vejnet er bl.a. ud fra et samfundsøkonomisk hensyn i forhold til både den eksisterende infrastruktur og hensynet til at holde den tunge trafik separeret fra bolig- og byudviklingsområder, kan kun opfyldes med en ny forbindelse til motorvejen E45, så man får et 2-strengt og robust vejsystem omkring Lund, Horsens V og Hatting/Horsens C. Den planlagte forbindelsesvej skaber denne direkte forbindelse mellem motorvejen E45 og det store erhvervsområde Vega, der netop har været lokalplanlagt til transport- og logistikvirksomheder af regional og national betydning gennem en længere årrække.

Planmæssig begrundelse for valg af linjeføring

Med udgangspunkt i hovedformålene med planlægningen vurderes det, at vejens samlede formål opnås bedst ved at etablere en direkte forbindelse fra Erhvervsområde Vega til motorvej E45 ved Hatting/Horsens C og tilkørselsanlæg 56b.

Den valgte linjeføring er den blandt de undersøgte og nærmere vurderede alternativer, der har den mindste negative påvirkning af såvel natur som landskab som samtidig opfylder formålet med planlægningen. Undersøgelser og visualiseringer, jf. miljørapporten til kommuneplantillægget, viser, at der ikke er nogen synlighed eller en yderst begrænset synlighed af det planlagte vej- og broanlæg på afstand. Det er derfor Horsens Kommunes vurdering, at landskabspåvirkningen af anlægget udelukkende er af lokal karakter.

Den valgte linjeføring er desuden rent vejteknisk den bedste løsning.

I afvejningen af interesser, har den samfundsøkonomiske værdi og den samfundsmæssige betydning i forhold til forsynings- og trafiksikkerhed været meget tungtvejende.

Natur og landskab

I forhold til natur og landskab, har hensynet til naturen vejet tungest i afvejningen af de forskellige mulige linjeføringer, der er undersøgt. Det har den, da den vurderes mest sårbar og fordi landskabspåvirkningen er af lokal karakter. Derfor har afværgeforanstaltningerne i forhold til natur også vejet tungere end de visuelle konsekvenser for landskabet.

På baggrund af miljøvurderingen og konsekvensvurderingen for habitatområdet vurderes det, at det er muligt, at projektere en vej uden påvirkning af habitatområder og den økologiske funktionalitet for bilag IV-arters yngle- og rasteområder samt bestandene af de enkelte individer i øvrigt.

Planforslagets forventede påvirkning af øvrige naturforhold er behandlet i Miljøkonsekvensvurderingen og der sikres afværgende foranstaltninger i en tilladelse efter miljøvurderingslovens § 25 og sektorlovgivningen i øvrigt.

Horsens Kommune vil desuden skulle meddele dispensation fra naturbeskyttelseslovens § 3 (beskyttet natur) og § 16 (åbeskyttelseslinje), og der vil i denne sammenhæng blive stillet krav om etablering af erstatningsnatur for så vidt angår § 3-arealerne.

Den landskabelige visuelle påvirkning betragtes som værende lokal og aftager over distancen. På baggrund af synlighedsanalyse og visualiseringer kan det således ikke afvises, at det samlede vejanlæg vil få en lokal visuel påvirkning af det landskabet på det konkrete sted i Bygholm Ådal.

Det vurderes dog, at det samlede landskabsbillede fortsat vil bestå. Derudover vurderes det, at landskabet allerede i dag er påvirket af en række tekniske anlæg i form af højspændingsledning og nærheden til motorvej E45. Den planlagte forbindelsesvej vil samtidig også skabe en løsning, der repræsenterer den samfundsmæssigt bedste løsning i forhold til forsynings- og tillige medfører en væsentlig større samfundsøkonomisk gevinst end de øvrige undersøgte alternativer.

Ved en etablering af den planlagte forbindelsesvej vil de oplyste formål for vejen blive opfyldt, og det er den løsning blandt alternativerne, med undtagelse af alternativ 8, der er fravalgt af forsynings- og trafikikkerhedsmæssige årsager, som har den mindste mulige påvirkning af de landskabelige og naturmæssige interesser. Den planlagte forbindelsesvej, har som sagt en påvirkning af de natur- og landskabelige værdier på lokalt niveau. Det er dog vurderingen, at den samfundsmæssige nytteværdi, der opnås ved etablering af vejen er højere end de landskabelige og naturmæssige påvirkninger, som selvfølgelig også afbødes til en vis grad gennem afværgeforanstaltninger.

Den planlagte forbindelsesvej er en trafikal nødvendighed både lokalt, regional og nationalt og vurderes at veje langt tungere end ulemperne ved denne - herunder også de lokale påvirkninger af natur og landskab.

Forhold til anden planlægning

Landsplanlægning

Ved kommuneplanlægning påser staten, at planlægningen ikke er i strid med væsentlige nationale interesser vedr. vækst og erhvervsudvikling, natur og miljøbeskyttelse, kulturarvs- og landskabsbevarelse samt hensyn til nationale og regionale anlæg.

Følgende nationale interesser vurderes, at være berørt:

Jordbrug

Det er en national interesse, at der ved nye udlæg til byformål tages højde for tilstrækkelig afstand i forhold til eksisterende landbrugsejendomme herunder ejendommenes udviklingsmuligheder og arronderingsmæssige forhold.

Det kan på baggrund af miljøvurderingen af kommuneplantillægget ikke afvises, at etableringen af en vej, kan påvirke eksisterende jordbrug i området. Disse forhold skal derfor belyses i forbindelse med detailplanlægningen af vejen.

Påvirkningen af de eksisterende landbrug i området, er nærmere beskrevet i miljørapporten for forslaget til kommuneplantillægget.

Landskab

Det er en national interesse, at de bevaringsværdige landskaber, som udgangspunkt skal friholdes for byggeri og anlæg.

Planforslaget er i strid med den nationale interesse, idet der udlægges en korridor til en vej i et bevaringsværdigt landskab. Påvirkningen finder sted efter holistiske overvejelser om en hensigtsmæssig placering af en forbindelsesvej, der foruden trafikale overvejelser tillige har omfattet natur og landskab. Påvirkningen afbødes ved, at der i den videre projektdimensionering vil blive stillet krav til landskabelig indpasning af vejen.

Vejkorridorens påvirkning af det bevaringsværdige landskab er nærmere beskrevet i miljørapporten for forslaget til kommuneplantillægget.

Derudover er der foretaget en planlægningsmæssig vurdering af påvirkningen af landskabet. Denne vurdering fremgår af afsnittet *Baggrund og begrundelse for valg af korridor*.

Natur

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 vurderet muligt at udarbejde et projekt, der understøtter den nationale interesse.

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 for vejprojektet er det påvist, at det er muligt at projektere en vej indenfor planforslaget arealudlæg, der sikrer tilstrækkelige spredningskorridorer for natur indenfor udpegningerne

Påvirkningen af den beskyttede natur i området, er nærmere beskrevet i miljørapporten for forslaget til kommuneplantillægget.

Trafikanlæg

Det er en nationale interesse, at byudviklingen sker så det understøtter de statslige investeringer i transportinfrastruktur, samt at erhvervsarealer langs motorveje prioriteres til transport- og logistikvirksomheder samt andre transporttunge virksomheder.

Planlægningen af erhvervsområdet og vejen understøtter begge de nationale interesser, idet der er tale om planlægning for en stor transport- og logistikvirksomhed i et erhvervsområde, der får direkte adgang til E45 med den nye vej.

Vandplaner

Jævnfør lov om vandplanlægning, fastlægger miljø- og fødevareministeren miljømål for vandområdedistrikternes enkelte overfladevandområder og grundvandsforekomster gennem vandområdeplaner. For alle vandforekomster er miljømålet 'god tilstand' og for kunstige og stærkt modificerede overfladevandområder er miljømålet et godt økologisk potentiale og en god kemisk tilstand.

Samtidig skal forringelse af tilstanden af alle overfladevandområder og af alle grundvandsforekomster forebygges, og balancen mellem indvinding og grundvandsdannelse sikres.

Det planlagte har en neutral påvirkning på de miljømål, som gennem lov om vandplanlægning er fastlagt for grundvand, såfremt projektet udføres på en måde, som minimere risikoen for nedsivning af miljøfremmede stoffer til grundvandet. Det drejer sig om håndteringen af vejvand fra motorvejen og overfladevand fra kørearealer/p-pladser ved virksomheden.

Det er Horsens Kommunes vurdering, at udledning af regnvand ikke vil være til hinder for målopfyldelse i recipienterne, hvis kommunens rensnings- og forsinkelseskrav overholdes.

Natura 2000

Den udlagte vejkorridor i kommuneplantillægget støder op til "Habitatområde nr. 236 (Bygholm Ådal)".

Om planforslagets arealudlæg kan føre til en påvirkning af habitatområde 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.

Med miljøkonsekvensrapporten (VVM) og den underliggende konsekvensvurdering for habitatområdet er det dog 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 forhold til habitatområdet er nærmere beskrevet i miljørapporten for forslaget til kommuneplantillægget.

Bilag IV

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:

- 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 væsentlighedsvurdering, der i 2021 er blevet suppleret med en fuld habitatkonsekvensvurdering efter habitatvejledningen. 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
- Troldeflagermus
- 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.

Med miljøkonsekvensrapporten (VVM) og den underliggende konsekvensvurdering for habitatområdet er det dog 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 forhold til bilag IV arter er nærmere beskrevet i miljørapporten for forslaget til kommuneplantillægget.

Råstofplan

Kommuneplanlægningen berører ikke råstofområder.

Kystnærhed

Kommuneplantillæggets område ligger ikke i kystnærhedszone.

Spildevandsplan

Der skal laves et tillæg til denne, hvis spildevandsplanen ikke kan overholdes.

Museumsloven

Museumsloven er gældende for hele området. Gøres der under jordarbejde fund af historisk karakter, skal den del af arbejdet, der berører fundet, straks indstilles, og Horsens Museum underrettes, jf. museumsloven § 27, stk. 2.

Horsens Museum har foretaget arkivalisk kontrol af planområdet. Der er stor risiko for at påtræffe fortidsminder ved anlægsarbejde. Dele af arealet er forundersøgt og undersøgt arkæologisk. Horsens Museum anbefaler, at der foretages arkæologiske forundersøgelser på det resterende areal jf. museumslovens § 23-25.

Forhold til Kommuneplan 2017

Hovedstruktur

Planlægningen er i overensstemmelse med det vedtagne hovedstrukturbillede Vores Kommune 2050, idet området ligger i tilknytning til erhvervsområdet Vega.

Retningslinjer

Kommuneplantillæggets område er omfattet af følgende retningslinjer:

2.1 Overordnet trafik

Transporttunge og særlig pladskrævende funktioner skal placeres på strategiske lokaliteter langs de overordnede veje uden for bycentrene.

Byudvikling skal tilgodese den eksisterende infrastruktur, så udviklingen sker på lokaliteter, hvor der er ledig kapacitet i kryds og vejnettet i øvrigt. Ellers tænkes byudviklingen sammen med nye investeringer i den overordnede infrastruktur.

Planlægningen er i overensstemmelse med retningslinjen, idet der skabes grundlag for etablering af en vej, der kobler erhvervsområdet VEGA, hvor der ligger flere transporttunge virksomheder direkte på E45. Grundlaget skabes i form af udlæg af en korridor, der angiver hvor en ny vej kan placeres mellem erhvervsområdet og E45.

Der tilføjes en ny retningslinje med følgende ordlyd for korridoren med den nye vej:

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 kortet.

2.1.1

Planforslagets vejkorridor berører udlæg til transportkorridor langs E45, der er beskrevet i retningslinje 2.2.1. Det vurderes, at planforslagets vejkorridor ikke er i strid med transportkorridoren for E45.

3.1 Naturbeskyttelse

Planlægningen for en ny vej går gennem områder med særlige naturbeskyttelsesinteresser og potentielle naturområder.

Naturområder, som er omfattet af naturbeskyttelsesloven samt vandløb og skove, skal sikres mod tiltag, som forringer områdernes tilstand. I landzonen kan byggeri eller tekniske anlæg derfor ikke etableres eller udvides indenfor en afstand af 25 meter fra områderne. Det gælder ligeledes, at arealanvendelse indenfor 25 meter-zonen ikke kan ændres.

Hvis der helt undtagelsesvis tillades byggeri eller arealanvendelse, som indskrænker eller forringer kvaliteten af et område med særlige naturbeskyttelsesinteresser, skal der stilles krav om kompenserende tiltag. Et kompenserende tiltag kan f.eks. være udlæg af nye naturarealer eller forbedring af kvaliteten af eksisterende naturområder, så det

sikres, at naturværdierne samlet set bliver fastholdt eller forøget. Dette gælder også for byggeri eller arealanvendelse, som forringer tilstanden af et naturområde, men finder sted uden for selve det udpegede område.

De udpegede potentielle naturområder skal som udgangspunkt friholdes for byggeri, anlæg og arealanvendelse, der forringer mulighederne for fremtidig etablering af nye naturområder. Undtaget er områder, som efter en konkret vurdering ikke vurderes at have potentiale til at kunne udvikle væsentlige naturværdier.

En forudsætning for denne planlægning er, at der skal findes kompenserende tiltag i form af f.eks. nyt udlæg til område med naturbeskyttelsesinteresser. Det er også en forudsætning, at der laves en konkret vurdering af, om de omfattede arealer til potentiel natur har potentiale til at udvikles til ny natur.

Med ændringen af retningslinje for vejnettet foretages reservation af areal til ny vejforbindelse, hvor den planlagte linjeføring krydser Bygholm Å, der er registreret som beskyttet vandløb efter naturbeskyttelseslovens § 3 og de omkringliggende arealer er i kommuneplanen udpeget som område med særlige naturbeskyttelsesinteresser. Etablering af nyt vejanlæg på tværs af ådalen vil derfor kunne påvirke de lokale naturinteresser. Den konkrete påvirkning afhænger af, hvordan hensynet til naturbeskyttelse inddrages i den efterfølgende detailplanlægning.

Der er foretaget en konsekvensvurdering efter habitatreglerne. Vurderingen konkluderer, at planforslaget hverken i sig selv, eller i forbindelse med andre planer og projekter, vil påvirke Natura 2000-områder væsentligt. Det er desuden vurderet at planforslaget ikke vil forringe den økologiske funktionalitet for bilag IV-arter.

Arealer, der er udpeget med naturbeskyttelsesinteresser og potentielle naturbeskyttelsesinteresser indgår i udpegning af Grønt Danmarkskort. En del af vejkorridoren i kommuneplantillægget er derfor omfattet af Grønt Danmarkskort.

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 for vejprojektet er det påvist, at det er muligt at projektet en vej inden for planforslaget arealudlæg, der sikrer tilstrækkelige spredningskorridorer for natur inden for udpegningerne.

Påvirkningen af den beskyttede natur i området, er nærmere beskrevet i miljørapporten for forslaget til kommuneplantillægget.

3.2 Økologiske forbindelser

Planlægningen for en ny vej går gennem områder med økologisk forbindelseslinje og potentiel økologisk forbindelseslinje

Udpegede økologiske forbindelser skal friholdes for byggeri, anlæg og arealanvendelse, der forringer forbindelsens kvalitet.

De potentielle økologiske forbindelser skal som udgangspunkt friholdes for byggeri, anlæg og arealanvendelse, der forringer muligheden for at realisere dem i fremtiden.

Der kan undtagelsesvist tillades byggeri, arealanvendelse eller lokalplanlægning, som indskrænker eller forringer kvaliteten af en økologisk forbindelse, under forudsætning af, at der kan etableres alternative forbindelser, som sikrer forbindelsens funktionalitet for de relevante arter af planter og dyr. Der kan i den forbindelse være behov for at stille

krav om etablering af ledelinjer og/eller faunapassager.

Hvis der tillades byggeri, arealanvendelse eller lokalplanlægning, som hindrer etableringen af en fremtidig økologisk forbindelse på et areal, som er udpeget til potentiel økologisk forbindelse, skal der stilles krav om udpegning af alternative arealer, som er ligeså velegnede til en eventuel fremtidig økologisk forbindelse.

Det vurderes, at en ny vejforbindelse ikke vil hindre etableringen af en større sammenhængende fremtidig økologisk forbindelse vest om Lund og erhvervsområdet VEGA og videre til Bygholm Ådal. Med etablering af den nye vej vurderes det ligeledes, at det er muligt at sikre alternative forbindelser for flora og fauna i forbindelse med vejens krydsning af den eksisterende økologiske forbindelse.

Med ændringen af retningslinje for vejnettet foretages reservation af areal til ny vejforbindelse, hvor den planlagte linjeføring krydser Bygholm Å, der er registreret som beskyttet vandløb efter naturbeskyttelseslovens § 3 og de omkringliggende arealer er i kommuneplanen udpeget som økologisk forbindelse. Etablering af nyt vejanlæg på tværs af ådalen vil derfor kunne påvirke de lokale naturinteresser. Den konkrete påvirkning afhænger af, hvordan hensynet til naturbeskyttelse inddrages i den efterfølgende detailplanlægning.

Arealer, der er udpeget til økologiske forbindelser og potentielle økologiske forbindelser indgår i udpegning af Grønt Danmarkskort. En del af vejkorridoren i kommuneplantillægget er derfor omfattet af Grønt Danmarkskort.

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 for vejprojektet er det påvist, at det er muligt at projekttere en vej inden for planforslaget arealudlæg, der sikrer tilstrækkelige spredningskorridorer for natur inden for udpegningerne.

Påvirkningen af den beskyttede natur i området, er nærmere beskrevet i miljørapporten for forslaget til kommuneplantillægget.

3.3 Lavbundsarealer

Planlægningen for en ny vej går gennem udpeget lavbundsområde og potentielt lavbundsområde

Lavbundsarealerne skal som udgangspunkt friholdes for byggeri og anlæg, som kan forhindre, at naturlige vandstands- og afstrømningsforhold påvirkes eller kan genskabes.

Nye anlæg, herunder tekniske anlæg, veje m.v., der nødvendigvis skal placeres indenfor de udpegede lavbundsarealer, skal udformes, så muligheden for at genskabe naturlige hydrologiske forhold, herunder ny natur, klimaprojekter og vådområder til fjernelse af kvælstof eller fosfor ikke går tabt.

Ubebyggede områder indenfor de udpegede lavbundsarealer i byudviklingsområder, skal friholdes for bebyggelse.

I forbindelse med detailplanlægningen for vejen, skal det sikres at denne retningslinje overholdes.

3.4 Bevaringsværdige landskaber

Det område, der planlægges for berører et bevaringsværdigt landskab.

De bevaringsværdige landskaber skal som udgangspunkt friholdes for byggeri, vejanlæg og tekniske anlæg. Hvis der

skal ske byudvikling i kanten af byerne, må oplevelsen af de bevaringsværdige landskaber ikke forringes.

Ved etablering af bebyggelse, vejanlæg, tekniske anlæg og lignende i det åbne land, skal der ske en tilpasning til den landskabstype, som de placeres i. Oplag, skiltning, terrænændringer eller lignende skal begrænses mest muligt og tilpasses, så de ikke virker skæmmende eller forringer landskabsoplevelsen.

Etablering af nybyggeri og nyanlæg, der kan ændre et bevaringsværdigt landskabs karakter, kræver en helhedsplanlægning.

Vejkorridoren krydser et bevaringsværdigt landskab. Påvirkningen finder sted efter holistiske overvejelser om en hensigtsmæssig placering af en forbindelsesvej, der foruden trafikale overvejelser tillige har omfattet natur og landskab. Påvirkningen afbødes ved, at der i den videre projektdimensionering vil blive stillet krav til landskabelig indpasning af vejen.

Vejkorridorens påvirkning af det bevaringsværdige landskab er nærmere beskrevet i miljørapporten for forslaget til kommuneplantillægget.

Derudover er der foretaget en planlægningsmæssig vurdering af påvirkningen af landskabet. Denne vurdering fremgår af afsnittet *Baggrund og begrundelse for valg af korridor*.

Der skal i forbindelse med vejprojektet redegøres for, hvordan et nyt vejanlæg kan tilpasses det bevaringsværdige landskab, både hvad angår terrænreguleringer, belysning, skiltning m.m.

Det vil sige, at der i forbindelse med detailplanlægning af vejens tracé og udformning, herunder placering og udformning af bro over Bygholm Å, tages væsentlige hensyn til landskabsoplevelsen, så påvirkningen af landskabet er mindst mulig.

3.5 Skovrejsning

Det område, der planlægges for berører et udpeget område til *skov ønsket*.

Der må ikke ske anvendelser eller etablering af anlæg, der kan forhindre skovtilplantning inden for de udpegede områder, hvor skovrejsning er ønsket.

Det vurderes, at et vejudlæg ikke i sig selv forhindrer etablering af skov i området, idet der kan plantes på begge sider af vejen. Det vurderes derfor, at et vejudlæg ikke er i strid med retningslinjen.

3.6 Geologiske bevaringsværdier

Størstedelen af det område, der planlægges for, ligger i Nationale Geologiske Interesseområder: Det Midtjyske Søhøjland.

Inden for de større geologiske interesseområder skal landskabshensyn tillægges stor vægt.

Byggeri og anlæg skal derfor placeres og udformes under hensyntagen til landskabets geologiske kvaliteter.

Det skal sikres, at de geologiske landskabsformer, deres indbyrdes overgange og landskabelige sammenhænge ikke forringes. Derved vil områderne beholde deres værdi for den landskabsgeologiske formidling og forskning.

6.5 Højspændingsledninger og naturgasledninger

Området, der planlægges for berører udlagte bufferzoner omkring højspændingsledninger.

Inden for konsekvenszonerne må der som hovedregel ikke udlægges områder til miljøfølsom arealanvendelse.

Det vurderes, at en vej ikke er miljøfølsom arealanvendelse og derfor ikke er i strid med retningslinjen.

Højspændingsanlæg:

Servitutarealer

Elanlæg er generelt sikret ved tinglyste servitutter. Det betyder bl.a., at der inden for servitutarealer omkring luftlednings- og jordkabelanlæg ikke kan laves fysiske ændringer og etableres anlæg af nogen art, uden at der er meddelt dispensation til dette. Der kan ikke automatisk forventes meddelt dispensation.

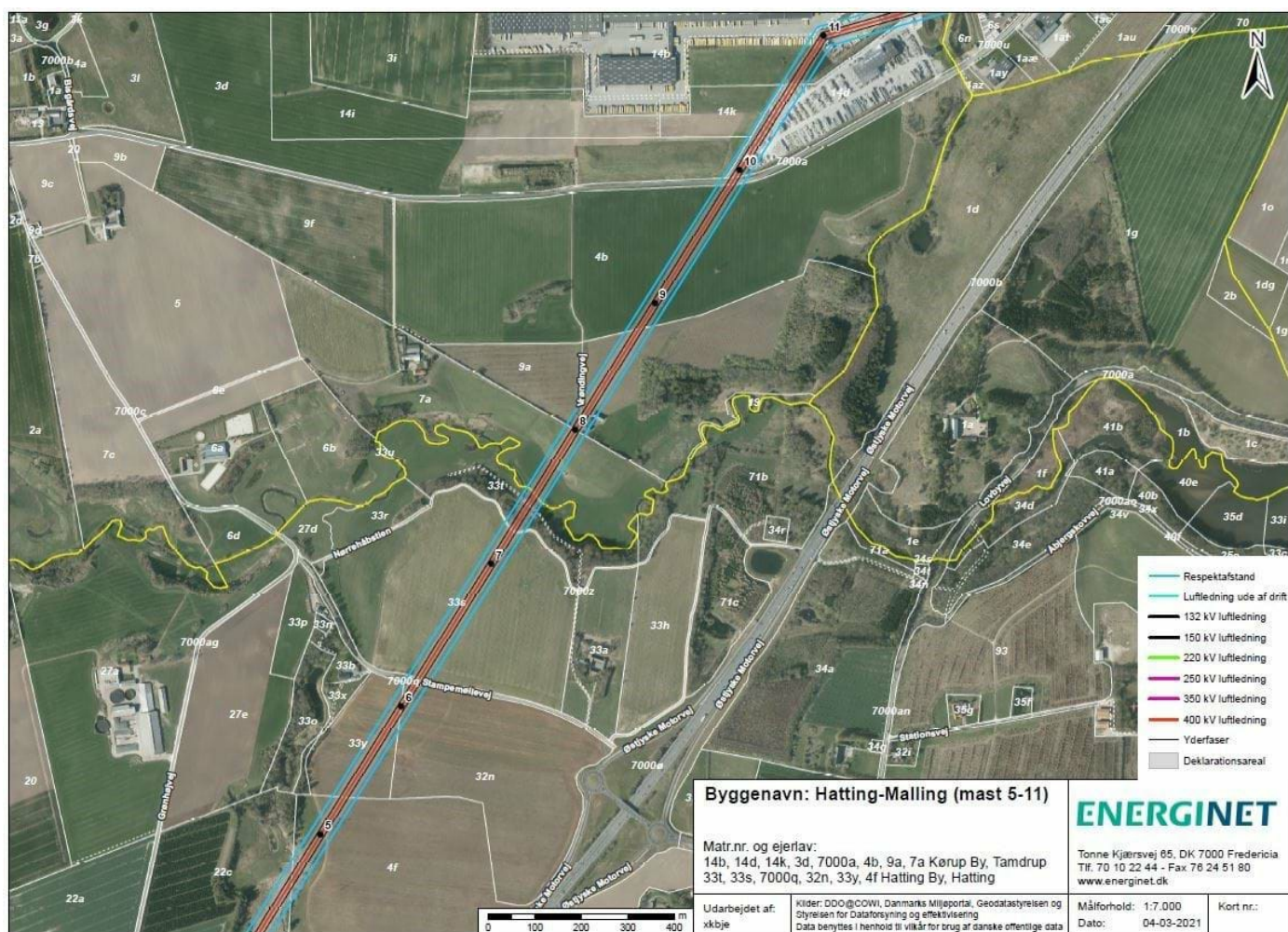
Inden for servitutarealer for luftledningsanlæg må der ikke etableres beplantning i form af træer og buske, der bliver mere end 3 m høje. Uden for servitutarealer skal det sikres, at træer og buske placeres, så de ikke kan vælte og beskadige elanlæg. Beplantning bør derfor ikke placeres nærmere end 15 m fra yderste ledning.

Respektafstande

For samtlige ledningsanlæg er der fastsat lodrette og vandrette respektafstande, som hverken personer, værktøj eller materiel må komme inden for uden særlig tilladelse fra ejeren af ledningsanlægget, jf. Figur 1. Respektafstandene er fastsat for at give betryggende sikkerhed ved arbejde i nærheden af elektriske ledningsanlæg. (Bekendtgørelse om sikkerhed for udførelse af ikke-elektrisk arbejde i nærheden af elektriske anlæg, BEK nr. 1112 af den 18/08/2016)

Høje objekter som f.eks. høje anlæg, vindmøller, antenner, høje bygninger samt træer må ikke placeres så tæt på luftledningsanlæg, at der kan opstå fare eller ske skade for personer og elanlæg, eller true forsyningssikkerheden.

Høje objekter, der placeres tæt på luftledningsanlæg, bør derfor som minimum placeres i en afstand på objektets fulde totalhøjde fra respektafstanden langs luftledningsanlægget.



7.1 Værdifulde landbrugsområder

Størstedelen af det område, der planlægges for, ligger i område, der er udpeget til værdifuldt landbrugsområde. De særligt værdifulde landbrugsområder skal i videst muligt omfang friholdes for aktiviteter, der kan hindre landbrugserhvervets udviklingsmuligheder, retningslinjen er ikke til hinder for aktiviteter, som er en del af den landbrugsmæssige drift som f.eks. etablering eller pleje af skov, natur osv.

Indenfor de særligt værdifulde landbrugsområder skal der vises tilbageholdenhed med at inddrage arealer til ikke jordbrugsmæssige formål som f.eks. byudvikling og tekniske anlæg.

Planlægningen skal redegøre for behovet for at inddrage landbrugsareal til en ny vej, samt evt. arronderingsmæssige forhold, hvis vejen skærer landbrugsarealer over.

Påvirkningen af de eksisterende landbrug i området, indgår i miljøvurderingen af forslaget til kommuneplantillægget.

Det kan på baggrund af miljøvurderingen ikke afvises, at etableringen af en vej, kan påvirke eksisterende jordbrug i området.

7.2 Store husdyrbrug

En mindre del af det område, der planlægges for, ligger i et område, der er udpeget til store husdyrbrug.

Målet med retningslinjen er at sikre husdyrbrugene gode udviklingsmuligheder.

Planlægningen vurderes ikke at være i direkte konflikt med retningslinjen, da der alene er tale om en positiv udpegning af områder til lokalisering af store husdyrbrug. Udpegningen betyder derfor ikke, at store husdyrbrug kun kan lokaliseres i disse områder, og det vurderes derfor, at der ikke vil være tale om en forringelse af muligheden for at sikre gode udviklingsmuligheder for husdyrbrugene.

8.3 Støjbelastede arealer

En del af det område, der planlægges for, ligger i område, der er udpeget til støjbelastet areal.

Indenfor de støjbelastede arealer kan der ikke udlægges områder til støjfølsom anvendelse (som f.eks. boliger), før det er dokumenteret, at det samlede støjniveau er acceptabelt.

Det vurderes, at planlægningen ikke berøres af retningslinjen, idet der er tale om planlægning for en ny vej.

8.5 Grundvand

Planområdet ligger overvejende udenfor indvindingsoplande til vandværker, bortset fra linjeføringen for den nye vejforbindelse som ligger indenfor indvindingsoplandet til Rugballegårdværket, som tilhører Horsens Vand.

Horsens Vand har planer om at udbygge deres kildeplads med yderligere en boring 106.672 hvilket betyder, at kommunen på nuværende tidspunkt ikke kan udelukke, at et kommende indvindingsopland til boringen får en udstrækning længere mod nord end det nuværende indvindingsopland, og at virksomhedens nye arealer og den nye vejforbindelse bliver berørt af indvindingsoplandet.

Rammer for lokalplanlægning

Kommuneplantillægget berører ikke udlagte rammer i kommuneplanen, og der udlægges heller ikke nye rammer med tillægget.

Miljøvurdering

Horsens Kommune har truffet en screeningsafgørelse efter miljøvurderingslovens § 10 om, at kommuneplantillægget skal miljøvurderes.

Efter miljøvurderingslovens § 32, stk. 1 har berørte myndigheder og offentligheden været orienteret om dette, inden screeningsafgørelsen blev truffet.

Samtidig blev de berørte myndigheder hørt jf. lovens § 32, stk. 1 nr. 2 om afgrænsningen af miljørapporten, efter lovens § 11.

Kommunen har herefter foretaget en miljøvurdering af kommuneplantillægget efter miljøvurderingslovens § 8, stk. 1. Indhold og afgrænsning fremgår af miljøvurderingen.

Miljøvurderingen kan læses her

Habitatkonsekvensvurderingen kan læses her

Jf. Miljøvurderingslovens § 13, stk. 2 er der efter høringen udarbejdet en sammenfattende redegørelse til

miljøvurderingen. Den sammenfattende redegørelse kan læses her

Retsvirkninger

Tillægget til Kommuneplan 2017 offentliggøres i henhold til lov om planlægning (lovbekendtgørelse nr. 1157 af 1. juli 2020).

Vedtagelse

Kommuneplantillægget er godkendt i Horsens Byråd som forslag den 30.09.2021.

Forslaget er offentliggjort den 01.10.2021

Kommuneplantillægget er endelig godkendt i Horsens Byråd den xx.xx.xxxx

Kommuneplantillægget er offentlig bekendtgjort den xx.xx.xxxx

Vil du indsende en bemærkning?

Høringen af forslaget blev afsluttet den 26. november 2021. Der er derfor ikke længere mulighed for at indsende bemærkninger til forslaget.

Klagevejledning

Byrådets vedtagelse af planforslaget kan ikke påklages til Planklagenævnet. Først ved byrådets endelige vedtagelse og efterfølgende offentliggørelse af planen kan retlige spørgsmål påklages til Planklagenævnet jf. Planlovens § 58, stk. 1 nr. 3.

Miljøvurdering

Myndighedens afgørelse, som træffes ved gennemførelsen af en miljøvurdering efter miljøvurderingslovens § 8, kan påklages efter reglerne fastsat i den lovgivning, som planen eller programmet udarbejdes i henhold til, jf. miljøvurderingslovens § 48, stk. 2.

Ved miljøvurdering af forslag til kommuneplantillæg er klageadgangen således hæftet op på planloven (§ 58), med mulighed for at klage over den endeligt vedtagne plan.

Når en lokalplan, et kommuneplantillæg, kommuneplan, miljørapport og sammenfattende redegørelse er blevet endelig vedtaget, kan afgørelserne påklages til Planklagenævnet for så vidt angår retlige spørgsmål. Der kan ikke klages over de skøn, der er foretaget ved afgørelserne. Klagefristen er 4 uger fra datoen for den offentlige bekendtgørelse af planen med tilhørende sammenfattende redegørelse.

Print

[Link til PDF](#)