

Horsens Kommune

Afs. Horsens Kommune, Byg, Erhverv og BBR,
Chr M Østergaards Vej 4, 8700 Horsens

Sagsnr. 01.03.03-P19-43-25

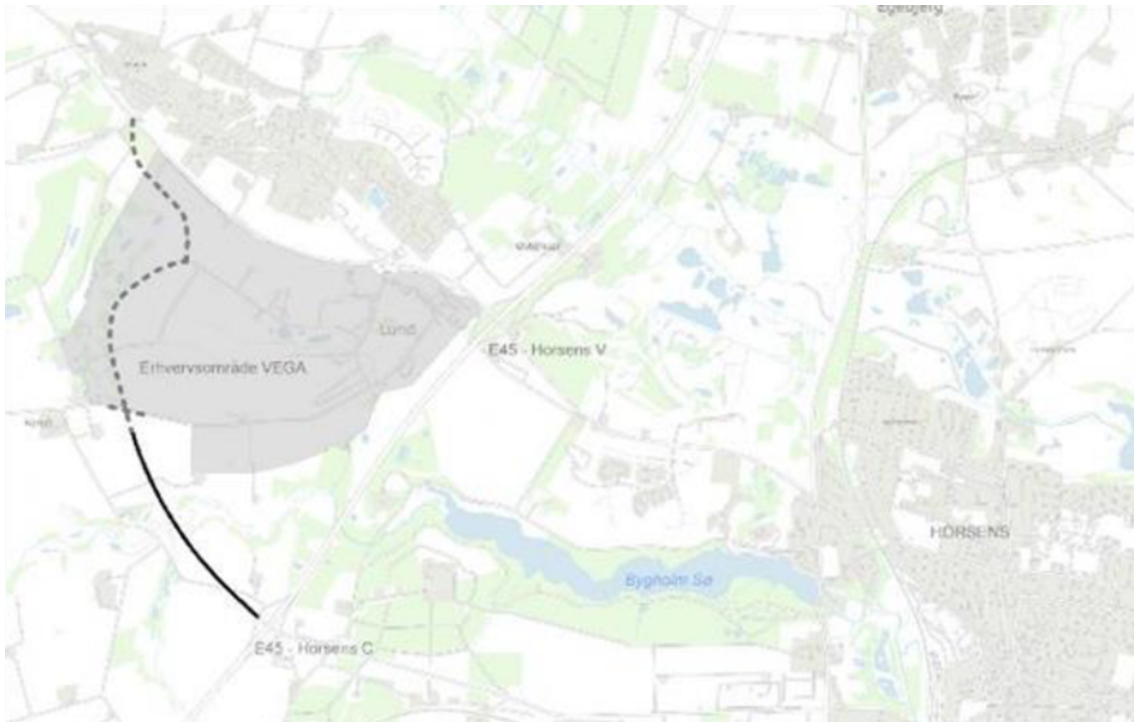
Dato: 02. Juli 2025

NIRAS Aalborg
Østre Havnegade 12
9000 Aalborg

Landzonetilladelse

Anlæg i tilknytning til Forbindelsesvejen VEGA-E45

Horsens Kommune, Affald og Trafik, har søgt om tilladelse til at etablere anlæg vedr. forbindelsesvej mellem Vrøndingvej og tilkørsel til E45 ved Horsens C. Anlæg anlægges i det åbne land.



Projektets placering ved Horsens er vist på ovenstående kort med en sort streg.

Afgørelse

Der meddeles tilladelse til det ansøgte.

Afgørelsen, der har klagefrist den **30. juli 2025**, vil blive offentliggjort på Horsens Kommunes hjemmeside og 4 uger frem.

Beskrivelse af sag

NIRAS ansøger på vegne af Horsens Kommune Affald, Trafik og Ejendomme (bygherre) om landzonetilladelse til etablering af fire regnvandsbassiner, flytning af en strækning af Nørrehåbstien og 3 anstillingspladser/byggepladser i forbindelse

med etablering af en ny vejstrækning mellem Erhvervsområde VEGA og motorvej E45.

Ifølge planlovens § 35, stk. 1¹ må der ikke ske ændringer i anvendelse af arealer i det åbne land uden forudgående tilladelse. Offentlige trafik anlæg, herunder veje og broer, er dog undtaget af planlovens § 35 jfr., § 36 stk. 1, nr. 9. Selve vejanlægget, herunder landskabsbroen, behandles særskilt som en strækningstilladelse jfr. § 4 i bekendtgørelse om godkendelse af offentlige vejanlæg og af ledningsanlæg m.v. i det åbne land².

Det er alene anlæg i tilknytning til vejanlægget, der skal have en landzonetilladelsen efter planlovens § 35, stk. 1. Dette omfatter følgende:

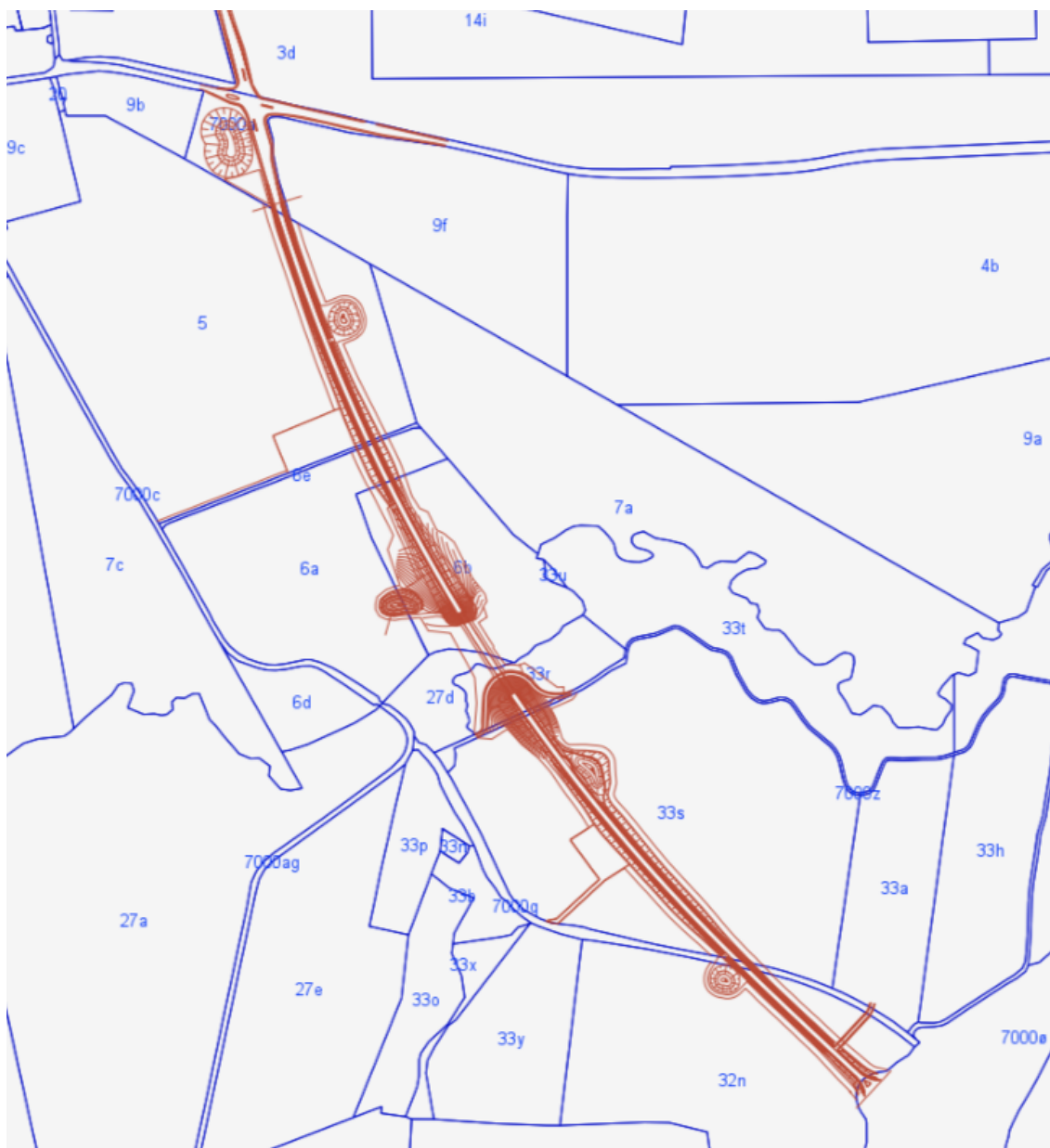
- Midlertidig arbejdsplads langs vejstrækningen, herunder opstilling af stillads og kran i Bygholm Ådal og etablering af interimsbro over Hatting Bæk.
- 3 midlertidige anstillingspladser.
- 4 regnvandsbassiner.
- Terræntilpasninger ved dæmningsanlæg i Bygholm Ådal.
- Forlægning af en strækning af den offentlige sti Nørrehåbstien.

Det ansøgte fremgår af nedenstående figur:

¹ **Planloven**, LBK nr 1157 af 01/07/2020 om lov om planlægning

² **BEK** nr 941 af 27/06/2016 Bekendtgørelse om godkendelse af offentlige vejanlæg og af ledningsanlæg m.v. i det åbne land

Se nedenstående kort for placering af forbindelsesvejen på matrikler langs vejstrækningen:



Placering af forbindelsesvejen med tilhørende anlæg er vist med rød streg. Matrikelskel er angivet med blå streg.

De berørte matrikler er på nuværende tidspunkt privatejede bortset fra vej­matriklerne. Areal til forlægning af Nørrehåbstien og til etablering af regnvandsbassiner eksproprieres. Midlertidige arbejdsarealer og anstillingspladser samt areal, hvor terræn ændres mod dæmningsanlæg i Bygholm Ådal eksproprieres til midlertidig overtagelse, hvorefter arealer igen overgår til lodsejere, når projektet er afsluttet. Ekspropriationer påbegyndes, når alle nødvendige tilladelser er på plads.

Kommunens afgørelse

Horsens Kommune giver under henvisning til planlovens § 35, stk. 1 landzonetilladelse til at etablere følgende midlertidige og permanente ændringer mv., jf. figur 1:

- Midlertidig arbejdsplads langs vejstrækningen, herunder opstilling af stillads og kran i Bygholm Ådal og etablering af interimbro over Hatting Bæk
- 3 midlertidige anstillingspladser
- 4 regnvandsbassiner
- Terræntilpasninger ved dæmningsanlæg i Bygholm Ådal
- Forlægning af en strækning af den offentlige sti Nørrehåbstien

Det ansøgte er placeret på følgende matrikler:

- Matr. 5, 6a, 6e, 6b, Kørup By, Tamdrup,
- Matr. 27d, 33r, 33s, 32n Hatting By, Hatting
- Vejmatr. 7000a Vrøndingvej, 7000z Nørrehåbstien og 7000q Stampemøllevej.

Tilladelsen meddeles på følgende vilkår:

Generelt:

1. Projektet etableres i overensstemmelse med de fysiske og miljømæssige rammer, som er angivet i miljøkonsekvensrapporten samt af bygherres ansøgning til projektet.
2. Alle arbejder og indgreb mv. skal ligge inden for rammerne af nærværende tilladelse.
3. Nærværende tilladelse kan først udnyttes, når nødvendige dispensationer fra naturbeskyttelseslovens § 3 og § 16 er meddelt.

Vilkår i forbindelse med indretning af arbejdsplads:

4. I anlægsfasen skal belysning af de midlertidige arbejdsarealer rettes direkte ned mod arbejdsarealer, eller afskærmes, så de ikke medfører lysgener i det omgivende landskab, samt for at afværge en midlertidig forringelse af ådalens funktion som spredningsvej for dyr.
5. Arbejdspladsen indrettes, så der ikke sker spild og forurening af vandløb og tilstødende arealer.
6. Der må udlægges arbejdsarealer i et bælte på 8 meter på hver side af anlægsarbejderne for vejanlæg og regnvandsbassiner.
7. Der må udlægges arbejdsarealer til anlæg af brokonstruktionen for landskabsbroen over Bygholm Å og Hatting Bæk. Disse etableres på matriklerne 6b Kørup By, Tamdrup samt 27d og 33r Hatting By, Hatting.
8. Der må anlægges anstillingspladser til midlertidige oplag, maskiner og skurvogne mv. på matrikel 33s Hatting By, Hatting, 5 Kørup By, Tamdrup samt 7000a Kørup By, Tamdrup (vejmatr.).

9. Bygherre skal afgrænse arbejdsarealerne der ligger inden for § 3-beskyttede naturområder ved opsætning af et hegn. Ligeledes skal der ske hegning mod Bygholm Å og Hatting Bæk. Dog skal der af hensyn til vildt friholdes en passagemulighed i 2 meter bræmmen, dvs. i en afstand af minimum 2 meter fra kronekanten langs vandløbene. Hegningen skal sikre, at der ikke sker kørsel på beskyttede arealer. Når hegnet er etableret, kontaktes Horsens Kommune, Natur og Miljø.
10. Ved anlægsarbejder for brokonstruktionen vil der være risiko for forhøjet vandstand i vinterhalvåret. Der vil derfor være behov for etablering af et hævet terræn under og ved siden af broen. Efter muldafrømning udlægges geotekstil efterfulgt af indbygning af sand og grus til et niveau, der sikrer, at færden og arbejdskørsel er mulig i hele anlægsperioden.
11. Ved etablering af arbejdsarealer i beskyttet natur, hvor muldafrømning er nødvendig, skal bygherre aftage de øverste 30 cm muldjord. Jord fra beskyttet eng og mose skal deponeres i et særskilt oplag fra hvert naturområde.
12. Midlertidigt oplag af jord og materialer samt opstilling af skurvogne skal ske uden for områder med beskyttet natur, som angivet i ansøgningen.
13. Øvrige arbejdsområder muldafrømmes kun i nødvendigt omfang, eksempelvis ved udgravning af fundamenter, arbejdsveje, terræændringer mm.

Vilkår i forbindelse med arbejdskørsel:

14. Der må ikke køres med anlægsmateriel i beskyttet natur uden for det i ansøgningen angivne arbejdsareal samt den opstillede hegning, jfr. vilkår 7 og 8 ovenfor.
15. For at skabe mulighed for arbejdskørsel over Hatting Bæk etableres en interimsbro. Broen udføres ved nedbringning af træ- eller stålpæle på begge sider af bækken. Der etableres åg oven på pælene, hvorpå bærebjælker oplægges over bækken. Der udlægges køreplader på bærebjælkerne. Broen udføres i en bredde på fem meter. Hvis der anvendes stålpæle, trækkes disse op efter endt brug. Ved anvendelse af træpæle afskæres disse 0,5 m under terræn. Ved anvendelse af træpæle, anvendes udelukkende ubehandlet træ. Pælene nedbringes i en afstand på minimum to meter fra åbrinker.

Særligt vedr. pumpestation ved SB2

16. Pumpestationen SB2 syd for ådalen skal placeres i tilknytning til regnvandsbassinet, og denne skal etableres overvejende som et underjordisk anlæg. Adgang til pumpestationen skal ske via en brønd (Ø2000 mm), der afsluttes med et aluminiumsdæksel i ca. en meters højde over det omgivende terræn. I tilknytning til pumpestationen må der desuden etableres et mindre tekniskskab op til en højde på ca. 1,2 m.

Vilkår vedr. omlægning af Nørrehåbstien:

17. Nørrehåbstien forlægges ned i ådalen ved vejanlægget, så den føres under landskabsbroen
18. Den forlagte del af Nørrehåbstien hæves 0,6-0,9 m i forhold til terrænet mod åen for at sikre mod oversvømmelse fra vandløbet.
19. Stien etableres med grusbelægning som i dag. Opbygning skal være 30 cm bundsand, 20 cm stabilgrus og 2-3 cm grus på toppen.

Vilkår i forbindelse med reetablering efter anlægsarbejdet er færdigt:

20. Ved arbejdets afslutning skal arealer genetableres, så terrænet tilbageføres til samme terrænniveau, som opmålt ved arbejdets begyndelse, dog tilpasset det omkringliggende terræn og landskab med bløde skråningsflader ved dæmningsanlæggets tilslutning til ådalen. Muldafrømmede arealer reetableres ved genudlægning af muld fra samme lokalitet, så floraen og faunaen kan genetablere sig. Muldepoterne etableres, så risikoen for anaerobe gæringer og ødelagt struktur minimeres.
21. Ved reetablering af arbejdsbælterne inden for de beskyttede naturområder skal bygherre borttage stabilgrus og geotekstil og arealet reetableres med den oprindelige overjord. Topjorden rømmet fra eng- og mosearealet genudlægges indenfor engens og mosens udstrækning.

I øvrigt

22. Projektarbejdet forventes at tage ca. 1 år fra påbegyndelse af arbejdet. Rækker arbejdet udover 1 år, skal Horsens Kommune orienteres herom.
23. Når arbejdet er udført, skal det meddeles til Natur- og Miljøafdelingen, Horsens Kommune.

Hjemmel

Denne afgørelse er truffet efter planlovens § 35, stk. 1³.

Lovtekst, planlovens § 35:

§ 35, stk. 1. I landzoner må der ikke uden tilladelse fra kommunalbestyrelsen foretages udstykning, opføres ny bebyggelse eller ske ændring i anvendelsen af bestående bebyggelse og ubebyggede arealer

Stk. 4.

Tilladelser efter stk. 1 kan først meddeles, når der er forløbet 2 uger efter, at kommunalbestyrelsen har givet skriftlig orientering om ansøgningen til naboerne til den omhandlede ejendom.

Plangrundlaget

Tillæg 2017-34 Teknisk anlæg, Horsens Vest

Retningslinje 2.2.8. kom med i kommuneplanen i forbindelse med vedtagelse af tillæg 2017-34 Tekniske anlæg, Horsens Vest.

Kommuneplantillægget blev udarbejdet 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.

Begrundelse for afgørelsen

³ **Planloven**, LBK nr 1157 af 01/07/2020 om lov om planlægning

Regnvandsbassiner, terræntilpasninger af dæmningsanlæg mod ådal, arbejdsarealer, anstillingspladser og Nørrehåbstien ligger i landzone.

Formålet med landzonebestemmelserne i planlovens § 35 er at sikre en hensigtsmæssig udnyttelse af arealressourcerne gennem en afvejning af alle de forskellige interesser i det åbne land

Følgende fremgår af vejledning til planloven:

“Ved afgørelsen af, om der bør meddeles tilladelse, skal der lægges vægt på, om det ansøgte vil være i strid med planlægningen for området, herunder særligt beskyttelsen af natur- og kulturhistoriske interesser, samt de jordbrugsmæssige interesser.”

Den samfundsmæssige nødvendighed af vejprojektet

Overordnet vurderer Horsens Kommune, at det ansøgte er i overensstemmelse med Horsens Kommunes kommuneplan 2021-2033 og kommuneplantillæg 2017-34 og understøtter en realisering af denne planlægning.

Horsens Kommune vurderer herefter, at der forelægger sådanne omstændigheder, at der kan meddeles landzonetilladelse til det ansøgte, jf. planlovens § 35, stk. 1.

Vejforbindelsen skal ifølge bygherres ansøgning, inkl. de tilhørende bilag til ansøgningen, sikre en løsning på trafikale og vejforsyningsmæssige udfordringer ved at etablere en direkte forbindelse fra Erhvervsområde VEGA til motorvej E45, motorvejsafkørsel C (TSA56b).

Hovedformålet med vejforbindelsen er således, at sikre øget tilgængelighed til Erhvervsområde VEGA samt trafikal aflastning af Silkeborgvej og Ny Silkeborgvej. Projektet har desuden til formål at skabe robusthed på det omgivende vejnet og bedre fremkommelighed og trafiksikkerhed for trafikanter generelt.

Bygherre har i ansøgningsmaterialet oplyst, at den ønskede vejforbindelse sikrer:

- **Øget tilgængelighed** til Erhvervsområde VEGA: Den valgte løsning udgør en direkte linjeføring mellem Erhvervsområdet og motorvejen og bibringer dermed en ny vejadgang til området. Den valgte løsning sikrer desuden, at erhvervsområdet også i fremtiden kan trafikbetjenes tilfredsstillende. Dette opnås ikke ved en udbygning af det eksisterende vejnet.
- **Trafikal aflastning** af Silkeborgvej og Ny Silkeborgvej: Den valgte løsning 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 trafikken til og fra Lund og Provstlund-området.
- **Robusthed og fremkommelighed**: Den valgte løsning vil udgøre en alternativ rute, når der er kø eller uheld, hvor trafikken kan fordeles på flere veje til motorvejen og Horsens Midtby. Dette sikrer stor robusthed i

vejnettet, som ikke vil kunne opnås ved udbygning af det eksisterende vejnet.

- **Trafiksikkerhed:** Den valgte løsning er vejteknisk den bedste løsning, da både tilslutningen til Vrøndingvej og til rundkørslen ved motorvejen er mere vinkelret på i forhold til de øvrige linjeføringer. Dermed sikres de bedst mulige oversigtsforhold i krydsene. Løsningsforslaget indebærer desuden mulighed for opretholdelse af den ønskede hastighed på 80 km/t på strækningen og mulighed for kørsel med modulvogntog. Trafikken fordeler sig ud på et større det overordnede vejnet, hvorfor trafikmængderne også mindskes. Dette er også til gavn for trafiksikkerheden.

Bygherre har i den forbindelse vurderet, at vejforbindelsen er en samfundsmæssig nødvendighed og det eneste brugbare alternativ der sikrer opfyldelsen af det tilsigtede formål med vejen. Der henvises i den forbindelse til miljøkonsekvensrapporten, bilag 3 til nærværende afgørelse, hvori bygherres overvejelser vedrørende placeringen af den påtænkte vej fremgår.

Horsens Kommune har vurderet, om betingelserne for at meddele en landzonetilladelse til det ansøgte, jf. planlovens § 35, stk. 1. og herunder særligt om der er en tilstrækkeligt tungtvejende begrundelse for en sådan tilladelse.

Horsens Kommune har vurderet, at de forsynings- og trafiksikkerhedsmæssige forhold, som vejforbindelsen skal tilgodeses, udgør en tilstrækkelig begrundelse for den valgte linjeføring og i øvrigt er i overensstemmelse med kommuneplantillæg 2017-34, hvortil der i øvrigt henvises.

Ved vurderingen er der lagt vægt på, at den valgte løsning bedst opfylder vejens formål og også vejteknisk er den bedste løsning.

Der vurderes desuden ikke at være acceptable alternativer til den valgte løsning, som vil have en mindre landskabelig påvirkning på Bygholm Ådal og som samtidig opfylder vejens formål på en tilfredsstillende vis. Begrundelse for den valgte løsning samt begrundelse for fravalg af alternative løsningsforslag kan læses i vedlagte miljøkonsekvensvurderings afsnit 3.3 om fravalgte alternativer (bilag), ligesom miljøkonsekvensvurderingens kapitel 6 udførligt redegør for de trafiksikkerhedsmæssige og forsyningsmæssige overvejelser, der ligger til grund for den valgte løsning og fravalget af andre alternative løsninger.

Horsens Kommune kan derfor tilslutte sig vurderingen i ansøgningen, hvorefter den valgte løsning er den samfundsmæssigt bedste i forhold til det forsynings- og trafiksikkerhedsmæssige formål, vejforbindelsen skal opfylde, sammenholdt med den landskabelige påvirkning af Bygholm Ådal: Herudover er det Horsens Kommunes vurdering, at vejen og projektet som helhed er udformet så det i videst mulige omfang tilgodeser landskabshensyn og sikrer det lempeligste indgreb i det berørte område af de vurderede alternativer.

Endelig vurderes det, at de trafikale hensyn til beboere mv. i nærområdet er tilgodeset, idet der er lagt vægt på hensynet til de trafikale forhold. Der er indgået i vurderingen, at der er forsvarlige adgangsforhold til anlægsområdet, og at det ansøgte ikke hindrer den trafikale afvikling i anlægsfasen, ligesom støjpåvirkningen i den forbindelse vurderes at være såvel begrænset som midlertidig.

I vurderingen i nærværende sag har Horsens Kommune desuden vurderet, at en meddelelse landzonetilladelse til det ansøgte, jf. planlovens § 35, stk. 1, ikke kan få betydning ved afgørelse af fremtidige lignende sager, idet der er foretaget en konkret vurdering i forhold til lovens almene formål, og det er vurderet, at den konkrete sags betydning er begrænset, henset til sagens specielle karakter, da der er tale om et enkeltstående tilfælde.

Begrundelse for afgørelsens vilkår

Der er stillet vilkår om, at alle arealer, der midlertidigt inddrages til arbejdsareal eller anstillingsplads, reetableres under hensyntagen til, at området igen skal kunne fungere som landbrugsareal, herunder ekstensivt drevet beskyttet natur. Herved sikres, at alle områder, der midlertidigt inddrages, opretholder den oprindelige planlægningsmæssige funktion som landbrugsareal.

Ligeledes er der stillet en række vilkår, der sikrer, at arbejdet med etableringen af vejstrækningen ikke strækker sig ud over de i ansøgningen angivne arbejdsarealer og anstillingspladser.

For at sikre, at regnvandsbassinet i Bygholm Ådal ikke skæmmes områdets landskabelige udtryk, er der stillet vilkår om, at bassinet etableres, så det indgår naturligt i det omkringliggende landskab.

Permanent ændring af arealer i landzone

Der sker en permanent ændret anvendelse fra landbrugsdrift til regnvandshåndtering for de arealer, der er udlagt til regnvandsbassiner. Der sker tilsvarende en permanent inddragelse af landbrugsareal og beskyttet natur, hvor Nørrehåbstien forlægges.

Arealer hvor der i Bygholm Ådal skabes overgang mellem dæmningsanlæg og naturligt terræn kan efter at anlægsperioden er afsluttet fortsat anvendes til landbrugsmæssig drift.

Regnvandsbassiner

Der etableres et regnvandsbassin i Bygholm Ådal, som jf. ansøgningmaterialet tilpasses det omkringliggende ådalsterræn. Alle tekniske installationer i bassinet skjules undtaget dækslet til tilknyttet pumpebrønd. Horsens Kommune vurderer, at bassinet vil opleves som værende en del af ådalen på lige fod med de vådområdebassiner, der jf. tidligere etableret vådområdeprojekt er etableret i Bygholm Ådal.

De 3 øvrige bassiner etableres på omdriftsarealer uden for Bygholm Ådal. Det er Horsens Kommunes vurdering, at etablering af regnvandsbassiner på de ansøgte placeringer vil falde naturligt ind i det omkringliggende landskab bestående af omdriftsarealer afbrudt af levende hegn, vandhuller samt spredt bebyggelse.

Regnvandsbassinerne har en begrænset størrelse og en ændring fra omdriftsareal til bassin, vurderes ikke at være i strid med de overordnede jordbrugsmæssige interesser. Her er der lagt vægt på, at bassiner etableres i tilknytning til vejstrækningen, således at vejstrækningen inkl. tilhørende anlæg placeres samlet.

Regnvandsbassiner – Kommuneplan 2021-2033

Ændring af areal fra omdriftsareal til regnvandsbassin vurderes ikke at være i konflikt med arealernes udpegning til potentiel økologisk forbindelse og potentiel natur. Et regnvandsbassin vil styrke områdets potentiale som økologisk forbindelse og som potentiel natur, da regnvandsbassinerne trods status som tekniske anlæg, udvikler et naturindhold lig et naturligt vandhul. Regnvandsbassinerne skaber derfor trædesten mellem områdets øvrige naturområder og styrker både områdets eksisterende natur og områdets mulighed som økologisk forbindelseslinje for de dyr og planter, der er en del af det åbne agerland og Bygholm Ådal. Det vurderes derfor, at det ansøgte er i overensstemmelse med retningslinjerne i potentielle økologiske forbindelseslinjer og potentielle naturområder.

Bygholm Ådal er udpeget som bevaringsværdigt landskab. Idet regnvandsbassinet i Bygholm Ådal etableres, så det falder naturligt ind i ådalen vil regnvandsbassinet ikke være i konflikt med retningslinjer om bevaringsværdige landskaber.

Tilsvarende vil de 3 bassiner, der er placeret indenfor Geologisk rammeområde være i overensstemmelse med udpegningen, der på et overordnet plan skal sikre, at landskabshensyn tillægges stor vægt og at anlæg skal placeres og udformes under hensyntagen til landskabets geologiske kvaliteter.

Det vurderes, at regnvandsbassinerne i øvrigt er i overensstemmelse med retningslinjer for store husdyrbrug og værdifulde landbrugsarealer, der på et overordnet plan skal sikre jordbrugserhvervets udnyttelse af det åbne land.

Etablering af regnvandsbassiner er ikke relevant i forhold til skovrejsning ønsket og uønsket.

Nørrehåbstien

Horsens Kommune vurderer, at flytning af Nørrehåbstien ikke er i konflikt med den planlægningsmæssigt udlagte anvendelse af Bygholm Ådal. Dette begrundes med, at stien i dag fungerer som en færdselsåre for cyklende og gående fra Grønhøjvej til Lovbyvej. En mindre forlægning af stien på ca. 140 m ændrer ikke ved den overordnede planmæssige anvendelse af ådalen.

Stien hæves terrænmæssigt op til 0,9 m fra naturligt terræn. Denne terrænmæssige hævnings etableres i tilknytning til det omkringliggende vejanlæg, hvorfor at Nørrehåbstien blot vil opleves som en del af vejanlæggets dæmningsanlæg.

Nørrehåbstien – Kommuneplan 2021-2033

Idet det ansøgte er en kort forlægning af eksisterende stistrækning, der tilpasses omgivelserne ved, at placeres langs dæmningsanlægget ved landskabsbroens sydlige ende, vurderes det ansøgte ikke at være i konflikt med regningslinjerne geologisk rammeområde og bevaringsværdigt landskab.

Nørrehåbstien forlægges til et areal, der er udlagt særlige naturbeskyttelsesinteresser, hvor områderne som udgangspunkt skal forblive uforstyrrede. Anden arealanvendelse end det forudsatte i nærværende landzonetilladelse eller andre meddelte tilladelser forudsætter godkendelse fra relevante myndigheder. Horsens Kommune har i forbindelse med hele anlægsprojektet omkring vejanlægget stillet vilkår om, at der skal udlægges ny natur som erstatning for den natur, der nedlægges. jf. Dette reguleres i dispensation fra beskyttelsen i naturbeskyttelseslovens § 3, som meddelt samtidig med denne afgørelse.

Nørrehåbstien forlægges til areal, der er udlagt til økologisk forbindelse. Grundet stiens begrænsede størrelse samtidig med, at der i ådalen fortsat er mulighed for fri passage for ådalens plante- og dyreliv, er det kommunens vurdering, at forflytning af Nørrehåbstien ikke er i konflikt med retningslinjen om økologisk forbindelse.

Forflytning af Nørrehåbstien er ikke i konflikt med retningslinjer om store husdyrbrug og særligt værdifulde landbrugsområder samt skovrejsning ønsket eller uønsket.

Terrænnændringer mellem dæmningsanlæg og naturligt terræn

For at sikre, at dæmningsanlægget terræntilpasses mod omkringliggende ådal etableres overgange ved anbringelse af jord mellem dæmningsanlæg og ådal ud fra offentlig vejmatrix. (Miljøkonsekvensrapport kap. 4.5.3).

Terræntilpasninger mellem dæmningsanlæg og naturligt terræn - Kommuneplan 2021-2033

Terræntilpasninger mellem dæmningsfod og omkringliggende terræn vurderes ikke at ændre ådalens karakter og tilpasningen vurderes derfor at være i overensstemmelse med kommuneplanens retningslinje omkring bevaringsværdige landskaber og geologisk rammeområde, som begge skal sikre landskabsværdierne.

Ændringerne af terræn omkring det sydlige dæmningsanlæg etableres i et område, der er udlagt til særligt værdifuld naturbeskyttelse, hvor områderne som udgangspunkt skal forblive uforstyrrede. Anden arealanvendelse end det forudsatte i nærværende landzonetilladelse eller andre meddelte tilladelser forudsætter godkendelse fra relevante myndigheder. Horsens Kommune har i forbindelse med hele anlægsprojektet omkring vejanlægget stillet vilkår om, at der skal udlægges ny natur som erstatning for den natur, der nedlægges.

Idet terræntilpasninger, mellem dæmningsanlæg og øvrigt terræn efter at anlægsperioden af ophørt, igen udlægges til ekstensivt drevet landbrugsjord, vurderes tilpasningen at være i overensstemmelse med potentiel natur, økologisk forbindelse, potentiel økologisk forbindelse og særligt værdifulde landbrugsområder.

Midlertidig ændret anvendelse af arealer i landzone

I anlægsperioden vil arealer, der i dag anvendes til landbrugsformål få en midlertidig ændret anvendelse som arbejdsarealer og anstillingspladser. Tidsperioden for anlægsarbejdet varer ifølge ansøger ca. 1 år.

Horsens Kommune vurderer, at der kan meddeles landzonetilladelse til etablering af arbejdsbælter og anstillingspladser, dels fordi den ændrede anvendelse er af midlertidig karakter og dels fordi, at der med stillede vilkår sikres, at arealernes kvalitet som højproduktiv landbrugsjord ikke forringes.

Anstillingspladser og arbejdsområder, inkl. stillads og opsætning af kraner i forbindelse med arbejdet med brodækket gennem Bygholm Ådal, vil få en midlertidig indflydelse på, hvorledes landskabet opleves.

Agerlandet på hver side af Bygholm Ådal består dels af dyrkede marker og dels af åben spredt landbrugsbebyggelse. Idet området ikke er uberørt, men brydes af landbrugsbebyggelse, vil anlægspladser og arbejdsarealer ikke markant ændre landskabet.

Etablering af arbejdsbælte inkl. ændring af overflade i forbindelse med anlæg af arbejdsveje, bl.a. over Hatting Bæk, etablering af stillads og kraner langs brodækket vil visuelt påvirke ådalen.

Horsens Kommune vurderer, at der kan meddeles landzonetilladelse til etablering af arbejdsbæltet gennem Bygholm Ådal med begrundelse i, at påvirkningen er midlertidigt og at der ikke sker en forringelse af jorden, der midlertidigt inddrages som arbejdsareal, når denne er retableret.

Midlertidig ændret anvendelse af arealer i landzone - Kommuneplan 2021-2033

Idet, at anstillingspladser og arbejdsarealer er midlertidige vurderes det ansøgte ikke at være i konflikt med kommuneplanens retningslinjer for anvendelsen af det åbne land såsom geologisk rammeområde, skovrejsning ønsket og uønsket, særligt værdifulde landbrugsområder, store husdyrbrug og bevaringsværdigt landskab. Det ansøgte vurderes ligeledes at have en neutral effekt på potentiel natur, potentiel økologisk forbindelse og økologisk forbindelse, da påvirkningerne er midlertidige.

Der etableres arbejdsareal i område, der er udlagt til særlige naturbeskyttelsesinteresser, hvor områderne som udgangspunkt skal forblive uforstyrrede. Anden arealanvendelse end det forudsatte i nærværende landzonetilladelse eller andre meddelte tilladelser forudsætter godkendelse fra relevante myndigheder. Horsens Kommune har i forbindelse med hele anlægsprojektet omkring vejanlægget stillet vilkår om, at der skal udlægges ny natur som erstatning for den natur, der nedlægges.

Samlet vurderes anstillingspladser og arbejdsarealer ikke at ændre den planlægningmæssige anvendelse af arealerne, og der kan derfor meddeles landzonetilladelse til etablering af disse.

Natura 2000 og bilag IV-arter

Projektområdet ligger omkring 50 m fra nærmeste Natura 2000-område, N236 Bygholm Ådal, med et samlet areal på ca. 52 ha. Øvrige Natura 2000-områder ligger i en afstand på mere end 12 km fra projektområdet.

N236 Bygholm Ådal er udpeget for at beskytte forekomsterne af kalkoverdrev, kildevæld, rigkær og vandløb, samt de tilknyttede arter odder, bæklampret og vindelsnegle.

Det fremgår af ansøgningen med henvisning til miljøkonsekvensrapporten og konsekvensvurderingen efter planhabitatbekendtgørelsen, at de naturtyper, som N236 Bygholm Ådal er udpeget til at beskytte, ikke bliver påvirket af projektet, eller kumulativt med andre projekter – hverken i etableringsfasen eller i driftsfasen, da projektet ligger uden for Natura 2000-området.

Det vurderes, at projektet ikke vil påvirke eller skade naturområdernes udpegningsgrundlag og integritet og projektet forhindrer ikke realisering af målet om gunstig bevaringsstatus.

Derimod fremgår det ligeledes af ansøgningen med henvisning til miljøkonsekvensrapporten og konsekvensvurderingen efter planhabitatbekendtgørelsen, at der i projektområdet er potentielt egnede levesteder for bilag IV-arterne markfirben, paddearterne spidssnudet frø, stor vandsalamander, strandtudse og arter af flagermus. Der har på den baggrund været foretaget besigtigelser af området. Horsens Kommune bemærker, at det fremgår af miljøkonsekvensrapporten, at der ikke er registreret forekomster af bilag IV-arter af padder eller krybdyr i projektområdet, og at der ikke er fundet sådanne arter under besigtigelserne heraf.

Der er i sommeren 2021 indsendt mail fra lodsejer om fund af et enkelt individ af stor vandsalamander på vaskepladsen i en stald på ejendommen Grønhøjvej 56. Placeringen ligger uden for projektområdet. Der er ligeledes d. 6. dec. 2021, af lodsejer, indsendt oplysninger om en frø, som Horsens Kommune vurderer er en butsnudet frø. Denne findes også i nærområdet samt i habitatområdet. Butsnudet frø er ikke oplistet som en Bilag IV art.

Desuden fremgår det videre, at anlægsarbejderne vurderes ikke at udgøre en trussel mod disse arter, da arbejderne foregår i dagtimerne udenfor de tidspunkter af døgnnet, hvor padderne vandrer til og fra deres yngle- og rastesteder.

På besigtigelserne blev der fundet store forekomster i ådalen af i alt ni arter af flagermus i undersøgelsesområdet: Langøret flagermus, sydflagermus, brunflagermus, dværgflagermus, troldflagermus, vandflagermus, damflagermus, skimmelflagermus og pipistrelflagermus, og der er observeret en række fuglearter som alle er rødlistede i kategorien VU (sårbar).

I området meget nær vejtracéet står der nogle udgåede elle-træer som skal fjernes. Horsens Kommune bemærker, at det fremgår af miljøkonsekvensrapporten, at fjernelse af træerne foregår i samråd med Naturstyrelsen og Miljøstyrelsen under bl.a. hensyn til krav om tidspunkt på året, og at det i øvrigt er vurderet, at fjernelsen af træerne ikke vil påvirke forekomsten af flagermusarters økologiske funktionalitet. Derudover fremgår det af konsekvensvurderingen, at det vurderes, at projektet ikke vil have en påvirkning på ledelinjer. Desuden vurderes det, at broen ikke vil udgøre en barriereeffekt, da

broens frihøjde mellem ådalen og undersiden af de midterste tre brofag er på ca. syv meter.

Støjpåvirkninger ved redramning af spuns, og at det er vurderet, at projektet ikke vil påvirke økologisk funktionalitet af yngle- rasteområder eller bevaringsstatus for flagermus, jf. MKR s. 202-203.

Kommunen bemærker videre, at det desuden fremgår af miljøkonsekvensrapporten, at beplantningen og det midlertidige hegn, som etableres på vejskråningerne langs vejen, skal sikre at flagermusene ledes enten ned i ådalen eller løfter de flagermus højere op, som måtte krydse vejen.

Horsens Kommune vurderer på den baggrund og henset til, at der er tale om en tosporet vej, at de stillede vilkår er tilstrækkelige til at beskytte flagermusenes tilstedeværelse i området.

Målsatte vandforekomster

Det vurderes, at projektet, herunder hverken nærværende landzonetilladelse, forhold omfattet heraf eller anlægsaktiviteter i øvrigt, ikke vil forringe tilstanden eller forhindre målopfyldelse af den økologiske eller kemiske tilstand for vandområderne o8558 Bygholm Å, o8558_a Hatting Bæk, o2250 Omløb ved Bygholm Sø, o3199 Bygholm Å, 650 Bygholm Sø, vandområde nr. 128 Horsens Fjord, indre eller vandområde nr. 127 Horsens Fjord, ydre. Tilsvarende gælder for den kvantitative og kemiske tilstand for grundvand og den tilsvarende målopfyldelse.

Der henvises til miljøkonsekvensrapporten, kapitel 16 og 18, og de tilhørende konklusioner, jf. bilag til nærværende tilladelse.

Myndighedshabilitet

Horsens Kommune er bekendt med, at der i sagen foreligger

myndighedsinhabilitet i kommunen, da forskellige afdelinger i kommunen er henholdsvis bygherre og myndighed på projektet. Substitution er dog ikke mulig. Horsens Kommune håndterer myndighedsinhabiliteten på følgende vis:

- Der anlægges skærpede bedømmelser for så vidt angår tilladelser og godkendelser mv. , som Horsens Kommune skal udstede, relaterende til det pågældende vejanlæg.
- Udvidet begrundelsespligt mv. i relation til afgørelser, herunder nærværende tilladelse, udstedt af Horsens Kommune vedrørende vejprojektet til Horsens Kommune som bygherre.

Samlet vurdering

Idet at der i projektet er indarbejdet tilpasninger, således at projektets elementer gennemføres med størst mulig hensyntagen til omkringliggende landskab, både på den varige anlægs del samt den midlertidige anlægsdel, er det Horsens Kommunes vurdering, at det ansøgte er i overensstemmelse med de beskyttelseshensyn, som

planloven varetager samt kommuneplanens retningslinjer omkring landskab og natur.

Som kompensation for, at der sker en permanent og en midlertidig inddragelse af arealer, der, jf. kommuneplan 2021-2033 er udlagt til særlige naturbeskyttelsesinteresser herunder beskyttet natur, er der stillet en række vilkår, der sikrer, at der etableres erstatningsnatur, der i løbet af en kort årrække kan udvikles en høj naturkvalitet som erstatning for de arealer, der inddrages. Der henvises her til dispensationen fra naturbeskyttelseslovens § 3.

Horsens Kommune vurderer, at projektet *ikke* har en negativ indvirkning på Natura 2000-områder eller bilag IV-arter. Se Natura 2000-konsekvensvurdering bilag 2.

Horsens Kommuner vurderer, at projektet er i overensstemmelse med de miljømål, der er fastlagt for områdets vandområder, jf. lov om vandplanlægning.

Horsens Kommune vurderer baggrund af ovenstående, at der kan meddeles landzonetilladelse til det ansøgte.

Sagens faktiske oplysninger

Projektbeskrivelse

I forbindelse med, at Horsens Kommune, Affald og Trafik ønsker at anlægge en 1,3 km lang vejforbindelse fra erhvervsområdet Vega til Motorvej E45 over Bygholm Ådal til E45, afkørsel Horsens C, skal der etableres 4 regnvandsbassiner, en offentlig sti skal forlægges og der skal foretages mindre tilpasninger af terrænet i overgangen mellem det offentlige vejanlæg og omkringliggende arealer. Derudover inddrages en række arealer midlertidigt fra landbrugsmæssig drift til arbejds- og anstillingsarealer.

Gennemgang af landzonetilladelsens delelementer

Anstillingspladser

Anstillingspladser til midlertidige oplag, maskiner og skurvogne mv. på matrikel 33s Hatting By, Hatting, 5 Kørup By, Tamdrup samt 7000a Kørup By, Tamdrup (vejmatrikel). Anstillingspladserne muldafrømmes inden udlægning af stabilgrus. Sand eller stabilgrus udlægges på geotekstil.

Anstillingspladserne etableres på landbrugsjord, der er under omdrift.

Arbejdsarealer

Der udlægges arbejdsarealer i et bælte på 8 m på hver side af anlægsarbejderne for vejanlæg og regnvandsbassiner. Arbejdsarealer til anlæg af brokonstruktionen for landskabsbroen over Bygholm Å og Hatting Bæk, etableres på matriklerne 6b Kørup By, Tamdrup samt 27d og 33r Hatting By, Hatting. Se fig. 1 og 2

Ved anlægsarbejder for brokonstruktionen vil der være risiko for forhøjet vandstand i vinterhalvåret. Der vil derfor være behov for etablering af et hævet terræn under og ved siden af broen. Efter muldafrømning udlægges geotekstil efterfulgt af

indbygning af sand og grus til et niveau, der sikrer, at færden og arbejdskørsel er mulig i hele anlægsperioden. Tilkørte materialer til denne midlertidige terrænhævnning indbygges så vidt muligt i vejprojektet.

Øvrige arbejdsområder muldafrømmes kun i nødvendigt omfang, eksempelvis ved udgravning af fundamenter, arbejdsveje, terrænændringer mm. Det afrømmede muld opbevares ikke inden for beskyttede naturarealer.

Ved arbejds afslutning genetableres arealer, så terrænet tilbageføres til oprindeligt terrænniveau, dog tilpasset det omgivende terræn. Muldafrømmede arealer reetableres ved genudlægning af muld fra samme lokalitet, så floraen og faunaen kan genetablere sig.

Arbejdsarealerne afgrænses mod Bygholm Å og Hatting Bæk samt mod beskyttet natur ved opstilling af hegn.

Mod industriområdet Vega og mod E45 udgøres arbejdsarealerne af landbrugsjord, der er under omdrift. Det midterste parti af vejstrækningen krydser Bygholm Ådal. På denne del af strækningen udlægges arbejdsarealerne på lavproduktive landbrugsarealer, der er udlagt til vedvarende græsarealer, som en del af et vådområdeprojekt i Bygholm Ådal. Størstedelen af arbejdsarealerne i Bygholm Ådal er samtidig registreret som eng, mose og overdrev beskyttet af naturbeskyttelseslovens § 3.

Regnvandsbassiner

Der etableres i alt fire regnvandsbassiner til vejanlæggets afvanding. Bassinerne placeres på matrikel 5, 6a og 6b Kørup By, Tamdrup samt matrikel 33s og 32n Hatting By, Hatting. Bassinerne udføres som jordbassiner med permanent vandspejl og med skråningsanlæg 2,5 – 5, så vidt muligt tilpasset det omkringliggende varierende terræn, og med organiske former, så de indgår naturligt i omgivelserne.

Placeringen af de enkelte bassiner fremgår af vedlagte situationsplan, bilag 1. Areal af de enkelte bassiner fremgår af nedenstående tabel.

Areal af de fire ansøgte regnvandsbassiner:

Regnvandsbassin		Total volumen	Areal i terræn	Areal vandspejl	
Nr.	St.			Min.	Max.
NB1	325	572 m ³	1523 m ²	300 m ²	649 m ²
NB2	740	807 m ³	1546 m ²	422 m ²	918 m ²
SB2	1020	687 m ³	1575 m ²	443 m ²	894 m ²
SB1	1325	434 m ³	1173 m ²	231 m ²	543 m ²

Tabel fra ansøgningsmaterialet

Regnvandsbassinerne etableres dels på omdriftsarealer, (3 stk.), og et bassin på landbrugsjord, der ligger ud i vedvarende græsareal i Bygholm Ådal.

Sidstnævnte bassin er placeret i Bygholm Ådal inden for et område med naturinteresser jf. Kommepplanen og indenfor åbeskyttelseslinjen men uden for beskyttet natur. Der er stillet særlige krav til udformning og indpasning i det eksisterende landskab såsom organisk og naturlig udformning, som følger terrænkurverne og ingen synlige tekniske anlæg i bassinet. Ved bassinet etableres der en underjordisk pumpestation, der kan tilgås via en brønd (Ø2000), der afsluttes 1 m over terræn, samt et teknikskab med en højde på 1,2 m. De omgivende skråningsanlæg og bevoksning vil skjule pumpestationen for omgivelserne, og anlægget vil ikke være synligt fra Nørrehåbstien.

Terræntilpasninger

Den laveste del af dæmningsanlægget, nede i Bygholm ådal, ligger uden for den nye offentlige vejnet. Ned over nyt net mellem offentlig vejnet og øvrige net aflades dæmningsanlægget mod omkringliggende terræn, ud mod arbejdsarealets ydre grænse.

Nørrehåbstien

Nørrehåbstien forlægges på en 140 lang strækning ned i ådalen ved vejanlægget, så den føres under landskabsbroen se nedenstående figur og situationsplan bilag 1. Arealet, hvor stien forlægges anvendes i dag til vedvarende græs. Området er desuden et beskyttet naturområde, (eng og overdrev).

Den forlagte del af Nørrehåbstien hæves 0,6-0,9 m i forhold til terrænet mod åen for at sikre mod oversvømmelse fra vandløbet. Terrænhævnningen er størst på strækningen under broen som ligger lavest. Stien flugter med terrænet ind mod vejdæmning. Stiens beliggenhed i landskabet fremgår af nedenstående projektskitser. Stien etableres med grusbelægning som i dag.



Klip fra ansøgningsmaterialet: Nørrehåbstiens nuværende forløb ses på luftfoto, hvor vejprojektet og stiens fremtidige forløb er indtegnet.

Kommuneplan 2021-2033

Projektets delelementer ligger inden for arealer, der i kommuneplan 2021-2033 er udpeget til at varetage den landskabelige og den naturmæssige beskyttelse af det åbne land. I tabellen nedenfor fremgår hver enkelt af projektets delelementer samt hvilke retningslinjer, der er udlagt, hvor det ansøgte ønskes placeret.

Det ansøgte er ikke i berøring med arealer, der varetager beskyttelsen af kulturhistoriske værdier i det åbne land.

Kommuneplanens retningslinjer	bassin NB1	bassin NB2	bassin SB2	bassin SB1	Terræn tilpasninger	Arbejds areal	Anstillings pladser	Nørrehåb sti
Særlige natur-beskyttelses-interesser					x	x		x
Potentiel natur		x	x		x	x		
Lavbund						x		x
Økologisk forbindelse					x	x		x
Potentielle økologisk forbindelser		x	x		x	x	x	
Geologisk rammeområde	X	x	x		x	x	x	x
Skovrejsning ønsket			x	x			x	
Skovrejsning uønsket.		x			x			x
Særligt værdifulde landbrugs-områder		x	x	x	x	x	x	x
Store husdyrbrug			x	x		x	x	x
Bevaringsværdigt landskab		x			x	x	x	x

Projektets formål

Den planlægningsmæssige begrundelse

Af ansøgningsmaterialet fremgår følgende omkring den planmæssige begrundelse:

Horsens Kommune, Affald og Trafik har planlagt vejforbindelsen for at sikre en løsning på trafikale problemer ved at etablere en direkte forbindelse fra Erhvervsområde VEGA til motorvej E45 (TSA56b).

Projektets hovedformål er at sikre øget tilgængelighed til Erhvervsområde VEGA samt trafikal aflastning af Silkeborgvej og Ny Silkeborgvej. Projektet har desuden til formål at skabe robusthed på det omgivende vejnet og bedre fremkommelighed og trafiksikkerhed for trafikanter generelt. Det er i miljøkonsekvensrapporten vurderet at vejforbindelsen er en samfundsmæssig nødvendighed.

I afvejningen af interesser har den samfundsøkonomiske værdi og den samfundsmæssige betydning i forhold til forsynings- og trafiksikkerhed været begrundelsen for den valgte linjeføring. Den valgte linjeføring er blandt de undersøgte og nærmere vurderede alternativer vurderet til at være den løsning, der har den mindst negative påvirkning af såvel natur som landskab. Det er desuden den løsning, som bedst opfylder vejens formål og som også vejteknisk er den bedste løsning.

Der vurderes ikke at være alternativer til den valgte løsning, som kan mindske påvirkningen af ådalen, se afsnit 3.3 om fravalgte alternativer i vedlagte miljøkonsekvensrapport (bilag 3). Derudover er projektet i videst muligt omfang tilpasset landskabet i udformning, placering og materialevalg.

Påvirkning af §3 natur som følge af anlæg, der kræver landzonetilladelse

Forlægningen af Nørrehåbstien inddrager en mindre del af en fersk eng og et beskyttet overdrev. Arbejdet med etablering af regnvandsbassin i selve ådalen påvirker et mindre engareal midlertidigt i anlægsfasen.

I ådalen etableres arbejdsarealer gennem et mindre mose areal samt eng- og overdrevsarealer. Derud over krydses vandløbene Bygholm Å og Hatting Bæk og der etableres en interimbro over Hatting bæk, som dog ikke berøres af det planlagte projekt, da landskabsbro og interimbro kun påvirker selve vandløbet med et skyggefelt. Både naturområder og vandløb er beskyttet mod tilstandsændringer af naturbeskyttelseslovens § 3.

Påvirkningen af natur, der udlægges til midlertidige arbejdsarealer vurderes at være væsentlig men dog af midlertidig karakter.

For at kompensere for den midlertidigt inddragede natur, udlægges der erstatningsnatur i forholdet ca. 1:3. Der er derudover planlagt en række tiltag, der skal sikre, at områderne igen kan udvikle sig til natur, når anlægsfasen er afsluttet.

Horsens Kommune vurderer, at de stillede vilkår vedrørende retablering er tilstrækkelige til at varetage beskyttelsen, så det sikres, at arealerne hurtigt kan genudvikle beskyttet natur.

Det er Horsens Kommunes opfattelse, at den valgte løsning er den mindst indgribende i området.

Horsens Kommune har i sin vurdering lagt vægt på, at behovet for en trafikal løsning er tungtvejende, og af særlig samfundsmæssig interesse, set i forhold til det konkrete behov for beskyttelse af naturen i området, da der er tale om et samfundsmæssigt behov for at omfordele trafikken i området. Derudover har kommunen lagt vægt på, at den i anlægsfasen midlertidige inddragelse omfatter fersk eng, overdrev og mose, som alle relativt hurtigt kan reetableres efter driftsfasen. Den berørte og nærliggende §3 natur er beskrevet nærmere i vedlagte miljøkonsekvensrapport afsnit 11.2.5 samt kap. 11.3 (bilag 3). Påvirkning af beskyttet natur behandles særskilt i dispensation fra naturbeskyttelseslovens § 3 til projektet.

Natura 2000-områder og Bilag IV-arter

Projektet er placeret umiddelbart øst for Natura 2000-område N236 Bygholm Ådal. Der er ca. 50 m fra Natura 2000-områdets østlige afgrænsning til vejens trace (ca. 30 m til anlæggets regnvandsbassin i Bygholm Ådal), og der er derfor foretaget en nærmere vurdering af, hvorvidt det samlede projekt i anlægs- eller driftsfase kan medføre påvirkninger på Natura 2000-området. Denne vurdering findes i en særskilt Natura 2000-konsekvensvurdering, som der henvises til for en mere detaljeret gennemgang - se bilag 2.

I Natura 2000-konsekvensvurderingen er det naturtypen kalkoverdrev og arterne odder og bæklampret, der er vurderet relevante i forhold til en potentiel påvirkning fra projektet. Øvrige forekomster af arter og habitatnaturtyper på udpegningsgrundlaget ligger mere end 500 m fra vejtracéet, og der er, i Natura 2000-konsekvensvurderingen, ikke fundet potentielle påvirkninger af disse.

Projektet vurderes, ikke at kunne påvirke øvrige Natura 2000-områder, idet de ligger i større afstand end 12 km, og projektets miljøpåvirkninger ikke er af en karakter, der kan påvirke områder over denne afstand. Udledninger fra projektets regnvandsbassiner er ligeledes ikke af en størrelsesorden, der kan påvirke tilstanden i Horsens Fjord.

Forekomsten af bilag IV-arter og projektets potentielle påvirkning af disse er undersøgt i forbindelse med Natura 2000-habitatkonsekvensvurderingen, bilag 2. Der er foretaget en konkret vurdering i forhold til arter af flagermus, markfirben og paddearterne spidssnudet frø, stor vandsalamander og strandtudse.

Det konkluderes i habitatkonsekvensvurderingen bilag 2, at det kan udelukkes, at projektet i sig selv, eller i forbindelse med andre planer og projekter, vil påvirke Natura 2000-områdets naturtyper og arter i et sådant omfang, at disse i medfør af projektet ikke kan opnå gunstig bevaringsstatus. Det er desuden vurderet at projektet ikke vil forringe den økologiske funktionalitet for områdets bilag IV-arter.

Tilladelse efter anden lovgivning

Afgørelsen fritager ikke for at søge evt. påkrævede tilladelser efter anden lovgivning.

Naboorientering

Ansøgningsmaterialet har været sendt i naboorientering i 14 dage i perioden fra 21. maj til 04. juni 2025. Der er indkommet 2 høringssvar.

Der er modtaget 2 høringssvar.

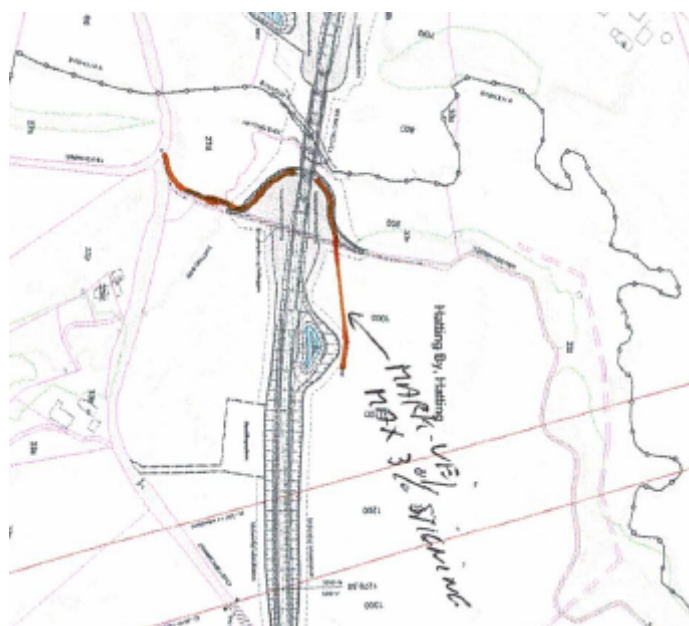
Høringssvar 1:

Hej,

Hvis vejen skal komme der, så vil vi have adgang til vores marken via Nørrehåbstien og så skråt op (max 3 %) indtil vi kommer på det flade. Det at vi skal krydse vejen som der blev lagt op til sidste gang, det due ikke. Så det vil vi have med denne gang. Jeg har vedhæft skitse og markeret med orange.

Du må gerne ringe til mig, for mere info.

Mvh. Xx



Svar fra Trafik, Horsens Kommune vedr. høringssvar 1.

Vedrørende høringssvar 1, Nørrehåbsstien bliver omlagt, men den har hældning på 65‰ og et enkelt stykke umiddelbart ved tilslutning til eksisterende sti har den hældning på 190‰. Det er ikke muligt at komme ned på 3% som også er noget under anbefalingerne fra Vejdirektoratet. Omkring placering af arbejdsareal, er det svært at flytte på, da det er blevet lagt udenfor åbesskyttelseslinjen og samtidig er der flere luftledninger (el), som den skulle placeres udenfor.

Høringssvar 2:

1)

Ansøgning om landzonetilladelse

Ansøgning om landzonetilladelse

I forbindelse med etablering af ny forbindelsesvej Vega-Horsens C

Horsens Kommune

Dato: 18. oktober 2025

Jeg bliver lidt forvirret mht datoen på ansøgningen? Er det en fejl eller ansøgning indsendt i god tid eller opstartstid for projektet eller???

Svar fra Byggesag, Horsens Kommune vedr. høringssvar 2:

Ingen bemærkninger fra Byggesag vedr. dato. Fejl i ansøgningsmaterialet fra Niras.

2)

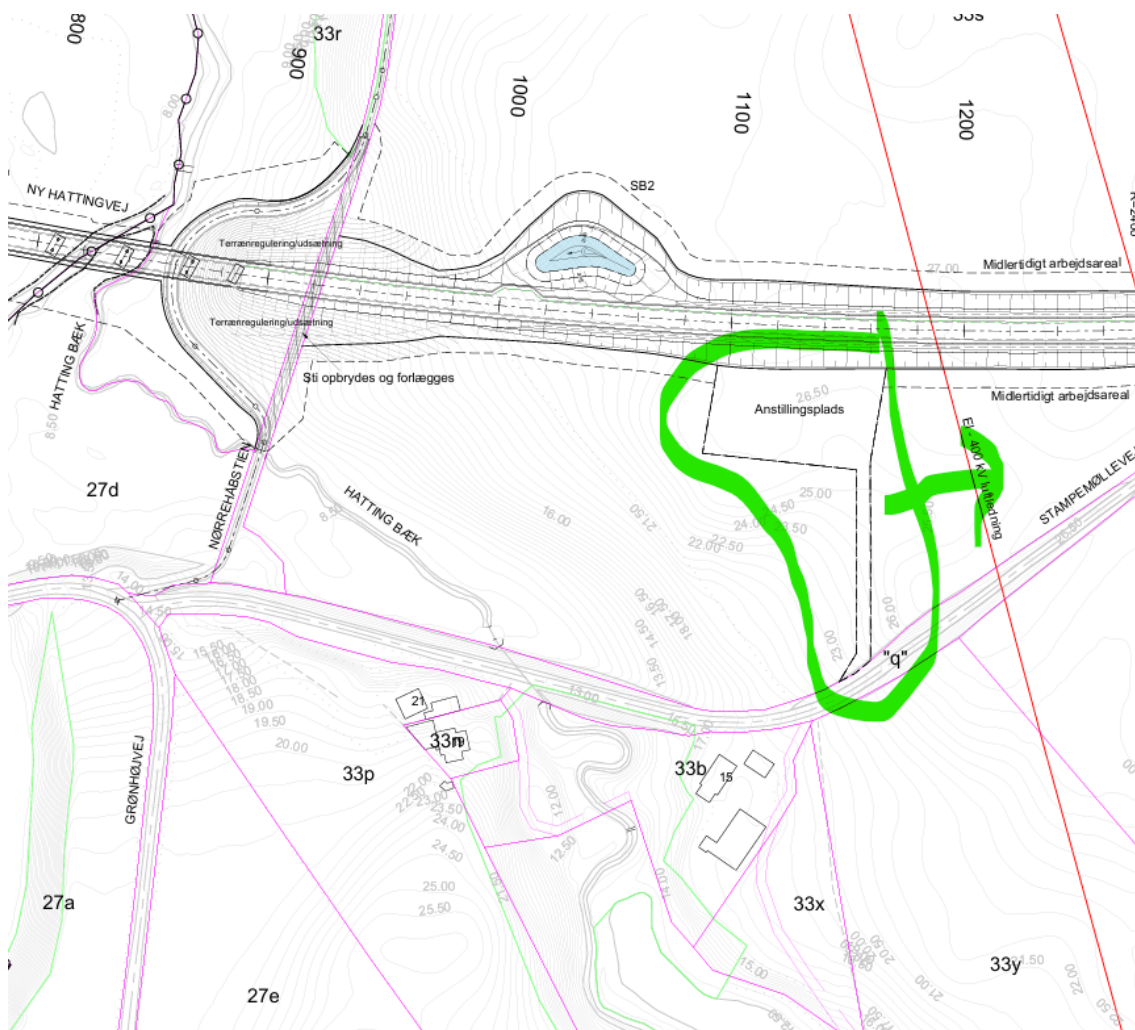
Anlægsfase – arbejdsarealer

Den præcise drift og indretning af anstillingspladserne er ikke kendt, da dette planlægges af den en entreprenør, som skal udføre entreprisen. Entrepriseudbuddet sker først, når alle tilladelser til projektet foreligger.

Det er lidt svært at komme med bemærkninger til noget, som er ukendt. Men med udgangspunkt i nedenstående oplæg, så er anstillingspladsen placeret meget tæt på de få naboer til projektet og indkørslen er placeret, hvor oversigtsforholdene er meget ringe. Måske det skal præciseres for i udbuddet til Entreprenøren, hvor anstillingspladser og indkørsler skal være, så de også tager hensyn til naboer i anlægsfasen.

Svar fra Byggesag, Horsens Kommune vedr. høringssvar 2:

Ikke væsentlige bemærkninger vurderer Byggesag.



3)

Driftsfase

Som nabo til evt. kommende vejforbindelse mellem Erhvervsområde VEGA og motorvej E45, så skal vi jo bare leve med det... Både mennesker og dyr, desværre.

Svar fra Byggesag, Horsens Kommune vedr. høringssvar 2:

Ikke væsentlige bemærkninger vurderer Byggesag.

Klage adgang

Der kan klages skriftligt over denne afgørelse til Planklagenævnet.

Hvem kan klage?

Klage kan adressaten for afgørelsen, enhver der har en retlig interesse i sagens udfald, offentlige myndigheder, landsdækkende foreninger og organisationer, der som hovedformål har beskyttelsen af natur og miljø eller varetagelsen af væsentlige brugerinteresser inden for arealanvendelsen på betingelse af, at foreningen eller organisationen har vedtægter eller love, som dokumenterer dens

formål, og at foreningen eller organisationen repræsenterer mindst 100 medlemmer.

Hvordan klager man?

Hvis du ønsker at klage over denne afgørelse, skal du klage til Planklagenævnet. Du klager via Klageportalen, som du finder et link til på hjemmesiden for Nævnenes Hus: <https://kpo.naevneneshus.dk/>. Klageportalen ligger også på www.borger.dk og www.virk.dk. Du logger på www.borger.dk eller www.virk.dk, ligesom du plejer, typisk med NEM-ID. Klagen sendes gennem Klageportalen til den myndighed, der har truffet afgørelsen.

En klage er indgivet, når den er tilgængelig for Kommunen i Klageportalen. Når du klager, skal du betale et gebyr på kr. 900,- (private)/ 1800,- (organisationer og virksomheder). Du betaler gebyret med betalingskort i Klageportalen. Klagenævnet skal som udgangspunkt afvise en klage, der kommer uden om Klageportalen, hvis der ikke er særlige grunde til det. Hvis du ønsker at blive fritaget for at bruge Klageportalen, skal du sende en begrundet anmodning til den myndighed, der har truffet afgørelse i sagen. Myndigheden videresender herefter anmodningen til Klagenævnet, som træffer afgørelse om, hvorvidt din anmodning kan imødekommes.

Klagefrist

Klage skal ske senest 4 uger fra afgørelsens bekendtgørelse. Afgørelsen bliver også offentliggjort på hjemmesiden

Hvis kommunens afgørelse ønskes afprøvet ved en domstol, skal et evt. sagsanlæg i henhold til loven være anlagt inden 6 måneder efter, at afgørelsen er meddelt.

Udnyttelse af afgørelsen

Afgørelsen må ikke udnyttes, inden klagefristen er udløbet. Hvis der bliver klaget over afgørelsen inden klagefristens udløb, må tilladelsen ikke udnyttes, før nævnet har truffet afgørelse i sagen.

Kommunen meddeler, hvis der indkommer klager. Hvis der ikke 1 uge efter klagefristens udløb er modtaget besked herfra om, at der er kommet klager, kan afgørelsen udnyttes.

I øvrigt

Ejendommens øvrige naturarealer er ikke vurderet i denne sagsbehandling. Hvis der er tvivl om noget i dette brev, kan Naturteamet kontaktes.

Bemærk

Tilladelsen bortfalder, hvis den ikke udnyttes inden 5 år.

Tilladelsen fritager ikke for at indhente tilladelser efter anden lovgivning.

Kontakt

Hvis der er spørgsmål til sagen, kan jeg kontaktes på nedenstående mail eller telefon i tidsrummet mandag, tirsdag og onsdag kl. 9-15, torsdag kl. 9-17 og fredag kl. 9-13. Der er lukket alle dage kl. 12.00-12.30 samt torsdag kl. 14.30-15.00.

Kopi af afgørelsen er sendt til

- natur@dof.dk
- dnhorsens-sager@dn.dk
- miljoudvalg@kano-kajak.dk
- horsens@dof.dk
- Borger der har afgivet høringssvar 1
- Borger der har afgivet høringssvar 2

Med venlig hilsen

Anders Blok

Byggesagsbehandler

Telefon direkte: 76 29 25 84

Mail: ahbl@horsens.dk

Teknik og Miljø

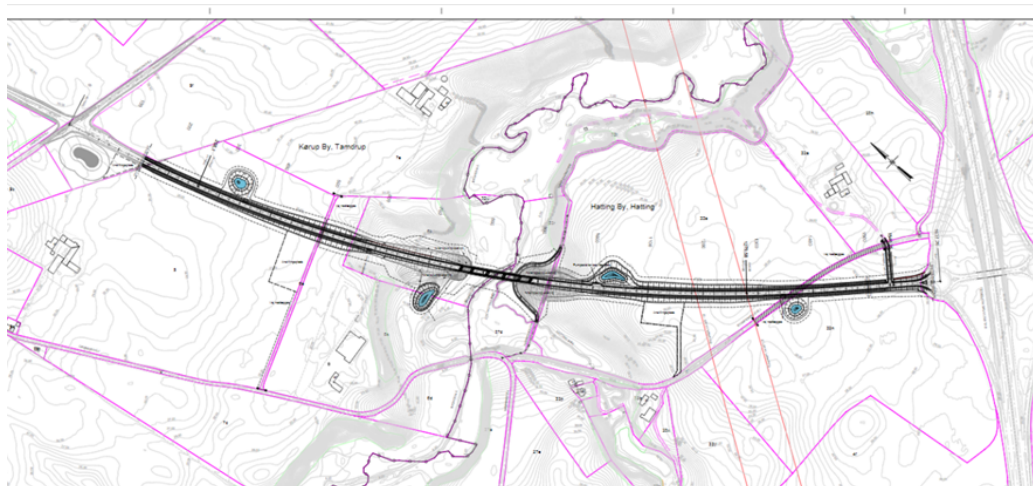
Team Byggesag - Teknik og Miljø
Chr M Østergaards Vej 4
8700 Horsens

Bilagsliste:

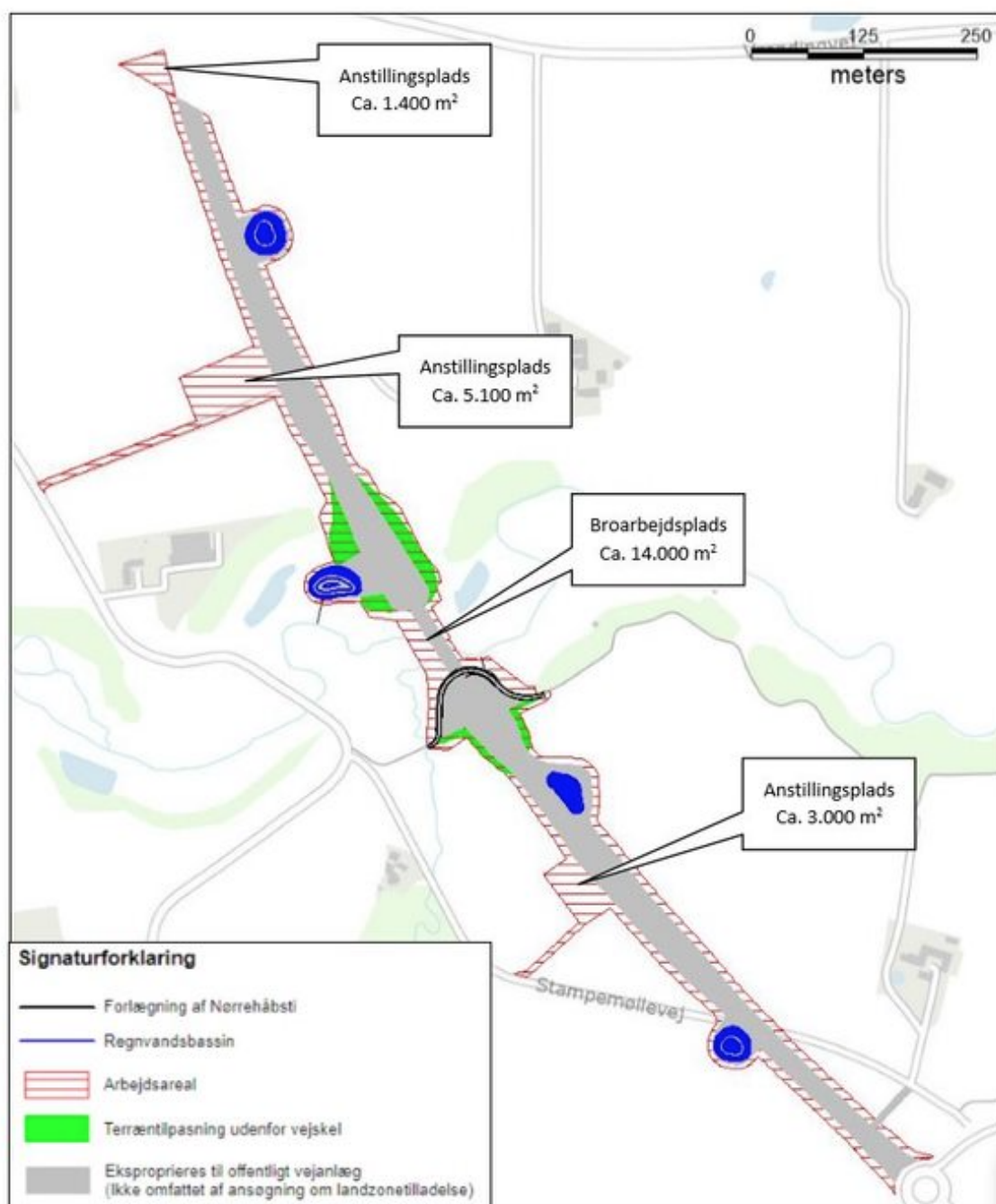
- Situationsplan
- Oversigtskort over det ansøgte
- Terrænændring
- Erstatningsnatur areal
- Ansøgningsmateriale fra ansøger

BILAG – se nedenstående

Situationsplan



Oversigtskort over det ansøgte



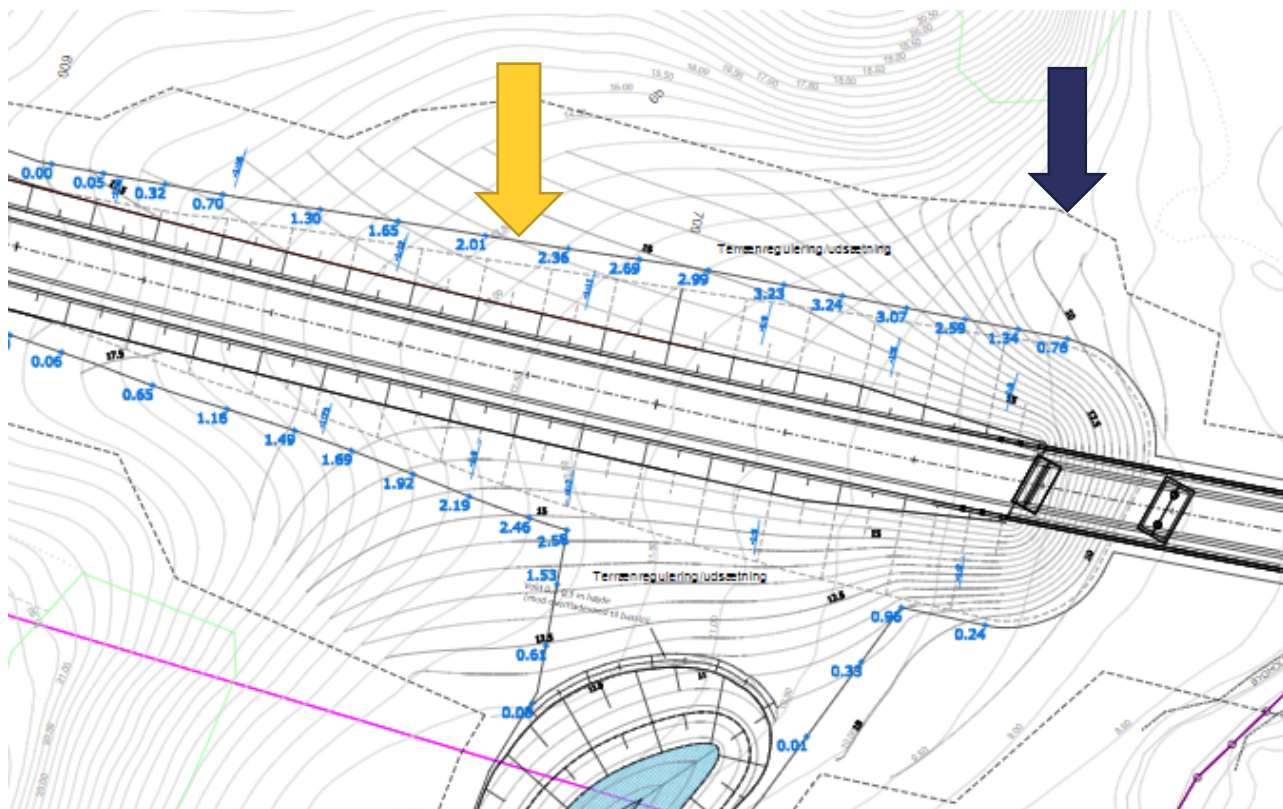
This is a detailed topographic map of a railway corridor. The map features contour lines indicating elevation, with labels such as 600, 700, 800, 900, and 1000. A prominent railway line runs diagonally across the map, with several stations or stops marked by rectangular symbols. A magenta line, likely a proposed road or boundary, crosses the railway corridor. A purple line with circular markers follows a path through the landscape. A blue-shaded area in the lower right represents a body of water. The map includes numerous numerical values, possibly representing elevation or distance, and various symbols for infrastructure and terrain features. A north arrow is located in the upper left corner.

Se Nedenstående - Nordlige dæmningsanlæg – forstørret.

Fast linje angiver afgrænsning af offentlig vejmatrikel. Angivet med gul pil

Stiplet linje angiver afgrænsning af arbejdsareal, angivet med blå pil.

De indsatte blå tal angiver hvor meget jrod (m), der skal lægges på i overgangen mellem offentlig vejmatrikel og omkringliggende matrikel.

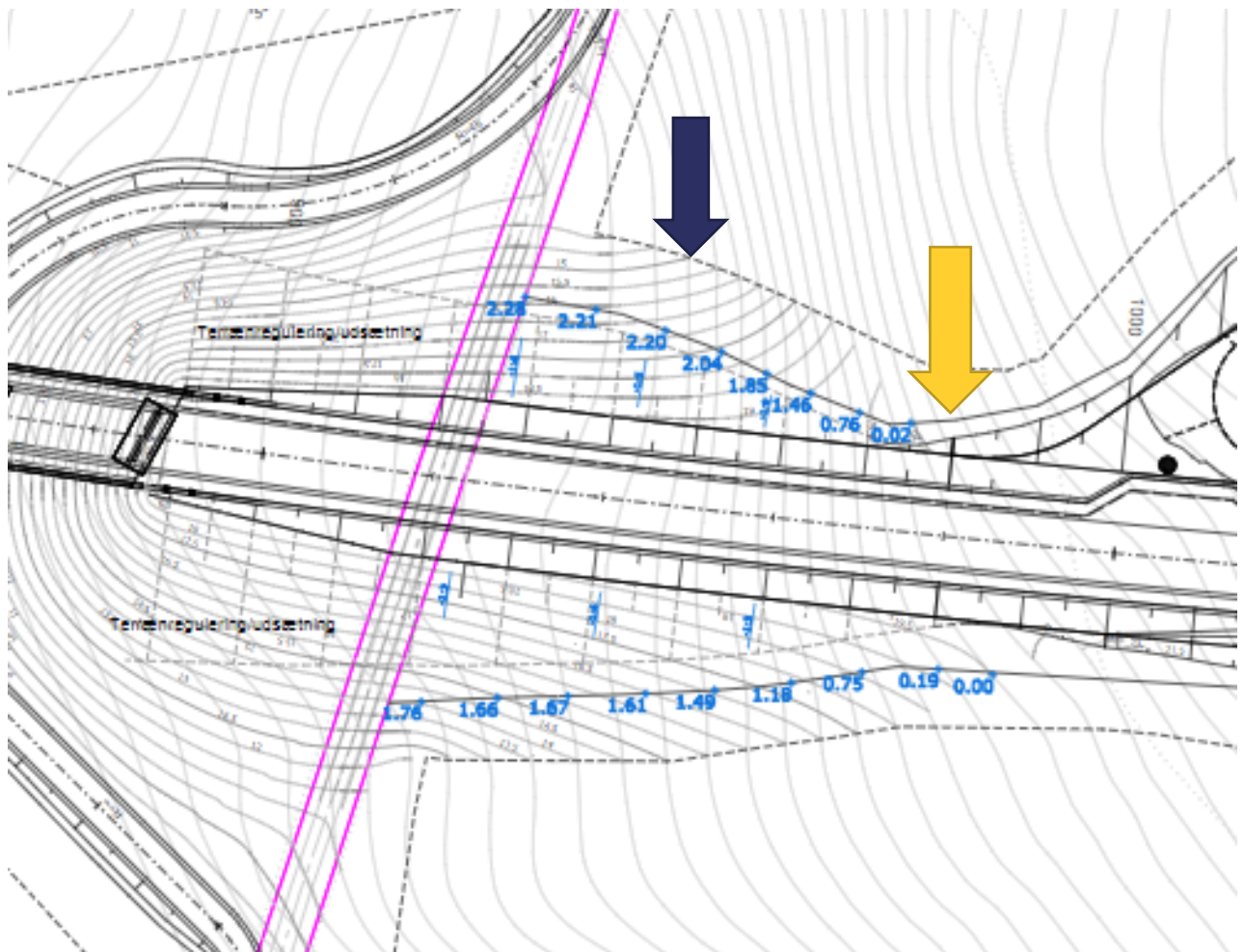


Se Nedenstående - Sydlige dæmningsanlæg – forstørret.

Fast linje angiver afgrænsning af offentlig vejmatrix. Angivet med gul pil

Stiplet linje angiver afgrænsning af arbejdsareal, angivet med blå pil.

De indsatte blå tal angiver hvor meget jord (m), der skal lægges på i overgangen mellem offentlig vejmatrix og omkringliggende matrix. Hvor



Erstatningsnatur areal

Matr. 8L, Gantrup by, Voerladegård



Ansøgningsmateriale fra ansøger

Ansøgning om landzonetilladelse

I forbindelse med etablering af ny forbindelsesvej Vega-Horsens C

Horsens Kommune

Dato: 18. oktober 2025

Indhold

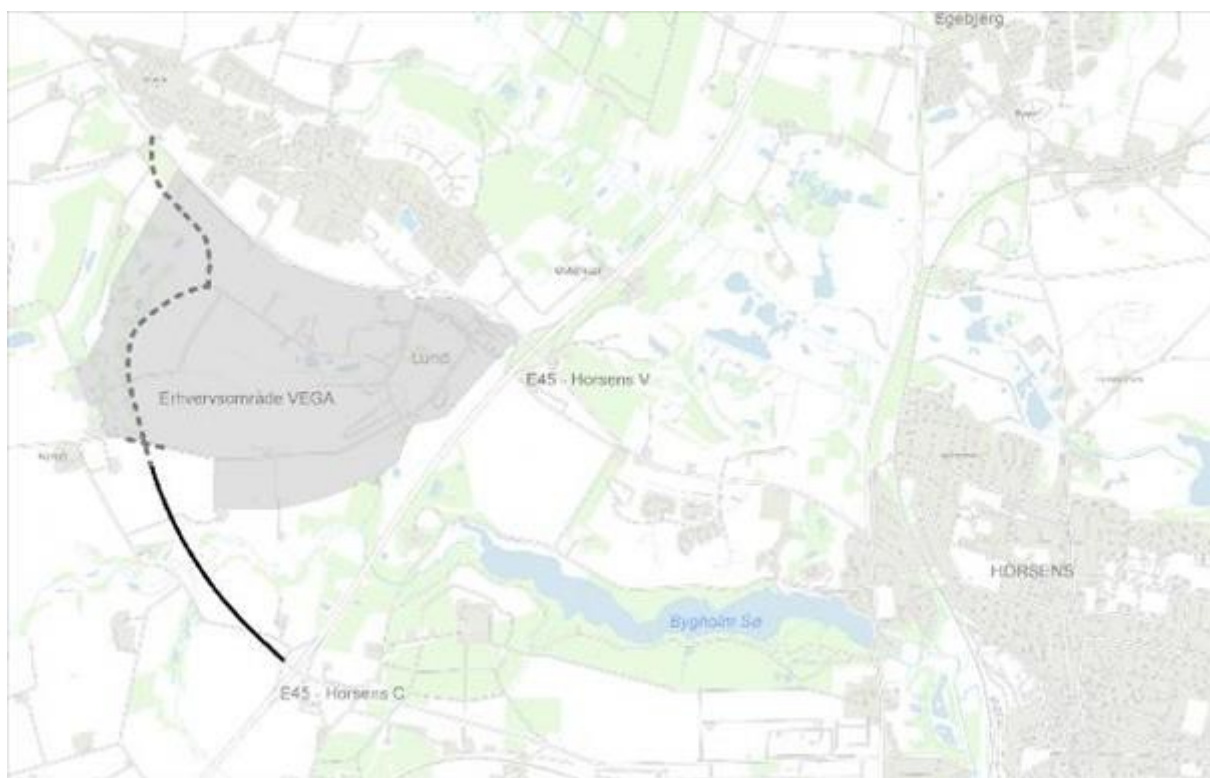
1.	Indledning	3
1.1	Projektets formål	4
2.	Projektbeskrivelse	5
2.1	Anlægsfase - arbejdsarealer	5
2.2	Driftsfase - Omlægning af Nørrehåbstien	6
2.3	Driftsfase - Regnvandsbassiner	7
2.3.1	Særligt vedr. NB2 i Bygholm Ådal	8
2.4	Driftsfase - Terrænændringer, landskabstilpasning	8
3.	Kommuneplan	8
4.	Natura 2000-områder og Bilag IV-arter	9
5.	Bilag	10

1. Indledning

NIRAS ansøger på vegne af Horsens Kommune Affald, Trafik og Ejendomme (bygherre) om landzone- tilladelse til etablering af fire regnvandsbassiner og forlægning af en strækning af Nørrehåbstien i forbindelse med etablering af en ny vejstrækning mellem Erhvervsområde VEGA og motorvej E45 (TSA56b). Der foretages desuden en landskabsmæssig terræntilpasning af vejanlæggets dæmninger.

I anlægsfasen etableres anstillingspladser nord og syd for Bygholm Ådal og der etableres arbejdsplads for vejanlægget og brokonstruktion, Figur 1.1. Der ansøges særskilt om brotilladelse jf. vandløbslovens

§ 47 til interimsbro.



Figur 1.1. Projektets placering ved Horsens er vist på ovenstående kort med en sort streg.

Det samlede projekt berører følgende matrikler, 5, 6e, 6a, 6b, Kørup By, Tamdrup, 27d, 33r, 33s, 32n Hatting By, Hatting samt vejmatrriklerne 7000a Vrøndingvej, 7000z Nørrehåbstien og 7000q Stampe- møllevej. Se vedlagte situationsplan (bilag 1). De berørte matrikler er på nuværende tidspunkt privat- ejede, men det nødvendige areal til projektet vil blive eksproprieret af Horsens Kommune når alle nød- vendige tilladelser er på plads.

Anlægget påvirker arealer omfattet af åbeskyttelseslinjen og § 3 beskyttede naturområder. Der ansø- ges særskilt om dispensation fra naturbeskyttelseslovens § 3 og § 16.

Der er desuden ansøgt om tilladelse til udledning af overfladevand fra befæstede arealer i projektets drifts- og anlægsfase iht. miljøbeskyttelsesloven §§ 28, stk. 1. Dertil er der ansøgt om reinjicering af op- pumpet grundvand iht. Miljøbeskyttelsesloven §19, fra midlertidig grundvandssenkning i byggegruber

ved broarbejder i anlægsfasen mellem Vrøndingvej og E45 vest for Horsens. Samt ansøgt om godkendelse af strækingsanlæg jf. naturbeskyttelsesloven § 20 til etablering af en ny offentlig vejforbindelse med tilhørende landskabsbro og terrænregulering.

1.1 Projektets formål

Horsens Kommune Affald, Trafik og Ejendomme (bygherre) har planlagt vejforbindelsen for at sikre en løsning på trafikale problemer ved at etablere en direkte forbindelse fra Erhvervsområde VEGA til motorvej E45 (TSA56b). Projektets hovedformål er at sikre øget tilgængelighed til Erhvervsområde VEGA samt trafikal aflastning af Silkeborgvej og Ny Silkeborgvej. Projektet har desuden til formål at skabe robusthed på det omgivende vejnet og bedre fremkommelighed og trafikssikkerhed for trafikanter generelt. Den valgte løsning sikrer:

- **Øget tilgængelighed** til Erhvervsområde VEGA: Forbindelsesvejen udgør en direkte linjeføring mellem Erhvervsområdet og motorvejen og bibringer dermed en ny vejadgang til området. Den valgte løsning sikrer desuden at erhvervsområdet også i fremtiden kan trafikbetjenes tilfredsstillende. Dette opnås ikke ved en udbygning af det eksisterende vejnet.
- **Trafikal aflastning** af Silkeborgvej og Ny Silkeborgvej: Forbindelsesvejen 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 trafikken til og fra Lund og Provstlund-området.
- **Robusthed og fremkommelighed**: Forbindelsesvejen vil udgøre en alternativ rute, når der er kø eller uheld, hvor trafikken kan fordeles på flere veje til motorvejen og Horsens Midtby. Dette sikrer stor robusthed i vejnettet, som ikke vil kunne opnås ved udbygning af det eksisterende vejnet.
- **Trafikssikkerhed**: Forbindelsesvejen er vejteknisk den bedste løsning, da både tilslutningen til Vrøndingvej og til rundkørslen ved motorvejen er mere vinkelret på i forhold til de øvrige linjeføringer. Dermed sikres de bedst mulige oversigtsforhold i krydsene. Løsningsforslaget indebærer desuden mulighed for opretholdelse af den ønskede hastighed på 80 km/t på strækningen og mulighed for kørsel med modulvogntog. Trafikken fordeler sig ud på et større og mere overordnet vejnet, hvorfor trafikmængderne også mindskes. Dette er også til gavn for trafikssikkerheden.

Horsens Kommune har vurderet at vejforbindelsen er en samfundsmæssig nødvendighed. I afvejningen af interesser har den samfundsmæssige betydning i forhold til forsynings- og trafikssikkerhed samt den samfundsøkonomiske værdi været begrundelsen for den valgte linjeføring. Den valgte linjeføring er blandt de undersøgte og nærmere vurderede alternativer vurderet til at være den løsning, der har den mindst negative påvirkning af såvel natur som landskab. Det er desuden den løsning, som bedst opfylder vejens formål og som også vejteknisk, er den bedste løsning.

Der er i forbindelse med planlægning for forbindelsesvejen i medfør af planloven, set på flere alternativer i forhold til linjeføring¹. I løbet af planlægningsprocessen er ét alternativ valgt, og de øvrige fravalgt. Dette alternativ er indarbejdet i kommuneplanen i form af en vejkorridor². Af

¹ Horsens Kommune, COWI, Miljøvurdering af forslag til kommuneplantillæg 2017-34 Teknisk anlæg, Horsens Vest, 2021, <https://kommuneplan2021.horsens.dk/media/14494/miljoerapport-kpt-2017-34.pdf>

² Horsens Kommune, Kommuneplan 2021, Tillæg 2017-34 Teknisk Anlæg, Horsens Vest, 2021,
<https://kommuneplan2021.horsens.dk/tillaeg/2017-34-teknisk-anlaeg-horsens-vest/>

kommuneplantillægget fremgår det bl.a., at den valgte korridor vurderes at have den mindst negative påvirkning på natur og landskab. Begrundelse for valg af placering samt begrundelse for fravalg af alternative løsningsforslag kan læses i miljøvurderingen af forslag til kommuneplantillæg 2017-34³. Derudover er projektet i videst muligt omfang tilpasset landskabet i udformning, placering og materialevalg.

2. Projektbeskrivelse

Projektet omfatter etablering af ny vejforbindelse mellem Erhvervsområde VEGA og motorvej E45 (TSA56b). Vejstrækningen er ca. 1,3 km lang og anlægges som en tosporet vej, der føres over Bygholm Å og Hatting Bæk, på en landskabsbro. I nordvest tilsluttes den nye vej til Vrøndingvej i et nyt signalanlæg, som er etableret i forbindelse med udbygningen af Erhvervspark VEGA. Fra Vrøndingvej forløber linjeføringen mod syd, øst for Grønhøjvej, hvorefter den krydser Bygholm Å og Hatting Bæk, samt Nørrehåbstien nede i ådalen. Efter den krydser Stampemøllevej mod sydøst, tilsluttes den nye vej med et fjerde ”ben” til rundkørslen ved E45, Horsens C.

Nørrehåbstien forlægges på en strækning, så den forløber under landskabsbroen. Vejanlægget afvandes til i alt fire regnvandsbassiner, der anlægges langs vejstrækningen.

I anlægsfasen udlægges arbejdsarealer og anstillingspladser langs vejtracéet. Anlægsfasen forventes at vare ca. et år.

2.1 Anlægsfase - arbejdsarealer

I anlægsperioden udlægges

- Arbejdsarealer i et bælte på 8 m på hver side af anlægsarbejderne for vejanlæg og regnvandsbassiner.
- Arbejdsarealer til anlæg af brokonstruktionen for landskabsbroen over Bygholm Å og Hatting Bæk, etableres på matriklerne 6b Kørup By, Tamdrup samt 27d og 33r Hatting By, Hatting.
- Anstillingspladser til midlertidige oplag, maskiner og skurvogne mv. på matrikel 33s Hatting By, Hatting, 5 Kørup By, Tamdrup samt 7000a Kørup By, Tamdrup (vejmatrikel).

Anstillingspladserne og det midlertidige arbejdsareal fremgår af oversigtskort, der er vedlagt som bilag 1.

HNørrehåbstien afspærres midlertidigt i forbindelse med anlægsarbejdet.

Anstillingspladserne muldafrømmes inden udlægning af stabilgrus. Sand eller stabilgrus udlægges på geotekstil.

Ved anlægsarbejder for brokonstruktionen vil der være risiko for forhøjet vandstand i vinterhalvåret. Der vil derfor være behov for etablering af et hævet terræn under og ved siden af broen. Efter muldafrømning udlægges geotekstil efterfulgt af indbygning af sand og grus til et niveau, der sikrer, at

³ Horsens Kommune, Miljøvurdering af forslag til kommuneplantillæg 2017-34 Teknisk anlæg Horsens Vest, <https://kommune-plan2017.horsens.dk/media/14494/miljoerapport-kpt-2017-34.pdf>

færden og arbejdskørsel er mulig i hele anlægsperioden. Tilkørte materialer til denne midlertidige terrænhævning indbygges så vidt muligt i vejprojektet.

For at sikre mod risiko for traktose (sammentrykning af jordlagene) anvendes køreplader alle steder, hvor arbejdsarealer går ind over beskyttede naturområder så der ikke sker trykskader, hvor f.eks. enge er vandlidende.

Den præcise drift og indretning af anstillingspladserne er ikke kendt, da dette planlægges af den entreprenør, som skal udføre entreprisen. Entrepriseudbuddet sker først, når alle tilladelser til projektet foreligger.

Øvrige arbejdsområder muldafrømmes kun i nødvendigt omfang, f.eks. ved udgravning af fundamenter, arbejdsveje, terrænændringer mm. Det afrømmede muld opbevares ikke inden for beskyttede naturområder.

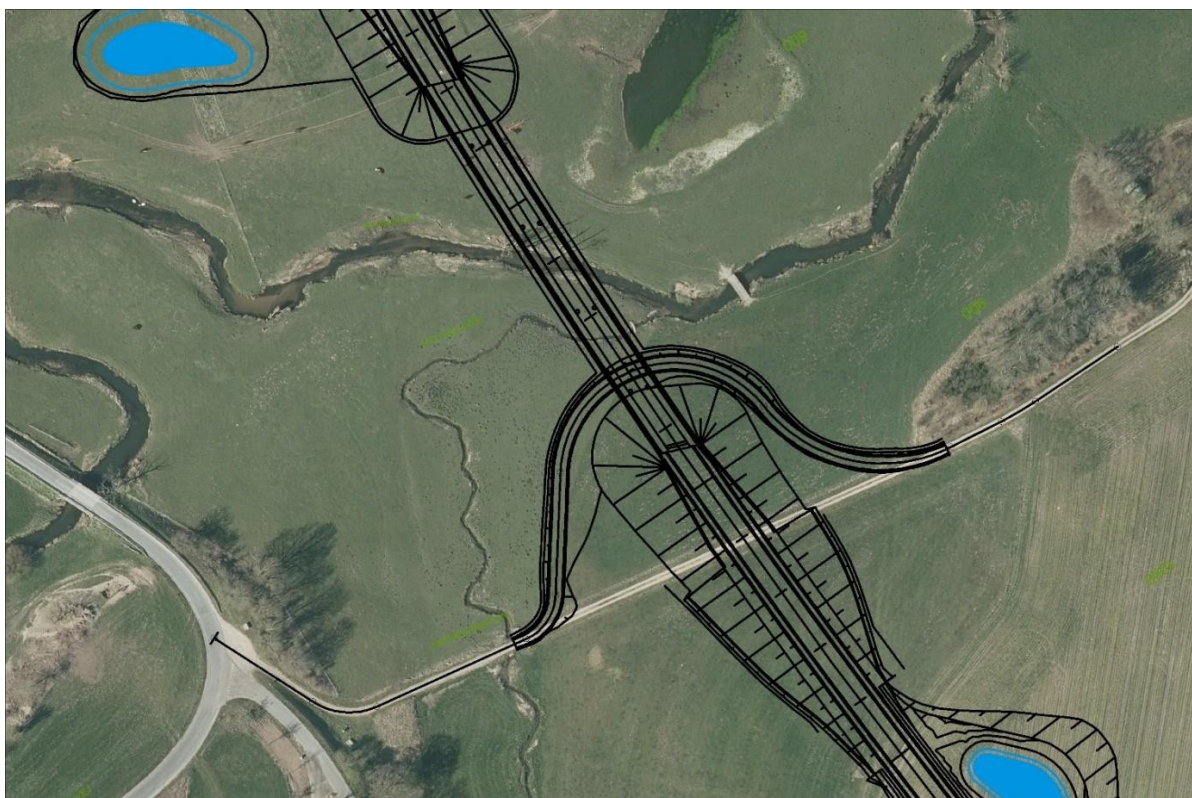
Ved arbejdets afslutning genetableres arealer, så terrænet tilbageføres til oprindeligt terrænniveau tilpasset det omgivende terræn. Muldafrømmede arealer reetableres ved genudlægning af muld fra samme lokalitet, så floraen og faunaen kan genetablere sig. Mulddepoterne etableres indenfor projektområdet, så risikoen for anaerobe gæringer og ødelagt struktur minimeres mest muligt.

Arbejdsarealerne afgrænses mod Bygholm Å og Hatting Bæk samt mod beskyttet natur ved opstilling af hegn.

2.2 Driftsfase - Omlægning af Nørrehåbstien

Vejanlægget krydser Nørrehåbstien, der i dag har sit forløb langs med Bygholm Ådal. Stien forlænges ned i ådalen ved vejanlægget, så den føres under landskabsbroen. Stien dimensioneres og opbygges, så landbrugsmaskiner kan passere under broen. Stien bliver ca. 4 meter bred og etableres med grusbelægning. Den forlagte del af Nørrehåbstien hæves 0,6-0,9 m i forhold til terrænet mod åen for at sikre mod oversvømmelse fra vandløbet, Figur 2.1.

Nørrehåbstien ligger i dag på kanten af ådalen, som landskabsbroen skal krydse, og der etableres vejdæmning over det nuværende stiforløb. Projektet medfører derfor behov for, at stien omlægges på en strækning på ca. 140 m, hvor stien trækkes ned i ådalen til et forløb under landskabsbroen. Stien forlænges derved med ca. 60-70 m. Efter passagen af landskabsbroen føres stien atter op af ådalen og tilsluttes det nuværende stiforløb. Denne omlægning vurderes ikke i sig selv at påvirke den rekreative værdi af at færdes på stien, tværtimod kommer brugerne af stien tættere på naturen knyttet til vandløbet, hvilket bidrager til variation i oplevelsen.



Figur 2.1. Nørrehåbstiens nuværende forløb ses på luftfoto, hvor vejprojektet og stiens fremtidige forløb er indtegnet.

2.3 Driftsfase - Regnvandsbassiner

Der etableres i alt fire regnvandsbassiner til vejanlæggets afvanding. Bassinerne placeres på matrikel 5, 6a og 6b Kørup By, Tamdrup samt matrikel 33s og 32n Hatting By, Hatting.

Placeringen af de enkelte bassiner fremgår af vedlagte situationsplan, bilag 1. Areal af de enkelte bassiner fremgår af nedenstående tabel.

Der etableres i alt fire regnvandsbassiner. Vejens højtliggende strækninger afvandes til de tre bassiner, der placeres udenfor ådalen. Disse bassiner kan tage ca. 2/3 af afstrømningen fra vejen. Den øvrige 1/3 afvandes fra vejens lavtliggende strækning via regnvandsbassinet, der placeres i Bygholm Ådal.

Det nordligste (NB1) og det sydligste (SB1) regnvandsbassin er interne bassiner, dvs. de fungerer som forsinkelsesbassiner med afløb til regnvandsbassinet i ådalen (NB2) og regnvandsbassinet (SB2). Regnvandsbassinerne (NB2) og (SB2) afleder begge til Bygholm Å.

Bassinet i ådalen (NB2) etableres med organisk udformning og så flade anlæg som muligt, så det ligner de eksisterende vandhuller i ådalen. Der etableres derudover rensning på udledningerne til Bygholm Å, som er underjordisk.

Regnvandsbassinerne udføres som jordbassiner med et afløbsniveau på ca. 0,9-1,1 m over bassinbunden (våde bassiner med variabel dybde). Bassinerne opbygges som åbne bassiner med tætte sider samt bund og med fald på bunden fra tilløb til afløb. Bassiner etableres med permanent vandspejl i tørvejr. Bassinerne udføres generelt med

skråningsanlæg 2,5 – 5 tilpasset det omkringliggende varierende terræn, og naturlige former, så de naturligt indgår i omgivelserne. Alle bassiner er en del af vejens tekniske anlæg, og vil blive tilset og oprenset for sand, slam mv. efter behov. Tabel 2.1. Areal af de fire ansøgte regnvandsbassiner.

Regnvandsbassin		Total volumen	Areal i terræn	Areal vandspejl	
Nr.	St.			Min.	Max.
NB1	325	572 m ³	1523 m ²	300 m ²	649 m ²
NB2	740	807 m ³	1546 m ²	422 m ²	918 m ²
SB2	1020	687 m ³	1575 m ²	443 m ²	894 m ²
SB1	1325	434 m ³	1173 m ²	231 m ²	543 m ²

2.3.1 Særligt vedr. NB2 i Bygholm Ådal

NB2 er placeret i Bygholm Ådal indenfor et område med naturinteresser og inden for åbeskyttelseslinjen. Der er derfor stillet særlige krav til udformning og indpasning i det eksisterende landskab.

Ved anlæg af regnvandsbassinet NB2 i ådalen sikres ved en række tiltag, at bassinet ikke skæmmes de værdifulde områder:

- Organisk og naturlig udformning, som følger terrænkurverne.
- Ø600 dæksel helt flugtende med terrænen udføres i støbejern af farven rustbrød for at tilpasse udseendet til omgivelserne
- Der etableres ikke serviceveje til bassin NB2
- Dykket (dvs. skjult) ind- og afløb i bassin NB2
- Dykket (dvs. skjult) udløb med stensikring til Bygholm Å. jf. tilladelse fra vandløbs-, natur- og spildevandsmyndigheden.

2.4 Driftsfase – Terrænenændringer, landskabstilpasning

Vejanlægget føres frem mod dalbroen på vejdamninger. Vejanlægget er søgt tilpasset med bløde skråningsflader, der er tilpasset det omgivende landskab og terræn. Skråningernes udstrækning er valgt således, at de hovedsageligt er placeret på dalsiderne, og ikke i ådalens bund. Endvidere er det sikret, at der minimum er 8 m fra skråningsanlæggene til åbrinker. Skråninger under broens endefag udføres med anlæg 2. Terræntilpasningens omfang fremgår af bilag 1.

3. Kommuneplan

Der er reserveret areal til vejanlægget og de tilhørende regnvandsbassiner ved Kommuneplantillæg 2017-34, Teknisk Anlæg, Horsens Vest, som udlægger en retningslinje for trafik, om arealreservation og linjeføring (korridor), der forbinder hele erhvervsområdet VEGA med motorvej E45 (TSA56b).

Arbejdsarealerne og de ansøgte regnvandsbassiner ligger i et område der ifølge Kommuneplan 2017 er omfattet af følgende kommuneplanretningslinjer, projektets relationer til disse er nærmere beskrevet i vedlagte miljøkonsekvensrapport kapitel 7:

- Vejnettet
- Naturbeskyttelse
- Økologiske forbindelser
- Grønt Danmarkskort

- Skovrejsning
- Lavbundsarealer
- Landskab
- Geologiske bevaringsværdier
- Højspændingsledninger og naturgasledninger
- Særligt værdifulde landbrugsområder
- Store husdyrbrug
- Risikoområder og kendte oversvømmelser
- Støjbelastede arealer
- Grundvand

4. Natura 2000-områder og Bilag IV-arter

Projektet er placeret umiddelbart øst for Natura 2000-område N236 Bygholm Ådal. Der er ca. 30 m fra Natura 2000-områdets østlige afgrænsning til vejens trace (ca. 30 m til anlæggets regnvandsbassin i Bygholm Ådal), og der er derfor foretaget en nærmere vurdering af, hvorvidt det samlede projekt i an- lægs- eller driftsfase kan medføre påvirkninger på Natura 2000-området. Denne vurdering findes i en særskilt Natura 2000-konsekvensvurdering, som der henvises til for en mere detaljeret gennemgang - se bilag 2.

I Natura 2000-konsekvensvurderingen er det naturtypen kalkoverdrev og arterne odder og bæklamp- ret, der er vurderet relevante i forhold til en potentiel påvirkning fra projektet.

Øvrige forekomster af arter og habitatnaturtyper på udpegningsgrundlaget ligger mere end 500 m fra vejtracéet, og der er, i Natura 2000-konsekvensvurderingen, ikke fundet væsentlige potentielle påvirk- ninger af disse.

Projektet vurderes, ikke at kunne påvirke øvrige Natura 2000-områder, idet de ligger i større afstand end 12 km, og projektets miljøpåvirkninger ikke er af en karakter, der kan påvirke områder over denne afstand. Udledninger fra projektets regnvandsbassiner er ligeledes ikke af en størrelsesorden, der kan påvirke tilstanden i Horsens Fjord.

Forekomsten af bilag IV-arter og projektets potentielle påvirkning af disse er undersøgt i forbindelse med Natura 2000-habitatkonsekvensvurderingen, bilag 2. Der er foretaget en konkret vurdering i for- hold til arter af flagermus, markfirben, odder, grøn mosaikguldsmed og paddearterne spidssnudet frø, stor vandsalamander og strandtudse.

Det konkluderes i habitatkonsekvensvurderingen bilag 2, at det kan udelukkes, at projektet i sig selv, eller i forbindelse med andre planer og projekter, vil påvirke den udpegede lokalitets gunstige beva- ringsstatus i et omfang så der opstår en skadevirkning, som hindrer minimum god bevaringsstatus for både arter og naturtyper. Det er desuden vurderet at projektet ikke vil forringe den økologiske funktio- nalitet for områdets bilag IV-arter.

Såfremt der er uddybende spørgsmål til ansøgningen, er i velkomne til at kontakte undertegnet.