

Strækningstilladelse Forbindelsesvejen

Horsens Kommune, Vej, Trafik og Ejendomme (Bygherre), har søgt Horsens Kommune, Natur & Miljø (Horsens Kommune) om strækningstilladelse i forbindelse med etablering af en ny vejstrækning mellem Erhvervsområde VEGA og motorvej E45, afkørsel Horsens C. Placering af ny vejstrækning fremgår af figur 1.

Projektet kræver strækningstilladelse jfr. § 4 i bekendtgørelse om godkendelse af offentlige vejanlæg og ledningsanlæg mv. i det åbne land¹. Se lovtekst bilag 1.

Ansøgningsmateriale til ansøgning om strækningstilladelse fremgår af bilag 2.

¹ Bekendtgørelse om godkendelse af offentlige vejanlæg og af ledningsanlæg m.v. i det åbne land § 2 (BEK 941 af 27. juni 2016).

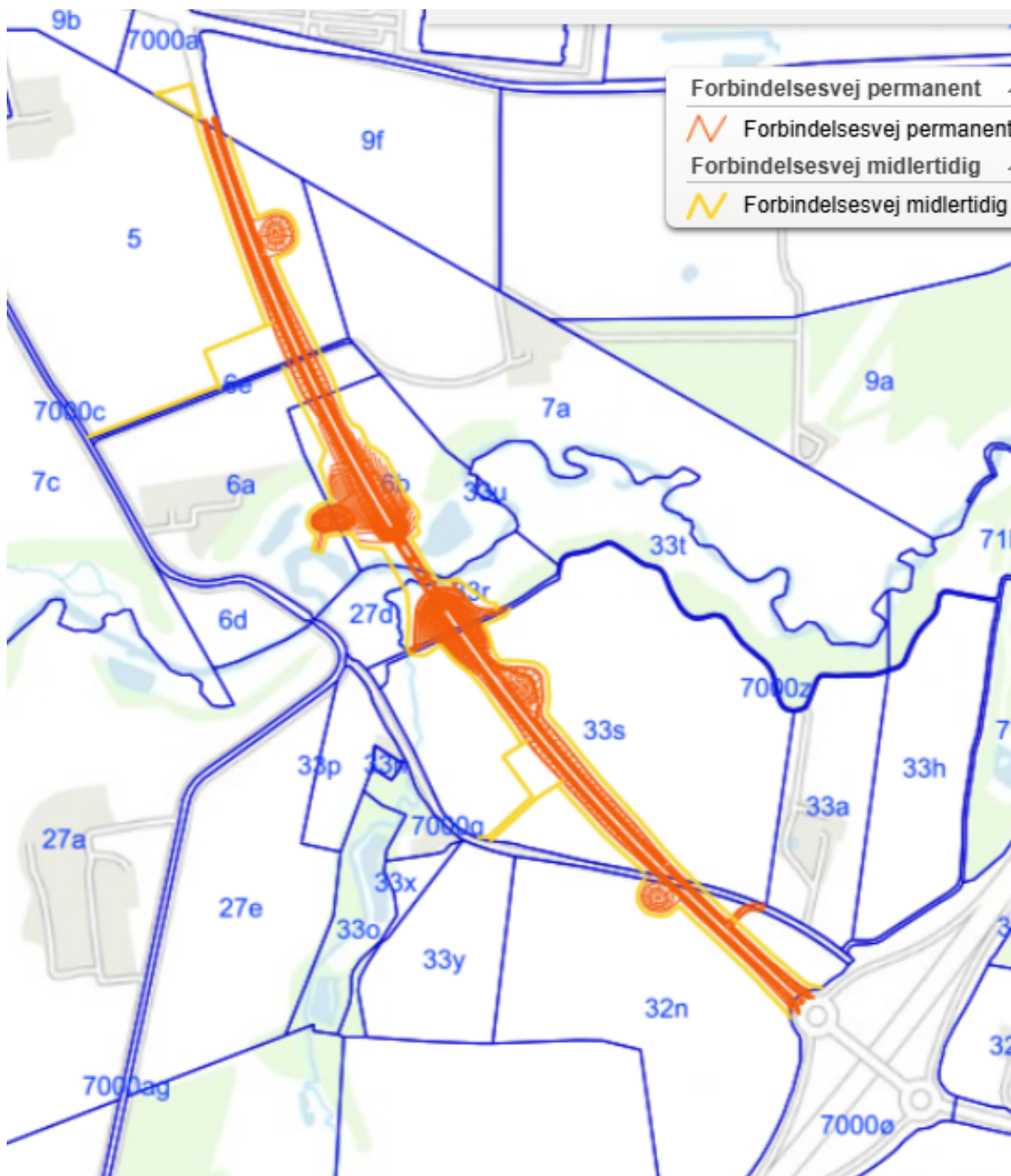


Fig. 1. Skærmkort (CC BY) Klimadatastyrelsen. Forbindelsesvejens placering fra Vega erhvervsområde i nord til E45, afkørsel C i syd.

Det samlede projekt berører følgende matrikler:

- Matr. 5, 6a, 6e, 6b, 9f, Kørup By, Tamdrup,
- Matr. 27d, 33r, 33s, 32n Hatting By, Hatting
- Vejmatr. 7000a, Kørup By, Tamdrup (Vrøndingvej)
- Vejmatr. 7000z, Hatting By, Hatting (Nørrehåbstien)
- Vejmatr. 7000q, Hatting By, Hatting (Stampemøllevej)
- Vejmatr. 7000ø, Hatting By, Hatting (E45, afkørsel C)

De berørte matrikler, bortset fra de fire vejmatr. 7000a, 7000z, 7000q og 7000ø, er på nuværende tidspunkt privatejede, men det nødvendige areal til projektet vil blive eksproprieret af Horsens Kommune, når alle tilladelser er endeligt vedtaget.

Horsens Kommune, Affald og Trafik, har i forbindelse med ansøgning om etablering af vejstrækningen udarbejdet en miljøkonsekvensrapport for projektet (bilag 3), jf. miljøvurderingsloven², samt en habitatkonsekvensvurdering og vurdering af Bilag IV arter, herefter habitatkonsekvensvurderingen (bilag 4), jf. habitatbekendtgørelsen³.

AFGØRELSE

Horsens Kommune, Natur & Miljø, giver hermed strækningstilladelse efter § 4 i bekendtgørelse om godkendelse af offentlige vejanlæg mv. i det åbne land.

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. Såfremt der under anlægsarbejdet påtræffes dræn, skal disse retableres med samme afvandingseffektivitet og placering indmåles med X,Y koordinater og indsendes sammen med færdigmelding. Er retablering ikke muligt uden risiko for lunger eller andet, der kan påvirke drænets afvandingsevne, skal Horsens Kommune, Natur og Miljø, straks kontaktes.

Vilkår i forbindelse med indretning af arbejdsplads:

3. 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. Byggepladsens lys skal være slukket mellem kl. 18.00 og 7.00.

² Bekendtgørelse nr 4 af 04/01/2023 af lov om miljøvurdering af planer og programmer og af konkrete projekter (VVM)

³ Bekendtgørelse nr 1098 af 21/08/2023 om udpegning og administration af internationale naturbeskyttelsesområder samt beskyttelse af visse arter

4. Arbejdspladsen indrettes, så der ikke sker spild og forurening af vandløb og tilstødende arealer. Det påhviler entreprenøren at lave en beredskabsplan inden opstart af anlægsarbejdet, i henhold til almindelige arbejdsbeskrivelser udarbejdet af vejdirektoratet.
 5. Der skal i anlægsfasen sikres to meters respektafstand til Bygholm Å, målt fra vandløbets kronekant, hvor der ikke foregår færdsel eller opføres konstruktioner.
 6. Bygherre skal afgrænse arbejdsarealerne der ligger inden for naturområder beskyttet efter naturbeskyttelseslovens § 3 ved opsætning af et hegn mod de arealer beskyttet efter naturbeskyttelseslovens § 3, der ikke er udpeget som arbejdsareal. Hegning skal sikre, at der ikke sker kørsel på arealer beskyttet efter naturbeskyttelseslovens § 3, der ikke er udpeget til arbejdsarealer. På figuren herunder er angivet arbejdsarealerne, samt arealer med natur beskyttet efter naturbeskyttelseslovens § 3, hvor der sker hhv. permanent og midlertidig inddragelse.
- 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 langs vandløbene. Når hegnet er etableret, kontaktes Horsens Kommune, Natur og Miljø.



Figur 2. Klip fra miljøkonsekvensrapport. Beskyttede naturområder, der inddrages midlertidigt og permanent som følge af projektet, er vist med hhv. gul og rød. De midlertidigt inddragne arbejdsarealer retableres til natur efter, at anlægget er udført.

7. Eventuelt midlertidigt oplag af jord og materialer samt opstilling af skurvogne skal ske uden for områder der er beskyttet efter naturbeskyttelseslovens § 3, som angivet i ansøgningen.
8. Anstillingspladserne muldafrømmes inden udlægning af stabilgrus. Sand eller grus udlægges på geotekstil. Øvrige arbejdsområder muldafrømmes kun i nødvendigt omfang, eksempelvis ved udgravning af fundamenter, arbejdsveje mm.
9. Hvor arbejdsarealer uundgåeligt går ind i eng- og mosearealer beskyttet efter naturbeskyttelseslovens § 3, skal der i nødvendigt omfang udlægges køreplader for at undgå risiko for trykskader.
10. Ved etablering af arbejdsarealer hvor muldafrømning er nødvendigt, skal bygherre aftage de øverste 30 cm muldjord. Jord fra beskyttet eng og mose deponeres i et særskilt oplag.
11. 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 arbejdsførsel er mulig i hele anlægsperioden.

Vilkår i forbindelse med arbejdsførsel:

12. Der må ikke køres med anlægsmateriel i arealer beskyttet efter naturbeskyttelseslovens § 3 uden for det i ansøgningen angivne arbejdsareal samt den opstillede hegning, jfr. vilkår 9 ovenfor.
13. Ved førsel i beskyttet natur i arbejdsbæltet, se figur 2, anvendes køreplader eller tilsvarende foranstaltninger for at undgå trykskader på jordbund og vegetation.
14. For at skabe mulighed for arbejdsførsel 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. Broen tillades særskilt efter vandløbslovens § 47.

Vilkår i forbindelse med arbejdets udførelse:

15. I forbindelse med udførelse af fundamenter til landskabsbroen skal der foretages nedbringning af spunsvægge til byggegruber omkring fundamenterne ved siden af og imellem Bygholm Å og Hatting Bæk.
16. Spuns og pæle vil hovedsageligt blive nedvibreret. Kun ved en hård eller leret jordbund må spunsen rammes ned.
17. Nedbringning af spuns og pæle skal ske i tidsrummet fra 1 time efter solopgang til 1 time før solnedgang i perioden 1. maj - 1. oktober, og inden for de tidsrum, der angives i vilkår 21. Herved kan det undgås, at flagermus forstyrres med støj under vinterdvale så den økologiske funktionalitet for eventuelle vinterrastelokalteter reduceres.

18. Arbejdet skal så vidt muligt udføres indenfor normal arbejdstid, hvilket vil sige hverdage i tidsrummet kl. 07:00-18:00. Nedbringning af spuns må ikke foregå uden for dette tidsrum.⁴ Horsens Kommune kan i særlige tilfælde og efter ansøgning meddele dispensation fra dette. Dispensation kan kun meddeles for bygge- og anlægsaktiviteter af kortere varighed, og kun såfremt der er afgørende tekniske eller økonomiske begrundelser herfor. Ved meddelelse af dispensationer vil Horsens Kommune foretage en afvejning af de tekniske muligheder for afværgeforanstaltninger og omkostningerne forbundet hermed, set i forhold til nytten af foranstaltningerne.
19. Naboer informeres om arbejdets tidsplan minimum 14 dage inden arbejdet startes.

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 gæring og ødelagt struktur minimeres. Dette sker i henhold til almindelig arbejdsbeskrivelse for jordarbejde udarbejdet af Vejdirektoratet.
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.

Vilkår til vejanlægget:

22. Landskabsbroens mellemunderstøtninger udføres som søjlepar, der funderes parvis ved direkte fundering.
23. Efter udførelse af landskabsbroens fundamenter og søjler, skal der etableres en stilladskonstruktion for brodækket. Funderingen af denne forventes at ske ved anvendelse af brofundamenterne, alternativt ved direkte fundering. Ved direkte fundering nedvibreres træpæle. Ved anvendelse af træpæle afskæres disse 0,5 m under terræn. Ved anvendelse af træpæle, anvendes udelukkende ubehandlet træ.

Vilkår af hensyn til bilag IV-arter:

24. På den permanente broforbindelse over Bygholm Ådal broen skal der monteres skærme i matteret materiale, der ikke reflekterer lys, i en højde på 1,6 meter over færdig vej i broens fulde længde, af hensyn til flagermus og fugle.
25. Over skråningsanlæggene i hver side af ådalen skal der etableres beplantning af træer og buske langs begge sider af vejen. Beplantning skal etableres, inden vejen tages i brug. Beplantningen etableres, så den bliver tæt og når en højde på

⁴ Se Bygge og anlægsregulativ for Horsens Kommune: [Bygge- og anlægsregulativ](#)

minimum 2,5 m og derved bliver funktionel mht. at lede flagermus ned i ådalen eller "løfte" flagermus, der krydser vejen. Beplantningen skal bestå af arter, der ikke tiltrækker insekter.

26. Indtil der er etableret den fornødne tætte beplantning skal der etableres et 2,5 m højt vildthejn/trådhejn med tætte masker jf. vejdirektoratets vejledning om faunapassager⁵. Hegnet kan nedtages når beplantning mv. er funktionel og i overensstemmelse med det i vilkår 39 anførte og efter forudgående godkendelse fra Horsens Kommune, Natur og Miljø.
27. Bygherre skal af hensyn til padder etablere et permanent paddehejn på begge sider af vejen, på en 200 meter lang strækning fra vejbroen på nordsiden af Bygholm Å. Paddehegnet skal etableres jf. anvisninger Vejdirektoratets vejledning "Hegning langs veje"⁶ og Erfaringskatalog for paddehejn. Paddehegnet skal være opsat og funktionelt inden vejen tages i brug.
28. Såfremt der i anlægsområdet mod forventning konstateres fund af bilag IV-arter, der ikke er lokaliseret i forbindelse med feltundersøgelserne og som derfor ikke er beskrevet og vurderet i miljøkonsekvensrapporten, skal arbejdet standes omgående og Horsens Kommune, Natur og Miljø, underrettes straks.

Vilkår om erstatningsnatur:

29. Bygherre skal sikre, at der udlægges erstatningsnatur i form af fersk eng og overdrev, i faktor 3:1 eller mere. Erstatningsnaturen udlægges på matr.nr. 8l, Gantrup By, Voerladegård. Bygherre sikrer, at denne har den fornødne rådighed over arealet. Dispensation fra beskyttelsen naturbeskyttelseslovens § 3, jf. § 65, stk. 2, skal udstedes herom.
30. Aftalen om erstatningsnatur tinglyses på arealet som angivet. Udgifter i forbindelse med tinglysningen afholdes af bygherre.
31. Inden arbejdet med anlæg af vejprojektet påbegyndes, skal der iværksættes ekstensiv pleje ved afgræsning af de arealer, der er udlagt til erstatningsnatur. Plejen skal godkendes af Horsens Kommune, Natur og Miljø.

Nærværende tilladelse træder ikke i stedet for nødvendige tilladelser efter anden lovgivning.

⁵ Vejregler, Faunapassager (Anlæg og planlægning) af 1. august 2020 (Vejdirektoratet), <http://vejregler.lovportaler.dk/showdoc.aspx?q=fauna&docId=vd20200080-full>

⁶ Hegningsvejledningen, Anlæg og planlægning, 01.10.2011, <http://vejregler.lovportaler.dk/ShowDoc.aspx?q=hegning+langs+veje&adv=false&area=0&querytype=ALL&docId=vd-anlaeg-hegning-2011-full>

Lovgrundlag

§ 4 i bekendtgørelse om godkendelse af offentlige vejanlæg og ledningsanlæg mv. i det åbne land (BEK 941 af 27. juni 2016), se lovtekst bilag 1.

Jfr. bekendtgørelsens § 10 kan afgørelser efter § 4 ikke indbringes for anden administrativ myndighed.

Ifølge bekendtgørelse om godkendelse af offentlige vejanlæg, § 1 stk. 2, skal der ved placering og udformning af anlægget tages hensyn til landskabelige værdier samt øvrige interesser, der er nævnt i naturbeskyttelseslovens § 1:

Formålet med Naturbeskyttelsesloven er at værne om landets natur og miljø, så samfundsudviklingen kan ske på et bæredygtigt grundlag i respekt for menneskets livsvilkår og for bevarelsen af dyre- og plantelivet.

Naturbeskyttelsesloven tilsigter særligt:

- At beskytte naturen med dens bestand af vilde dyr og planter samt deres levesteder og de landskabelige, kulturhistoriske, naturvidenskabelige og undervisningsmæssige værdier.
- At forbedre, genoprette eller tilvejebringe områder, der er af betydning for vilde dyr og planter og for landskabelige og kulturhistoriske interesser.
- At give befolkningen adgang til at færdes og opholde sig i naturen samt forbedre mulighederne for friluftslivet.

Plangrundlaget

Horsens Byråd har med vedtagelsen af Kommuneplan tillæg 2017-34, Teknisk Anlæg, Horsens Vest⁷ skabt den planmæssige mulighed for at etablere en ny vejadgang fra Erhvervsområde VEGA til motorvej E45

Samlet vurdering

Horsens Kommune vurderer, at vejstrækningen etableres i overensstemmelse med de generelle formålshensyn i naturbeskyttelseslovens § 1 samt i bekendtgørelse om godkendelse af offentlige vejanlæg og af ledningsanlæg m.v. i det åbne land, § 1, stk. 1.

Projektet er overordnet vurderet i forhold til den biologiske mangfoldighed, befolkning, menneskers sundhed, fauna, flora, jordbund, vand, luft, klimatiske faktorer, materielle goder, landskab, kulturarv, herunder kirker samt arkitektonisk og arkæologisk arv.

Som kompensation for, at der sker en permanent og en midlertidig inddragelse af arealer, der, jf. kommuneplan 2021-2033⁸ er udlagt til særlige

⁷ <https://kommuneplan2021.horsens.dk/tillaeg/2017-34-teknisk-anlaeg-horsens-vest/>

⁸ <https://kommuneplan2021.horsens.dk/om-planen/hvad-gaelder-for-mig/>

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, som er meddelt samtidig med denne afgørelse.

Horsens kommune vurderer at:

- Projektet har særlig samfundsmæssig interesse, jf. kommuneplantillæg 2017-34, Teknisk Anlæg, Horsens Vest.
- Projektet er i overensstemmelse med Horsens Kommunes planlægning.
- Der ikke er miljømæssige forhold, der taler imod projektet.
- jf. habitatkonsekvensvurderingen (bilag 4) kan det udelukkes, at vejprojektet 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.
- Jf. habitatkonsekvensvurderingen (bilag 4) vil vejprojektet ikke forringe den økologiske funktionalitet for områdets bilag IV-arter eller påvirke arterne på individniveau

Kommunen er derfor indstillet på at tillade projektet.

Vurdering

Den samfundsmæssige nødvendighed af vejprojektet

Horsens Kommune vurderer, at der forelægger sådanne særlige omstændigheder, at projektet kan godkendes jfr. bekendtgørelse om godkendelse af offentlige vejanlæg og af ledningsanlæg m.v. i det åbne land, § 1, stk. 1, jfr. de generelle formålshensyn i naturbeskyttelseslovens § 1.

Vejforbindelsen skal ifølge ansøgningsmaterialet, 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). Ansøgningen ses af bilag 2.

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: 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.
- **Trafiksikkerhed:** 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 en større del af 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 (myndighed) har vurderet, om betingelserne for at meddele godkendelse efter § 4 i bekendtgørelse om godkendelse af offentlige vejanlæg er opfyldt, og herunder særligt, om der er en samfundsmæssigt tungtvejende begrundelse for et indgreb i beskyttet natur og landskabelige værdier, samt om der findes andre brugbare alternativer.

Horsens Kommune har vurderet, at de forsynings- og trafiksikkerhedsmæssige forhold, som vejforbindelsen skal tilgodese, udgør en så tungtvejende begrundelse for den valgt linjeføring, at placering af en vejforbindelse tværs over Bygholm Ådal, gennem område omfattet af åbeskyttelseslinjen, kan tillades.

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. 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 vejkorridor⁹. Begrundelse for den valgte løsning, samt begrundelse for fravalg af alternative løsningsforslag, kan læses i vedlagte miljøkonsekvensvurderings afsnit 4.8 om alternativer (bilag 3), ligesom miljøkonsekvensvurderingens kapitel 12 udførligt redegør for de trafiksikkerhedsmæssige og forsyningsmæssige overvejelser, der ligger til grund for den valgte løsning.

Horsens Kommune kan derfor tilslutte sig vurderingen i ansøgning om strækningstilladelse (bilag 2) og miljøkonsekvensrapporten (bilag 3), 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 ådalens funktion som levested og spredningsforbindelse set i forhold til placeringen.

I vurderingen i nærværende sag har Horsens Kommune desuden vurderet, at strækningstilladelse til etablering af det ansøgte 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.

I forbindelse med vejprojektet inddrages henholdsvis 0,69 ha mose, eng og overdrev permanent og 0,72 ha mose, eng og overdrev midlertidigt, dvs. at der samlet bliver en påvirkning af et areal på 1,42 ha. Se tabel nedenfor for fordeling:

Tabel 1. Opgørelse af arealinddragelse.

Naturtype	Areal, midlertidig inddragelse af § 3-natur / m ²	Areal, permanent inddragelse af § 3-natur / m ²
Mose	125	0
Eng	3.550	875
Overdrev	3.600	6.100
I alt	7.275	6.975

Figur 3 viser placeringen af de naturarealer, der inddrages midlertidigt og permanent.

⁹ Horsens Kommune, Kommuneplan 2021, Tillæg 2017-34 Teknisk Anlæg, Horsens Vest, 2021, <https://kommuneplan2021.horsens.dk/tillaeg/2017-34-teknisk-anlaeg-horsens-vest/>

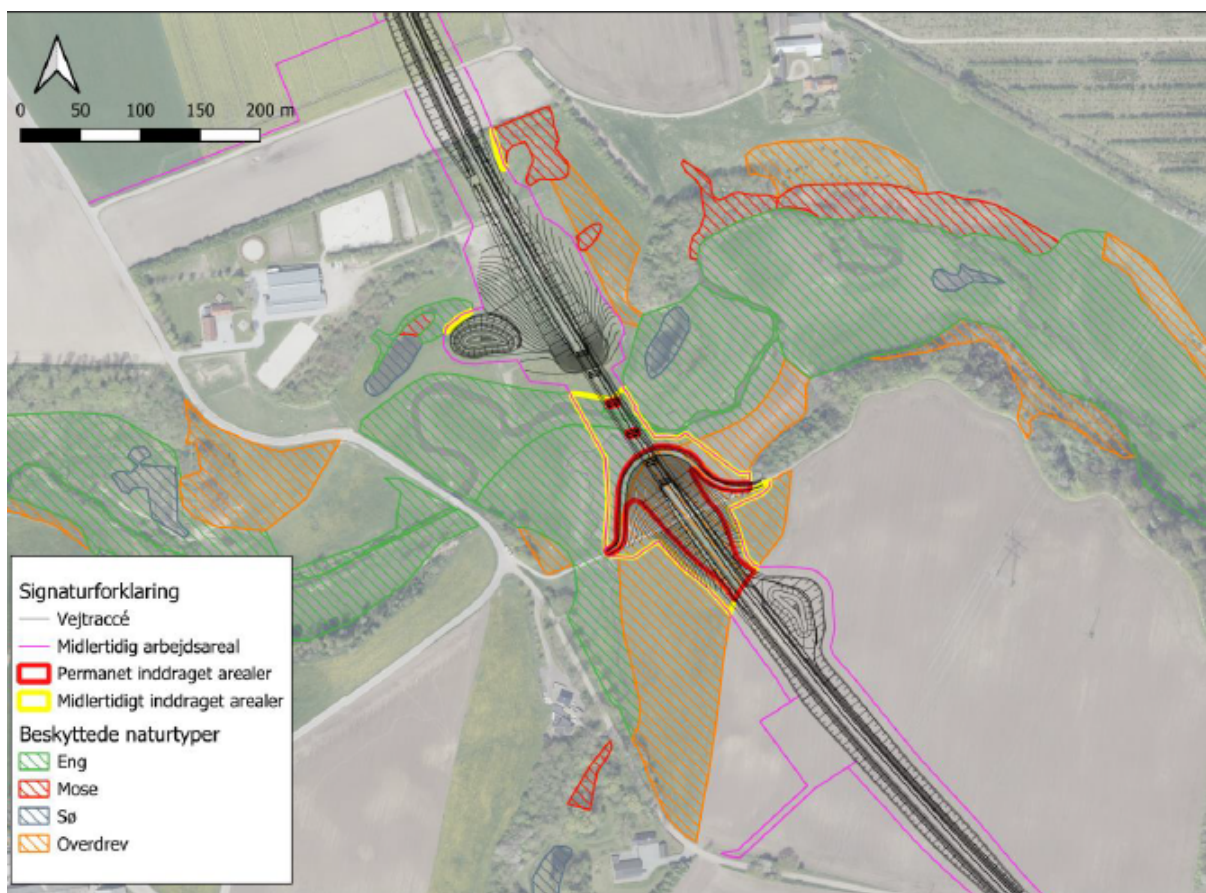


Fig. 3, klip fra ansøgning om §3 dispensation til forbindelsesvejen. Oversigt over placering af beskyttet natur der påvirkes permanent og midlertidigt samt placering af forbindelsesvej.

Ved vurderingen af, om godkendelse kan meddeles, har Horsens Kommune derfor lagt vægt på, at der alene sker permanent nedlæggelse af ca. 0,72 hektar natur omfattet af beskyttelsen i § 3, samt at de 0,7 ha beskyttet natur, der midlertidigt påvirkes, bliver retableret igen, så arealerne efterfølgende så vidt muligt vil fremstå i deres oprindelige tilstand. Der er lagt vægt på, at der for at sikre, at der etableres ny natur som erstatning for den natur der nedlægges, samt erstatning for de naturområder, der påvirkes midlertidigt i anlægsfasen, er stillet vilkår om, at der udlægges erstatningsnatur i faktor 1:3, samt at erstatningsnaturen skal være etableret, inden anlægsarbejdet påbegyndes. Vilkår om erstatningsnatur tinglyses på arealet. Derudover er der stillet vilkår om, at der skal igangsættes ekstensiv naturpleje i inden anlægsfasens opstart således at det sikres, at området hurtigst muligt opnår en høj naturkvalitet for de enkelte naturtyper, der skal erstattes.

For at sikre gode muligheder for retablering af midlertidige arbejdsarealer indenfor områdets beskyttede naturområder, er der stillet vilkår om, at hvis de midlertidige arbejdsarealer muldafrømmes i anlægsfasen, så skal den afrømmede jord genudlægges i samme naturtype, således naturtypens naturlige frøpulje får mulighed for at spire og

kolonisere områderne. Der er ligeledes stillet vilkår om, at der ved kørsel i beskyttet natur, hvor der er risiko for trykskader, skal anvendes køreplader, således kørsel ikke forårsager trykskader i de beskyttede naturområder.

For at sikre omkringliggende beskyttede naturområder mod utilsigtet kørsel i anlægsfasen, er der stillet vilkår om, at arbejdsarealer skal afgrænses af hegn. Samtidig er der stillet vilkår om, at hegn opsættes minimum 2 meter fra kronekanten til områdets vandløb, således større pattedyr, der færdes på langs af ådalen, stadig kan passere arbejdsarealerne i anlægsfasen.

Det har ikke været muligt at finde arealer til erstatningsnatur nær vejens tracé, hverken i eller i umiddelbar nærhed af Bygholm Ådal, der kan opnå en tilfredsstillende naturkvalitet som erstatning for den natur, der nedlægges permanent og de naturarealer, der inddrages midlertidigt. I Bygholm Ådal er ådalen omkring vejtracéet enten udpeget som beskyttet natur eller arealerne er en del af et tinglyst vådområde. Uden for ådalen udgøres de ådalsnære arealer nær vejtracéet af høj produktive landbrugsarealer, som ikke, inden for en overskuelig tidshorisont har potentiale til at udvikle sig til beskyttet natur.

Horsens Kommune har derfor vurderet, at der skal udlægges erstatningsnatur i en faktor 1:3; dvs. i alt $((0,69+0,72) \times 3 =) 4,23$ ha. Ved udlægning af erstatningsnatur i en faktor 1:3 for både den natur, der fjernes permanent, samt for den natur der midlertidigt fjernes ved etablering af de midlertidige arbejdsarealer, er det Horsens Kommunes vurdering, at der kompenseres for, at det ikke er muligt at udlægge erstatningsnatur i en tilfredsstillende kvalitet i umiddelbar nærhed af vejens tracé.

Erstatningsnaturen etableres i et nedlagt råstofområde i randen af et større naturområde langs Gudenåen i et af de områder i Horsens Kommune, hvor der er den højeste samlede naturkvalitet. Kort og højdekort over erstatningsnaturarealet ses af bilag 5.

Erstatningsnaturen udlægges på mager jordbund, som udgør en egnet jordbund for udvikling af en varieret overdrevs- og engvegetation. Omkring erstatningsnaturarealet ligger beskyttede naturområder, og der kan derfor ske spredning af frø til erstatningsnaturarealet både med vinden og med spredning via områdets dyreliv.

En stor del af området udgøres af skrånninger med højtliggende sandjord. Her forventes det, at der inden for en kortere årrække med den rette pleje kan dannes en vegetation karakteristisk for overdrev. En lille del af området gennemskæres af en terrænnær grøft. Når området henligger uden drift af den terrænnære grøft, vil den manglende pleje af grøften medføre, at grundvandsstanden i grøften stiger, hvilket betyder, at der langs grøften etableres en vegetation tilpasset en permanent høj vandstand, karakteristisk for primært fersk eng og en lille andel mose. På højdekort over erstatningsnaturarealet (bilag 5) ses den tværgående grøft tydeligt.

Det sikres, at erstatningsnaturområdet opnår en høj naturkvalitet relativt hurtigt, ved at ekstensiv pleje af erstatningsnaturen iværksættes inden at arbejdet med vejstrækningen påbegyndes, samt at græsningstrykket løbende revideres, således den ekstensive pleje af arealet med erstatningsnatur kan tilpasses det aktuelle naturindhold.

Der er vilkår om udlægning af erstatningsnatur i overensstemmelse med det ovenstående i dispensation til fravigelse af beskyttelsen i naturbeskyttelseslovens § 3, jf. afgørelse af 2.7.2025. Denne afgørelse er meddelt som led i realiseringen af projektet om Forbindelsesvejen Vega E45.

Kommuneplan 2021-2033

Kommuneplan 2021-2033 - Landskabelige interesser

Ifølge landskabsanalysen for Horsens Kommune forløber projektet gennem landskabsområde 10 Bygholm Ådal og landskabsområde 11 Horsens Bylandskab. Vejtracéet krydser Bygholm Ådal, som desuden er udpeget bevaringsværdigt landskab i Horsens Kommuneplan 2021-2033 og er vurderet til at have en høj landskabelig værdi og sårbarhed. Horsens Bylandskab er præget af byudvikling og dyrkede marker, og vurderes generelt robust over for ændringer. Den landskabelige påvirkning af projektet i anlægs- og driftsfase er beskrevet og vurderet i vedlagte miljøkonsekvensrapports kapitel 8 (bilag 3).

Det fremgår af miljøkonsekvensrapporten, at anlægsaktiviteterne medfører en midlertidig moderat negativ påvirkning på landskabet inden for Landskabsområdet Bygholm Ådal som følge af anlægsarbejdet og midlertidig belysning af arbejdsarealer. For landskabet Horsens Bylandskab vurderes påvirkningen i anlægsfasen at være ubetydeligt negativ.

I driftsfasen vurderes det, at projektet samlet set vil medføre en lokal væsentlig negativ påvirkning af landskabets karakter og visuelle forhold i landskabsområdet Bygholm Ådal. Påvirkningsgraden er størst inden for en afstand af få hundrede meter fra broen. Broen er dog i sin udformning tilstræbt udført med så let et udtryk som muligt og med mulighed for udsyn under broen på langs af ådalen. Det vurderes, at den landskabelige påvirkning fra regnvandsbassinerne vil være begrænset og sekundær i forhold til påvirkningen fra landskabsbroen og vejanlæggets vederlag. Nørrehåbstien omlægges rundt om det sydligste skråningsanlæg, men medfører ikke nogen væsentlig påvirkning.

Den væsentlige negative påvirkning ved at anlægge en landskabsbro i Bygholm Ådal er uundgåelig, selvom der er indarbejdet flere miljöhensyn for broens udformning i projektet.

Landskabet i Horsens Bylandskab fremstår åbent og er i høj grad præget af nærheden til Horsens, Vega erhvervsområde, højspændingstracéet og motorvejen. Landskabet er generelt robust. I denne del af undersøgelsesområdet er det primært den nye omfartsvej der bidrager med visuel påvirkning. Vejen i sig selv bidrager ikke med en væsentlig påvirkning, men trafikken vurderes at bidrage med visuel uro. For landskabsområdet Horsens Bylandskab vurderes driftsfasen at medføre en mindre negativ påvirkning på landskabet. Da udbygningen af erhvervsområdet Vega forventes at betyde en forøgelse af den tunge transport til og fra området, er det Horsens Kommunes opfattelse, at det valgte vejforløb er det mest optimale på trods af de landskabelige påvirkninger.

Det er Horsens Kommunes vurdering, at da der er tale om et projekt med stor betydning for trafikafviklingen og infrastrukturen i Horsens Kommune og projektet dermed har en særlig stor samfundsmæssig interesse, kan der meddeles tilladelse på trods af påvirkningen af landskabet. De landskabelige forhold håndteres af §25-tilladelsen og en landzonetilladelse.

Kommuneplan 2021-2033 - Økologiske forbindelser

Bygholm Ådal er i kommuneplanen udlagt til økologisk forbindelseslinje. Bygholm Å løber i bunden af ådalen og de omkringliggende ådalsskrænter udgøres for størstedelens vedkommende af ekstensive landbrugsarealer og naturarealer.

Højjordene nord og syd for Bygholm Ådal udgøres af marker, der i kommuneplanen er udlagt til potentiel økologisk forbindelse. Disse arealer er under omdrift og rummer derfor ikke særlige naturinteresser.

Vejanlægget føres over Bygholm Ådal på en landskabsbro, der er udformet, så der er tilstrækkelig passage under vejen for alle faunagrupper, jf. retningslinjerne i Vejdirektoratets Vejregel om faunapassager¹⁰. I vejens konstruktion tages der hensyn til ådalens dyreliv, herunder flagermus. Skærme på broens sider skal udføres af ikke-reflekterende (matterede) materialer, så der ikke opstår lysgener med reflekterende sol set fra omgivelserne. Ny beplantning i tilknytning til skærmene på ådalens skrænter sikrer sammen med skærmene, at flagermus løftes op over broens trafik, således trafikdrab undgås.

På baggrund af ovenstående vurderes det, at vejstrækningen ikke forringer ådalens funktion som spredningskorridor, og derfor er i overensstemmelse med kommuneplanens retningslinjer.

Det er vurderet, at vejanlægget på højjordene omkring Bygholm Ådal medfører en vis barriereeffekt. Der vil dog være tale om almindelige arter fra agerlandet og påvirkningen vurderes derfor ikke at være væsentlig. Dermed vurderes vejen at være i overensstemmelse med kommuneplanens retningslinjer omkring potentielle økologiske forbindelser.

Forholdet håndteres i § 25-tilladelsen og øvrige tilladelser efter naturbeskyttelsesloven, jf. lovens § 65, stk. 1, og stk. 2.

Kommuneplan 2021-2033 - Lavbundsarealer

Bygholm Ådal er i kommuneplanen udlagt som lavbundsareal. Ådalen er desuden pålagt en vådområdedeklaration fra 2014. Deklarationen er pålagt området i forbindelse med gennemførelse af et vådområdeprojekt for Bygholm Å, med tilløb.

¹⁰ Vejregler, Faunapassager (Anlæg og planlægning) af 1. august 2020 (Vejdirektoratet), <http://vejregler.lovportaler.dk/showdoc.aspx?q=fauna&docId=vd20200080-full>

Horsens Kommune har vurderet at etablering af forbindelsesvejen, og landskabsbroen over Bygholm Ådal ikke vil være i strid med kommuneplanens retningslinjer eller deklarationen, da der fortsat vil være vådområde under landskabsbroen.

Kommuneplan 2021-2033 - Skovrejsning ønsket og uønsket

Udpegningen af 'skovrejsning uønsket' omfatter arealerne i og omkring ådalen, der er omfattet af åbeskyttelseslinje (§16, Naturbeskyttelsesloven), inden for hvilken der gælder et forbud mod tilplantning. Der er søgt dispensation fra åbeskyttelseslinjen til at plante træer og buske langs vejanlægget, med henblik på at lede lavtflyvende flagermus til faunapassagen under landskabsbroen.

Udpegningen af skovrejsning ønsket omfatter arealer langs vejtracéet på hver side af Bygholm Ådal. På arealer udlagt til skovrejsning ønsket, må der ikke ske anvendelser eller etablering af anlæg, der kan forhindre skovtilplantning inden for de udpegede områder, hvor skovrejsning er ønsket. Det er vurderet, at et vejtracé ikke forhindrer etablering af skov i området, idet der kan plantes på begge sider af vejen, og at vejudlægget derfor ikke er i strid med retningslinjen.

Trafik og trafikstøj

Horsens Kommune har i vurderingen af, hvorvidt forøgelse af trafikken er acceptabel, lagt vægt på, at vejen skal være med til at aflaste de eksisterende adgangsveje til og fra Horsens C. Det er derfor kommunens opfattelse, at vejen er nødvendig af hensyn til en hensigtsmæssig afvikling af trafikken.

Natura 2000-områder og Bilag IV-arter

Natura 2000

Projektområdet ligger omkring 30 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 (bilag 3) og habitatkonsekvensvurdering (bilag 4), at de naturtyper og arter, 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.

Bilag IV arter

Det fremgår af ansøgningen med henvisning til miljøkonsekvensrapporten (bilag 3) og habitatkonsekvensvurderingen (bilag 4), 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 projektområdet og omkringliggende arealer.

Der er ikke tidligere eller i forbindelse med besigtigelser af området gjort fund af markfirben, spidssnudet frø, stor vandsalamander og strandtudse indenfor eller omkring projektområdet. Der er i sommeren 2021 samt i december 2024 indsendt mails fra en lodsejer om fund af hhv. et individ og tre individer af stor vandsalamander på hhv. vaskepladsen i en stald og på en brøndring ved ejendommen Grønhøjvej 56. Placeringerne af begge fund ligger uden for projektområdet. Af habitatkonsekvensvurderingen (bilag 4) er det beskrevet, at fund af stor vandsalamander i sommeren 2021 er et individ på vandring. Omkring fund af 3 individer af stor vandsalamander i december 2024 er det i habitatkonsekvensvurderingen beskrevet, at det er et bemærkelsesværdigt og ikke sandsynligt fund, og at det derfor drejer sig om individer, der ikke er kommet til lokationen af egen drift. Dette begrundes med, at stor vandsalamander normalt er i vinterdvale i december måned. Hvis arten vandrer vil den vandre om natten, hvor luftfugtigheden er høj, så den undgår både udtørring og prædation. Af samme årsag vil stor vandsalamander ikke søge op på en brøndring, hvor den er udsat for både vind og prædatorer.

Det er ud fra ovenstående blevet vurderet, at anlægsarbejderne ikke udgør en trussel mod de nævnte bilag IV arter. Anlægsarbejdet vil i øvrigt ikke kunne påvirke vandrende paddearter, da arbejderne foregår i dagtimerne udenfor de tidspunkter af døgnet, hvor padderne vandrer til og fra deres yngle- og rasteområder. For at sikre, at vandrende paddere ikke krydser den nye vejstrækning, men ledes ned i ådalen, hvor padderne kan bevæge sig under landskabsbroen, opsættes paddehegn langs vejstrækningen.

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).

Af miljøkonsekvensrapporten (bilag 3) og habitatkonsekvensvurderingen (bilag 4) fremgår, at risikoen for at forstyrrelser af flagermus fra støj i anlægsfasen vil kunne påvirke flagermusene i et omfang, der kan påvirke områdets økologiske funktionalitet vurderes som lille, da støjende anlægsaktiviteter, som f.eks. nedvibrering af spuns og pæle kun foregår i en kort periode på op til tre uger. Der stilles vilkår om, at nedbringning af spuns og pæle sker i tidsrummet fra 1 time efter solopgang til 1 time før solnedgang i perioden 1. maj – 1. oktober, hvorved det kan undgås, at flagermusene forstyrres med støj under vinterdvalen, så den økologiske funktionalitet for eventuelle vinterrastelokaliteter reduceres. Flagermus, der raster i træer, skifter om sommeren hyppigt opholdssted. En oplagt reaktion på en forstyrrende aktivitet er derfor, at flagermusene flytter til et opholdssted i større afstand af arbejdsområdet mens arbejdet

står på. En konsekvens ved anlægsarbejdet kan derfor være, at opholdssteder tæt på arbejdsområdet vil stå ubenyttede i en kortere periode omkring arbejdets udførelse.

I området meget nær vejtracéet står der nogle udgåede elle-træer som skal fjernes. Horsens Kommune bemærker, at det fremgår af miljøkonsekvensrapporten (bilag 3), at fjernelse af træerne foregår i samråd med Naturstyrelsens vildtkonsulent 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.

Omkring driftsfasen fremgår det af habitatkonsekvensvurderingen (bilag 4), at det ikke vurderes, at projektet vil have en påvirkning på ledelinjer for arter af flagermus. 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. Ved etablering af matterede skærme på selve broen og tæt beplantning af træer og buske og midlertidige hegn på vejskråningerne langs vejen, sikres, 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.

Det vurderes samlet, 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, jf. habitatbekendtgørelsen¹¹. Det er desuden vurderet, at projektet ikke vil forringe den økologiske funktionalitet for områdets bilag IV-arter. En detaljeret gennemgang af bilag IV arter og projektets påvirkning på bilag IV arterne ses af habitatkonsekvensvurderingen (bilag 4).

Forholdene håndteres i § 25-tilladelsen mv.

Målsatte vandforekomster

Grundvand

Det fremgår af miljøkonsekvensrapporten (bilag 3), at grundvandssænkningen i anlægsfasen udføres med reinjektion via et lukket system. Den opadrettede grundvandsstrømning og det lukkede system sikrer, at der ikke sker iltning af grundvandet eller grundvandsmagasinet med deraf følgende ændringer i grundvandets kemiske sammensætning. Grundvandssænkningen vurderes desuden ikke at medføre en væsentlig trykændring eller ændring i strømningsveje, og af den grund vurderes der ikke at være risiko for saltvandsindtrængning eller mobilisering eller koncentrationsændring af naturligt forekommende arsen. Der er derfor samlet set ikke risiko for, at grundvandssænkningen påvirker, og derved medfører forringelse af grundvandsforekomsternes kemiske og kvantitative tilstand.

¹¹ Bekendtgørelse nr. 2019 af 12. november 2021 om udpegning og administration af internationale naturbeskyttelsesområder samt beskyttelse af visse arter

Den reducerede grundvandsdannelse vil være i størrelsesordenen 3.000 m³ langs hele tracéet. Når vejarealet tages ud af landbrugsdrift, betyder det også, at risiko for udvaskning af pesticider og nitrat til grundvandet mindskes. Det vurderes samlet, at der ikke er risiko for forringelse af grundvandsforekomsternes kvantitative eller kemiske tilstand og dermed ikke risiko for at bringe muligheden for målopfyldelse i fare i anlægsfasen.

Overfladevand

Der er i forbindelse med projektet lavet undersøgelser af Bygholm Å, Hatting Bæk og Horsens Fjords tilstand. Det ses, bl.a. at der er overskridelse af de generelle miljøkvalitetskrav for barium, kobber, zink og nonylphenoler i Bygholm Å på målestationen ved Kørup Bro. Tilstanden for kvalitetselementerne er varierende og nogle er ukendte for både Bygholm Å og Hatting Bæk. Miljømålet for vandløbene er god tilstand, hvilket ikke er opnået endnu. Generelt tegner undersøgelserne et billede af, at der er moderate eller gode fysiske forhold i vandområderne opstrøms Bygholm Sø, men at der endnu ikke er målopfyldelse for en række kvalitetslementer. Påvirkning af recipienterne i forhold til udledning af overfladevand i anlægs- og driftsfasen vurderes ikke efter indsættelse af vilkår om forsinkelsesbassiner at tilføre væsentlige mængder miljøfarlige forurenende stoffer eller næringsstoffer. I anlægsfasen sikres mod afstrømning af overfladevand med suspenderet materiale, og der etableres tidligt i fasen permanente renseløsninger, ligesom eventuelle overløb fra bassinet i ådalen vil blive ledt over en overflade med fuld vegetation, så partikulært stof tilbageholdes. I driftsfasen renses det afledte overfladevand til en kvalitet, således at det ikke påvirker tilstanden af vandløbet eller hindrer målopfyldelse.

Det er Horsens Kommune opfattelse, at der skal etableres en afværgeforanstaltning, der reducerer kobberkoncentrationen i udledningen, så tilstanden i recipienten ikke forringes og målopfyldelse ikke forhindres. Dette kan blandt andet sikres ved anvendelse af en renseløsning med stenuld (Rock Flow). Ved en sådan løsning vil opløste PAH-stoffer sorbere til stenulden. Alternativt anvendes en renseløsning der dokumenteret kan levere en tilsvarende rensesgrad. Dette kan evt. ske ved en efterpolering af det udledte vand der tilbageholder finpartikulært materiale og sorberer opløst kobber.

Ved anvendelse af RockFlow opnås den tilstrækkelige rensesgrad ved en rensning bestående af en filtrering, hvilket tilbageholder partikulært bundne MFS, fungerende på samme måde som et almindeligt regnvandsbassin. Efter filtreringen vil vandet ledes over en sorbent monteret i en brønd. Sorbenten vil særligt være målrettet kobber og vil bestå af jernoxider. Sorbenten vil både binde mindre kolloide partikler, som kan indeholde betydelig mængder kobber og øvrige MFS, og desuden opløst kobber. Efter rensning kan det rensede vand ledes til bassin og videre til recipient. Mættede sorbenter og øvrige restmaterialer bortskaffes til godkendt modtager.

Beregninger viser, at implementering af et renseset (trinvis renseløsning), vil reducere koncentrationen af totalt kobber i udløbet til en koncentration betydeligt lavere end det maksimale miljøkvalitetskrav for kobber. Den resulterende koncentration af kobber i Bygholm Å vil korrigeret for biotilgængelighed ligeledes ikke overskride det generelle miljøkvalitetskrav. På den baggrund, kan det afvises at udledningen af vejvand efter

afværge vil forringe tilstanden eller forhindre målopfyldelse for kvalitetselementet nationalt specifikke stoffer.

Horsens Kommune vurderer samlet, at udledningen af vejvand eller anlægsaktiviteter 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.

Forholdene håndteres i § 25-tilladelsen mv.

Fugle, rødlistede arter og fredede arter

Fugle

Der er indenfor eller nær projektområdet i yngleperioden registreret hvid stork, rød glente, rørhøg, blishøne og vibe. Bortset fra to observationer af vibe foreligger der ingen konkrete oplysninger om placering af redested for observationerne af de førnævnte arter.

Endvidere foreligger der enkelte observationer af bjergvipstjert, isfugl og grønbenet rørhøne alle fra strækning af Bygholm Å opstrøms projektområdet. Vibe, bjergvipstjert, isfugl, blishøne og grønbenet rørhøne er opført på den danske rødliste i kategorien sårbar (VU), og isfugl er desuden opført på fuglebeskyttelsesdirektivets bilag. Af miljøkonsekvensrapporten (bilag 3) fremgår, at hovedparten af de arealer, der inddrages ikke vurderes at have større værdi som fødesøgningsområder end de omkringliggende områder. De fleste fugle vil derfor kunne søge føde og raste i omkringliggende områder, mens anlægsarbejdet står på. Det vurderes samlet, at inddragelsen fra permanent og midlertidige arealinddragelser generelt vil medføre en mindre påvirkning på fuglelivet i forbindelse med anlægsfasen, og det vurderes ud fra områdets karakteristika og forekomsten af fugle, at fugle ikke forsætligt forstyrres så der sker skadelig virkning for arten eller bestanden

Der står enkelte udgåede elletræer i linjeføringen for vejtracéet på bredden af Bygholm Å. Der er spættehuller i disse, det er jf. artsfredningsbekendtgørelsen¹² ikke tilladt at fælde disse i perioden 1. nov. – 31. aug.

Øvrige rødlistede og fredede arter

Der er på kalkoverdrev vest for Grønhøjvej ved naturbesigtigelsen i 2021 og 2024 fundet to rødlistede arter af mosser: Weissia longifolia i kategorien VU (sårbar) og Entosthodon fascicularis i kategorien DD, som angiver, at der for arten foreligger utilstrækkelige data og den fredede plante; tyndakset gøgeurt. Da kalkoverdrevet ikke forstyrres, vil etablering af forbindelsesvejen ikke påvirke tyndakset gøgeurt eller de to mosser.

¹² Bekendtgørelse nr. 521 af 25/03/2021 om fredning af visse dyre- og plantearter og pleje af tilskadekommet vildt <https://www.retsinformation.dk/eli/lt/2021/521>

Naturbeskyttelsesloven

Naturbeskyttelseslovens § 3 – beskyttet natur

I Bygholm Ådal krydser vejanlæggets tracé en række naturområder, samt vandløbene Bygholm Å og Hatting Bæk. Både naturområder og vandløb er beskyttet mod tilstandsændringer af naturbeskyttelseslovens § 3.

Emnet beskyttet natur er beskrevet tidligere i afgørelsen under Erstatningsnatur. Der er særskilt søgt om dispensation fra naturbeskyttelseslovens § 3.

Naturbeskyttelseslovens § 16 – åbeskyttelseslinjen

Indenfor projektområdet er der en åbeskyttelseslinje langs Bygholm Å, der strækker sig 150 m på hver side af vandløbet, jf. naturbeskyttelseslovens § 16. Åbeskyttelseslinjen har til formål at sikre åer som værdifulde landskabselementer, og som levesteder og spredningskorridorer for dyre- og plantearter. Indenfor beskyttelseslinjen må der ikke, uden forudgående dispensation, etableres bebyggelse, beplantning eller lignende, eller foretages terrænændringer. Midlertidige terrænændringer såsom nedgravning af ledninger kræver dog ikke dispensation, hvis arealet straks retableres til det oprindelige udseende.

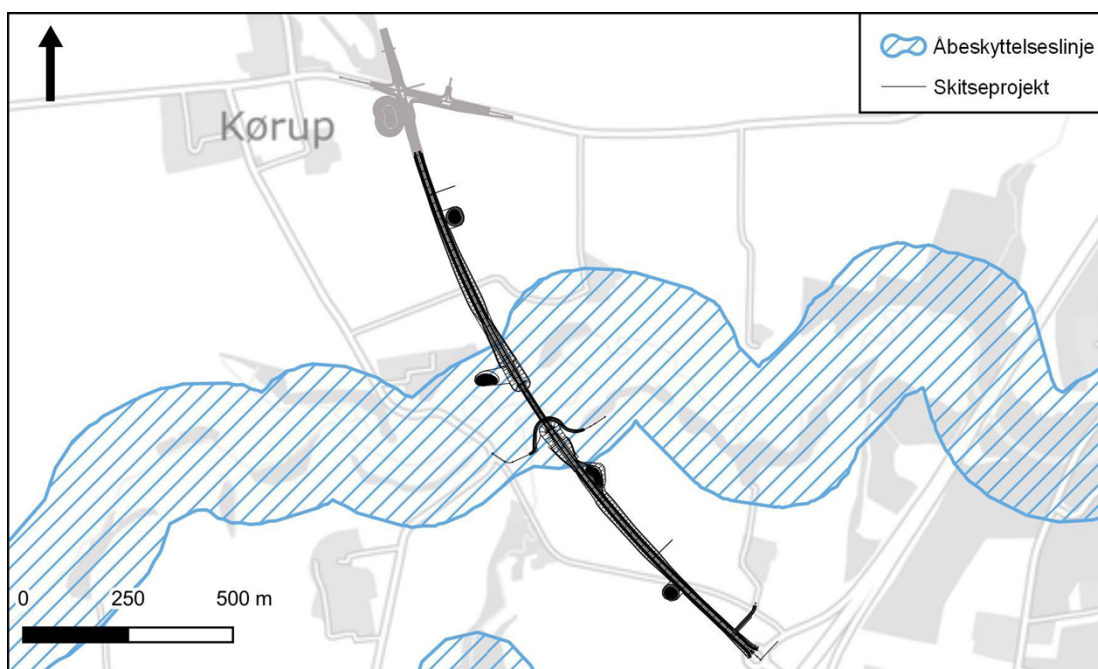


Fig. 4. Klip fra miljøkonsekvensrapporten: Oversigtskort med vejtracéets placering gennem den åbeskyttelseslinje (vist med blå skraveret) der ligger langs Bygholm Å.

Ådalen som levested og spredningsforbindelse

Selve ådalens funktion som økologisk forbindelse opretholdes i høj grad med etablering af landskabsbroen, da der med broens brede spænd er gode muligheder for passage under broen. Broen etableres med beplantning og skærme, der skal sikre, at arter af flagermus samt stor vandsalamander fortsat kan passere, se også afsnittet om bilag IV-arter herunder. Spredningsmulighederne for ådalens vilde planter og dyr vurderes ikke forringet i driftsfasen.

Ådalen som landskabeligt element

Påvirkningerne i driftsfasen af de landskabelige hensyn, som åbeskyttelseslinjen varetager, vil være permanente i anlæggets levetid og vurderes samlet at være væsentligt negative.

Den væsentlige negative påvirkning af åbeskyttelseslinjen forårsager derfor den varige visuelle påvirkning af ådals-landskabet. Der er med vilkår til broens udformning og placering i landskabet søgt at minimere broens visuelle påvirkning af ådalen.

Horsens Kommune har i sin vurdering af, hvorvidt der kan meddeles dispensation til at etablere vejstrækningen, 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 ådalen som landskabeligt element, da der er tale om et samfundsmæssigt behov for at omfordele trafikken i området.

Naturbeskyttelseslovens adgangsbestemmelser

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.

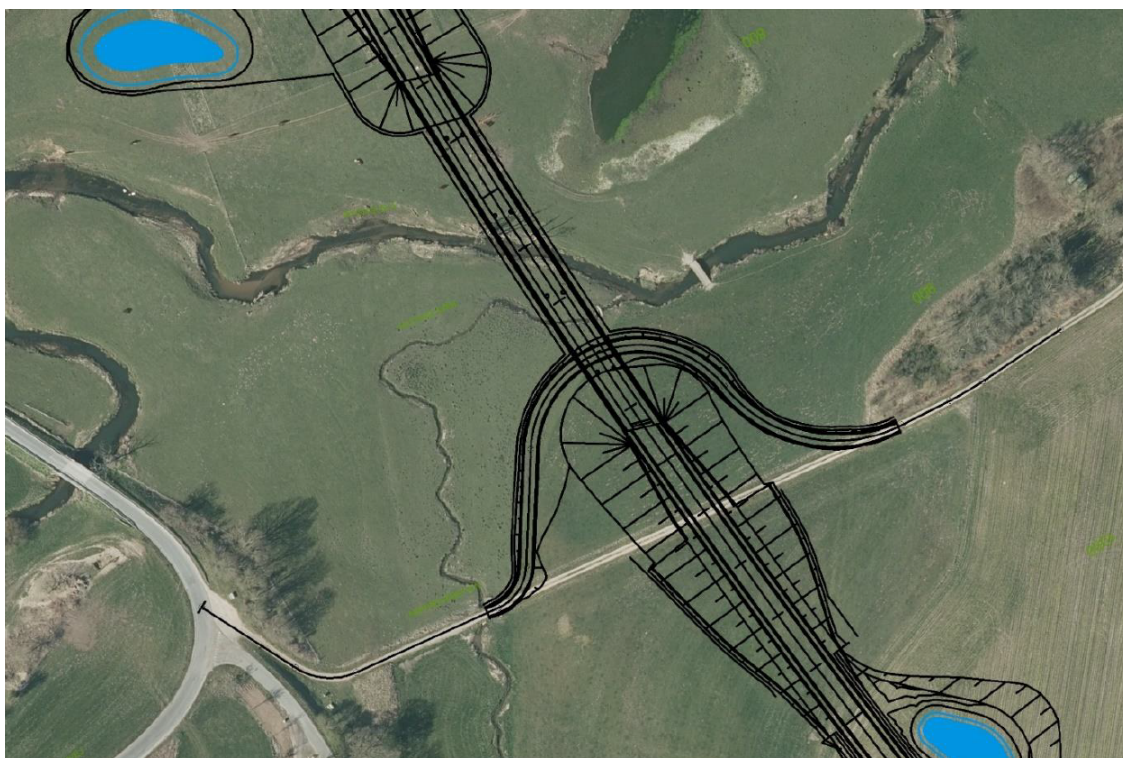


Fig. 5. Nørrehåbstiens nuværende forløb ses på luftfoto, hvor vejprojektet og stiens fremtidig forløb er indtegnet (fra ansøgningen).

Kulturhistoriske interesser

Projektet vurderes ikke at påvirke kulturhistoriske interesser da vejtracéet ikke ligger i eller nærområder udpeget med kulturhistoriske interesser (kulturarvsareal og bevaringsværdige kulturmiljøer). Der er ikke fredede fortidsminder i området eller arealer omfattet af fortidsmindebeskyttelseslinjer. Der er heller ikke beskyttede diger inden for eller nær projektområdet. Museumslovens procedurer for høring af museet, samt anbefalinger om arkivalske og arkæologiske forundersøgelser før anlægsarbejdets igangsætning følges ligeledes.

Baggrund

Vejanlæg

Projektet omfatter etablering af ny en vejforbindelse mellem Erhvervsområde VEGA til motorvej E45 (TSA56b). Vejstrækningen er ca. 1,3 km lang og anlægges som en tosporet vej, med en 8 m bred kørebane. Dertil kommer rabatter på 5,5 m på hver side af vejen samt vejskråninger. Vejen føres over Bygholm Å og Hatting Bæk samt Nørrehåbstien, på en ca. 130 m lang landskabsbro.

Det nye vejforløb tilsluttes det planlagte signalanlæg ved Vrøndingvej, som skaber forbindelse til adgangsvejen til Erhvervsområde VEGA nord for Vrøndingvej. Mod syd tilsluttes vejforløbet motorvejstilslutning (TSA56b).

Vejen Stampemøllevej gennemskæres af det nye vejforløb. Den ene del af Stampemøllevej, som ligger øst for den nye forbindelsesvej, tilsluttes som en almindelig ind- og udkørsel. Den anden del af Stampemøllevej, vest for den nye forbindelsesvej, blændes af, og får ikke udkørsel til den nye forbindelsesvej. Der etableres ikke vejbelysning på strækningen.

Landskabsbro

Landskabsbroen over Bygholm Ådal udføres som en 5-fags betonbro med understøtninger placeret på begge sider af de to vandløb Bygholm Å og Hatting Bæk samt imellem vandløbene - se længdesnit herunder. Længden af brofagene er regnet fra nord mod syd: 20 m + 28,5 m + 30 m + 28,5 m + 20 m. I de tre midterfag er frihøjden min. 7 m. Bredden af broen er 11 m mellem broautoværn, hvilket giver en total brobredde på 12 m.

Mellemunderstøtningerne udføres som søjlepar, der funderes parvis ved direkte fundering. Fundamentsudgravning er ca. 5,5 m x 10,5 m. Søjlerne placeres, så der er minimum 5 m til åbrinkerne af de to vandløb. Broen forventes direkte funderet på sandaflejringer i alle understøtningslinjer.

Landskabsbroen udformes, så den opfylder minimumskravene for høje landskabsbroer A1L (våd), der tilgodeser passage af krondyr og rådyr, jf. Vejdirektoratets vejregel om faunapassager. Vejens passage af ådalen på landskabsbro frem for dæmning sikrer desuden en bedre visuel sammenhæng på langs af ådalen, da landskabsbroen tillader gennemsyn i ådalens retning.

På broens sider monteres skærme af hensyn til fugle og flagermus i ådalen. Skærmene begrænser desuden effekter af lys og visuel forstyrrelse fra vejens trafik. Skærmene får en højde på 1,6 m over færdig vej. Skærmene laves i matteret glas, som ikke reflekterer lyset.

Der er taget hensyn til det omkringliggende landskab med fokus på forløbet af Bygholm Å ved landskabsbroens udformning. Dette er blandt andet gjort ved, at broen etableres med parvis lige lange brofag, og ved, at broens mellemunderstøtninger er orienteret, så de flugter med ådalens forløb, og videst muligt ikke danner en visuel barriere.

Det er valgt at understøtte broen på søjler, som er placeret parvist, og i en harmonisk indbyrdes afstand. De runde søjler giver en blød lys/skyggekontrast, der medvirker til at give broen et afdæmpet og roligt udtryk. Søjlerne og de åbne sider giver et åbent gennemsyn.

Ved valg af længdeprofil for landskabsbroens passage er der taget hensyn til terrænet, ved at vælge et længdefald, der bedst muligt indpasses i terrænet, og som også tager hensyn til en effektiv afvanding af vej og bro. Ådalens sider er stejle mod øst, hvorfor

der er valgt et længdeprofil, der flader ud fra øst mod vest. Længdeprofilet sikrer endvidere en stor frihøjde under broen.

Bropladens tværprofil er udformet med skrå flade, så overkanten får mest muligt sollys. Herved skabes en lysere horizontal linje på broens overside, som understreges af broens mørkere underside. Dette giver oplevelsen af en tyndere og lettere broplade.

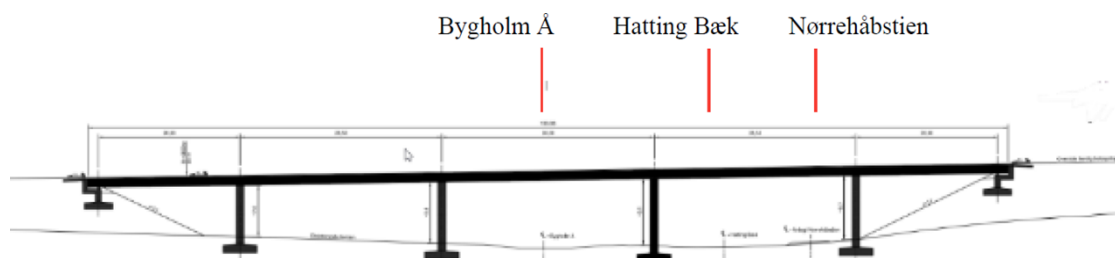


Fig. 5. Klip fra ansøgningsmaterialet. Broens udseende fra vest.

Der udstedes tilladelse vedrørende broerne jf. vandløbslovens § 47.

Øvrig lovgivning

Øvrige nødvendige tilladelser og dispensationer er sagsbehandlet særskilt

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 at Horsens Kommune vedrørende vejprojektet til Horsens Kommune som bygherre.

Partshøring

Et udkast til nærværende afgørelse har været sendt i partshøring hos alle berørte lodsejere i perioden 16.5.2025-13.6.2025.

Der er modtaget høringssvar fra Grønhøjvej 55 og Grønhøjvej 56. Høringssvar og kommunens bemærkninger til høringssvaret fremgår af bilag 6.

De indkomne høringssvar giver ikke anledning til at ændre i det fremsendte udkast til afgørelse.

Offentliggørelse

Denne afgørelse offentliggøres på kommunens hjemmeside.

Klagevejledning

Tilladelser efter § 4 i bekendtgørelse om godkendelse af offentlige vejanlæg og af ledningsanlæg m.v. i det åbne land kan jfr. bekendtgørelsens § 10 ikke indbringes for anden administrativ myndighed.

Hvis tilladelsen ikke udnyttes inden 3 år, bortfalder den.

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.

I øvrigt

Hvis der er tvivl om noget i dette brev, kan Naturteamet kontaktes.

Med venlig hilsen

Stine Wraae Bach

Biolog

Mail: swba@horsens.dk

Husk, at du ikke bør sende følsomme eller fortrolige oplysninger til os på mail. Det gælder f.eks. cpr-nummer, helbredsmaessige eller økonomiske oplysninger.
[Læs, hvad du i stedet kan gøre på www.horsens.dk/sikkermail](http://www.horsens.dk/sikkermail)

Afgørelsen sendes til

Ansøger, Horsens Kommune, Affald, Trafik og Ejendomme

Lodsejere af følgende matrikler:

Matr. nr. 9f, Kørup By, Tamdrup

Matr. nr. 7000a, Kørup By, Tamdrup (vejmatrikel, Vrøndingvej)

Matr. nr. 5, Kørup By, Tamdrup

Matr. nr. 6e, Kørup By, Tamdrup
Matr. nr. 6a, Kørup By, Tamdrup
Matr. nr. 6b, Kørup By, Tamdrup
Matr. nr. 27d, Kørup By, Tamdrup
Matr. nr. 33r, Kørup By, Tamdrup
Matr. nr. 7000z, Hatting By, Hatting (vejmatrikel, Nørrehåbstien)
Matr. nr. 33s, Kørup By, Tamdrup
Matr. nr. 7000q, Hatting By, Hatting (vejmatrikel, Stampmøllevej)
Matr. nr. 32n, Hatting By, Hatting
Matr. nr. 7000ø, Hatting By, Hatting (vejmatrikel, E45, afkørsel C)

Bilag

Bilag 1 – lovgrundlag
Bilag 2 – ansøgningsmateriale, eksternt vedhæftet
Bilag 3: Miljøkonsekvensrapport, eksternt link
[miljøkonsekvensrapport forbindelsesvejen vega-e45.pdf](#) og
[bilagsrapport forbindelsesvejen vega-e45.pdf](#)
Bilag 4: Habitatkonsekvensvurdering eksternt link, [Habitatkonsekvensvurdering og vurdering af Bilag IV-arter \(pdf\)](#)
Bilag 5: Kort over areal med erstatningsnatur
Bilag 6: Høringssvar og Horsens Kommunes bemærkninger

Bilag 1 – Lovtekst

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

Kapitel 2

Godkendelse af offentlige vejanlæg

§ 4. Kommunalbestyrelsen godkender anlæg af kommuneveje.

Kapitel 5

Andre bestemmelser

§ 10. Afgørelser efter §§ 3, 4, 5, 6, 7 og 9 kan ikke indbringes for anden administrativ myndighed.

Bilag 2 - Ansøgningsmateriale

Ansøgning om godkendelse af strækningsanlæg

**Jf. naturbeskyttelseslovens § 20 i forbindelse med
etableringen af ny forbindelsesvej Vega-Horsens C**

Horsens Kommune

Dato: 28. marts 2025

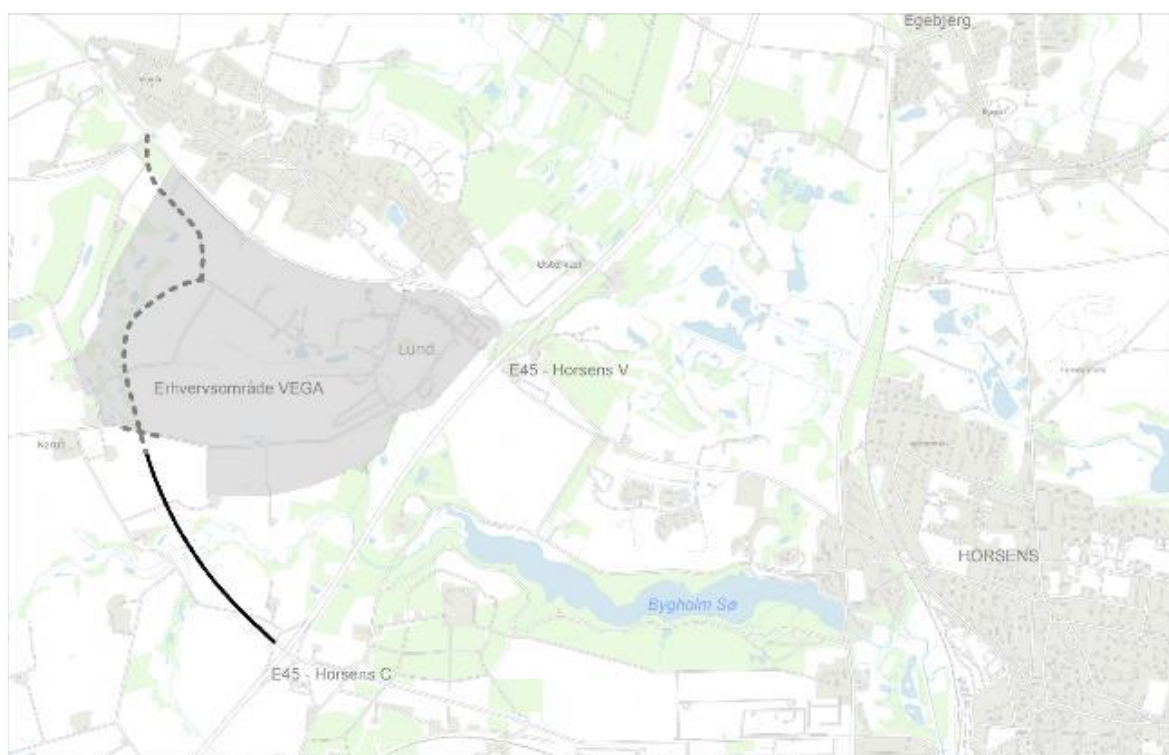
Indhold

1.	Indledning.....	3
1.1	Projektets formål	4
2.	Projektbeskrivelse	5
2.1	Anlægsfase.....	5
2.2	Vejanlæg	5
2.3	Landskabsbro	5
2.4	Terrænregulering.....	7
2.4.1	Omlægning af Nørrehåbstien	8
2.5	Landskabelige interesser	8
2.6	Beskyttet natur og arter	9
2.6.1.1	Naturbeskyttelse	10
2.6.1.2	Økologisk forbindelse	10
2.6.1.3	Lavbundsarealer	10
2.6.1.4	Natura 2000-områder og Bilag IV-arter	11
2.6.1.5	Rødlistede og fredede arter.....	11
2.7	Rekreative interesser	12
2.8	Kulturhistoriske interesser.....	13
2.9	Afværgeforanstaltninger.....	13
2.9.1	Anlægsfase.....	13
2.9.2	Driftsfase.....	13

1. Indledning

NIRAS ansøger på vegne af Horsens Kommune Affald, Trafik og Ejendomme om godkendelse af strækingsanlæg (jf. naturbeskyttelseslovens §20) til etablering en ny offentlig vejforbindelse med tilhørende landskabsbro og terrænregulering mellem motorvej E45-Horsens C og Erhvervsområde VEGA, Figur 1.1.

Det samlede projektet berører følgende matrikler 9f, 5, 6e, 6a, 6b, Kørup By, Tamdrup, 27d, 33r, 33s, 32n Hatting By, Hatting samt vejmatrriklerne 7000z (Nørrehåbstien), 7000q (Stampemøllevej) og 7000ø (E45- Horsens C) Hatting By, Hatting samt 7000a Kørup By, Tamdrup (Mossvej/Vrøndingvej). Se vedlagte situationsplan (bilag 1). De berørte matrikler er på nuværende tidspunkt privatejede, men det nødvendige areal til projektet vil blive eksproprieret af Horsens Kommune når alle nødvendige tilladelser er på plads.



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

Der ansøges særskilt om landzonetilladelse til arbejdsarealer, anstillingspladser og interimsbro i anlægsfasen, og til etablering af fire regnvandsbassiner, forlægning af en strækning af Nørrehåbstien samt til terrænregulering med henblik på landskabelig tilpasning.

Anlægget påvirker arealer omfattet af åbeskyttelseslinjen og beskyttede naturområder. Der ansøges 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 grundvandssænkning i byggegruber

ved broarbejder i anlægsfasen mellem Vrøndingvej og E45 vest for Horsens. Der er udarbejdet en miljøkonsekvensrapport for projektet, som er vedlagt ansøgningen som bilag 3.

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 trafiksikkerhed 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.
- **Trafiksikkerhed:** 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 en større del af det overordnede vejnet, hvorfor trafikmængderne også mindskes. Dette er også til gavn for trafiksikkerheden.

Horsens Kommune har vurderet at vejforbindelsen er en samfundsmæssig nødvendighed. I afvejningen af interesser har den samfundsmæssige betydning i forhold til forsynings- og trafiksikkerhed 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 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

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/>

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

2.1 Anlægsfase

I anlægsperioden udlægges arbejdsarealer i et bælte på 8 m langs vejanlægget og regnvandsbassiner samt anstillingspladser nord og syd for Bygholm Ådal, der er søgt landzonetilladelse særskilt til denne arealanvendelse. Anlægsfasen forventes at vare ca. et år.

2.2 Vejanlæg

Projektet omfatter etablering af ny en vejforbindelse mellem Erhvervsområde VEGA til motorvej E45 (TSA56b). Vejstrækningen er ca. 1,3 km lang og anlægges som en tosporet vej, med en 8 m bred kørebane. Dertil kommer rabatter på 5,5 m på hver side af vejen samt vejskråninger. Vejen føres over Bygholm Å og Hatting Bæk samt Nørrehåbstien, på en ca. 130 m lang landskabsbro.

Det nye vejforløb tilsluttes det planlagte signalanlæg ved Vrøndingvej, som skaber forbindelse til adgangsvejen til Erhvervsområde VEGA nord for Vrøndingvej.

Mod syd tilsluttes vejforløbet motorvejstilslutning (TSA56b).

Vejen Stampemøllevej gennemskæres af det nye vejforløb. Den ene del af Stampemøllevej, som ligger øst for den nye forbindelsesvej, tilsluttes som en almindelig ind- og udkørsel. Den anden del af Stampemøllevej, vest for den nye forbindelsesvej, blændes af, og får ikke udkørsel til den nye forbindelsesvej.

Der etableres ikke vejbelysning på strækningen.

Der er søgt landzonetilladelse særskilt til anlæggets regnvandsbassiner.

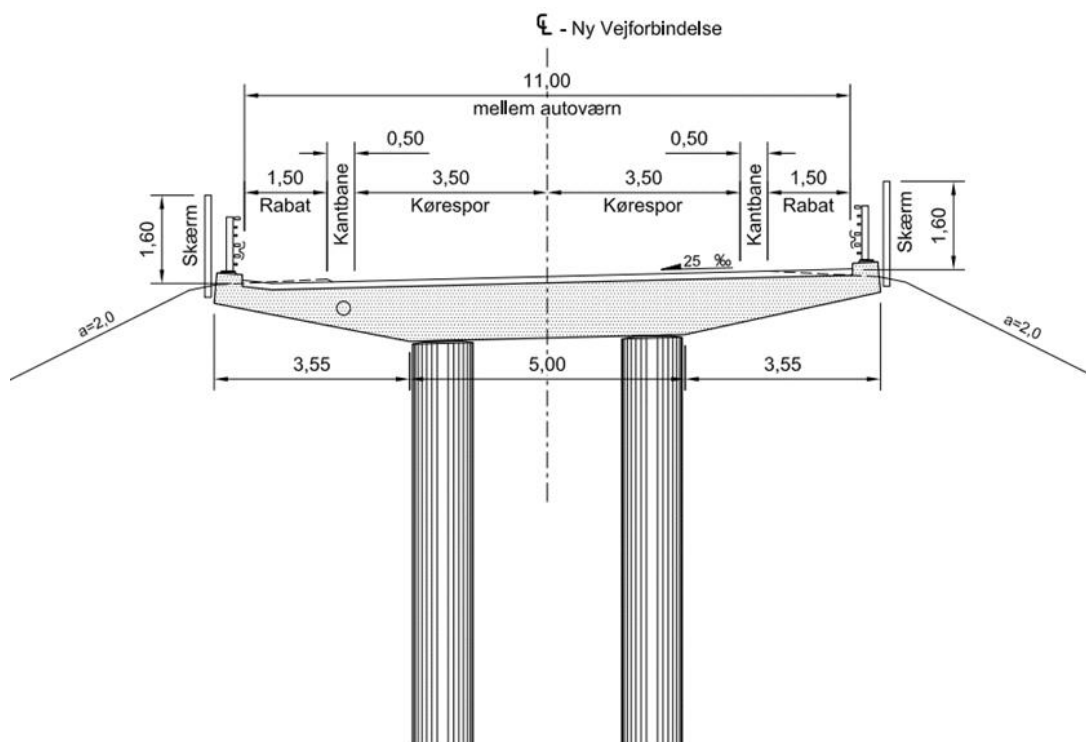
2.3 Landskabsbro

Landskabsbroen udføres som en 5-fags betonbro med understøtninger placeret på begge sider af de to vandløb Bygholm Å og Hatting Bæk samt imellem vandløbene - se længdesnit herunder. Længden af brofagene er regnet fra nord mod syd: 20 m + 28,5 m + 30 m + 28,5 m + 20 m. I de tre midterfag er frihøjden min. 7 m. Bredden af broen er 11 m mellem broautoværn, hvilket giver en total brobredde på 12 m, Figur 2.1.

Mellemunderstøtningerne udføres som søjlepar, der funderes parvis ved direkte fundering. Fundamentsudgravning er ca. 5,5 m x 10,5 m. Søjlerne placeres, så der er minimum 5 m til åbrinkerne af de to vandløb. Broen forventes direkte funderet på sandaflejringer i alle understøtningslinjer.

Landskabsbroen udformes, så den opfylder minimumskravene for høje landskabsbroer A1L (våd), der tilgodeser passage af krondyr og rådyr, jf. Vejdirektoratets vejregel om faunapassager. Vejens passage

³ Horsens Kommune, Miljøvurdering af forslag til kommuneplantillæg 2017-34 Teknisk anlæg Horsens Vest, <https://kommuneplan2017.horsens.dk/media/14494/miljoerapport-kpt-2017-34.pdf>



Figur 2.2. Tværsnit af landskabsbroen

2.4 Terrænregulering

Vejanlægget forløber overvejende i afgravning. På begge sider af landskabsbroen føres vejanlægget ud i Bygholm Ådal på påfyldning, se tabel herunder.

I Bygholm Ådal der er udpeget bevaringsværdigt landskab i Horsens Kommuneplan 2017 er broens tilslutning til ådalen, dvs. ved terrænreguleringerne, 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.

Station	Længde	Strækning	Terrænforhold
150 - 600	Ca. 450 m	Tilslutning ved Vrødingvej til Bygholm Ådal Nord	Afgravning
600 - 760	Ca. 160 m	Bygholm Ådal Nord til Landskabsbro Nord	Påfyldning, tilpasset ådalens landskab
760 - 890	Ca. 130 m	Landskabsbro	
890 - 980	Ca. 90 m	Landskabsbro Syd til Bygholm Ådal Syd	Påfyldning, tilpasset ådalens landskab
980 - 1540	Ca. 530 m	Bygholm Ådal Syd til Udkørsel fra Stampemøllevej 20	Afgravning

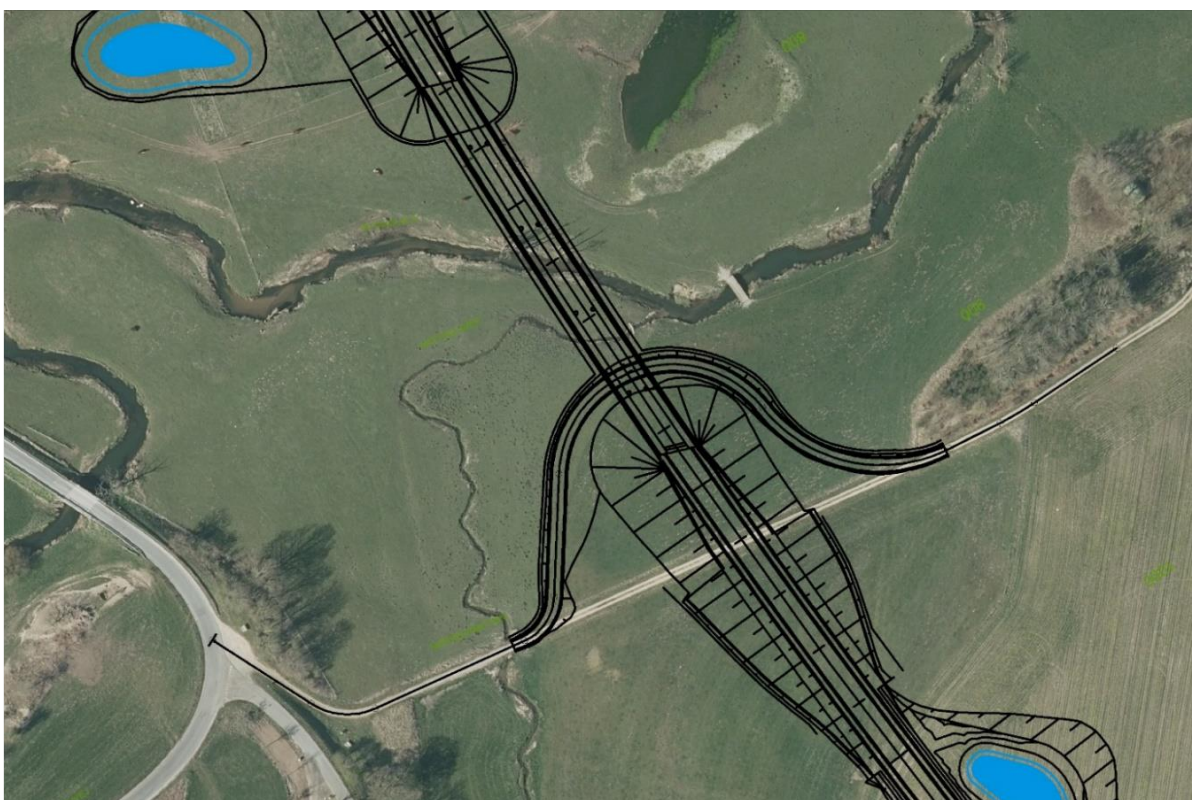
1540 - 1630	Ca. 90 m	Udkørsel fra Stampemøl- levej 20 til Rundkørsel ved E45 Hor- sens C	Påfyldning
-------------	----------	--	------------

Figur 2.3. Nørrehåbstiens nuværende forløb ses på luftfoto, hvor vejprojektet og stiens fremtidige forløb er indtegnet.

2.4.1 Omlægning af Nørrehåbstien

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 - se nedenstående figur og situationsplan i bilag 1. 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 2.4.

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 terræn ind mod vejdæmning. Stiens beliggenhed i landskabet fremgår af nedenstående projektskitser. Stien etableres med grusbelægning som i dag.



Figur 2.4. Nørrehåbstiens nuværende forløb ses på luftfoto, hvor vejprojektet og stiens fremtidige forløb er indtegnet.

2.5 Landskabelige interesser

Ifølge landskabsanalysen for Horsens Kommune forløber projektet gennem landskabsområde 10 Bygholm Ådal og landskabsområde 11 Horsens Bylandskab. Vejtracéet krydser Bygholm Ådal, som

desuden er udpeget bevaringsværdigt landskab i Horsens Kommuneplan 2021-2033 og er vurderet til at have en høj landskabelig værdi og sårbarhed. Horsens Bylandskab er præget af byudvikling og dyrkede marker, og vurderes generelt robust over for ændringer. Den landskabelige påvirkning af projektet i anlægs- og driftsfase er beskrevet og vurderet i vedlagte miljøkonsekvensrapports kapitel 8, bilag 3.

Det fremgår af miljøkonsekvensrapporten, at anlægsaktiviteterne medfører en midlertidig moderat negativ påvirkning på landskabet inden for Landskabsområdet Bygholm Ådal som følge af anlægsarbejdet og midlertidig belysning af arbejdsarealer. For landskabet Horsens Bylandskab vurderes påvirkningen i anlægsfasen at være ubetydeligt negativ.

I driftsfasen vurderes det, at projektet samlet set vil medføre en lokal væsentlig negativ påvirkning af landskabets karakter og visuelle forhold i landskabsområdet Bygholm Ådal. Påvirkningsgraden er størst inden for en afstand af få hundrede meter fra broen. Broen er dog i sin udformning tilstræbt udført med så let et udtryk som muligt og med mulighed for udsyn under broen på langs af ådalen. Det vurderes, at den landskabelige påvirkning fra regnvandsbassinerne vil være begrænset og sekundær i forhold til påvirkningen fra landskabsbroen og vejanlæggets vederlag. Nørrehåbstien omlægges rundt om det sydligste skråningsanlæg, men medfører ikke nogen væsentlig påvirkning.

Den væsentlige negative påvirkning ved at anlægge en landskabsbro i Bygholm Ådal er uundgåelig, selvom der er indarbejdet flere miljøhensyn for broens udformning i projektet.

Landskabet i Horsens Bylandskab fremstår åbent og er i høj grad præget af nærheden til Horsens, Vega erhvervsområde, højspændingstracéet og motorvejen. Landskabet er generelt robust. I denne del af undersøgelsesområdet er det primært den nye omfartsvej der bidrager med visuel påvirkning. Vejen i sig selv bidrager ikke med en væsentlig påvirkning, men trafikken vurderes at bidrage med visuel uro. For landskabsområdet Horsens Bylandskab vurderes driftsfasen at medføre en mindre negativ påvirkning på landskabet.

Vejtracéet passerer desuden gennem arealer der i Horsens Kommuneplan 2021-2033 er udpeget skovrejsning ønsket og skovrejsning uønsket. Udpegningen af 'skovrejsning uønsket' omfatter arealerne i og omkring ådalen, der er omfattet af åbeskyttelseslinje (§16, Naturbeskyttelsesloven), inden for hvilken der gælder et forbud mod tilplantning. Der er søgt dispensation fra åbeskyttelseslinjen til at plante træer og buske langs vejanlægget, med henblik på at lede lavtflyvende flagermus til faunapassagen under landskabsbroen.

Der må ikke ske anvendelser eller etablering af anlæg, der kan forhindre skovtilplantning inden for de udpegede områder, hvor skovrejsning er ønsket. Det er vurderet, at et vejtracé ikke forhindrer etablering af skov i området, idet der kan plantes på begge sider af vejen, og at vejudlægget ikke er i strid med retningslinjen.

2.6 Beskyttet natur og arter

Arealerne nord og syd for Bygholm Ådal udgøres af marker, der er i Horsens Kommuneplan 2021-2033, er udpeget som potentiel økologisk forbindelse og potentielle naturområder. Disse områder rummer ikke særlige naturinteresser.

Bygholm Ådal i kommuneplanen udpeget økologisk forbindelse, og som område med særlige naturbeskyttelsesinteresser samt lavbundsområder. Ådalen er desuden omfattet af åbeskyttelseslinjen.

Projektets påvirkning af naturinteresser i anlægs- og driftsfase er beskrevet og vurderet i vedlagte miljøkonsekvensrapports kapitel 15, bilag 3.

Vejen føres på en landskabsbro gennem ådalen, der er udformet, så der er tilstrækkelig passage under vejen for alle faunagrupper, jf. retningslinjerne i Vejdirektoratets Vejregel om faunapassager⁴. Broens store spændvidde gør, at mulighederne for selv større pattedyrs fortsatte spredning i ådalen under broen fortsat er til stede og vurderes ikke forringede.

2.6.1.1 Naturbeskyttelse

I Bygholm Ådal krydser vejanlæggets trace en række beskyttede naturtyper, samt vandløbene Bygholm Å og Hatting Bæk, der er registrerede som beskyttede vandløb.

Der inddrages således beskyttede naturtyper (eng og overdrev) i anlægsfasen, både til midlertidige arbejdsarealer og til permanente vej- og broanlæg herunder vejdæmning og bropiller, samt forlægning af Nørrehåbstien. De to anstillingspladser, der skal benyttes til opbevaring af materiel mv., anlægges ikke inden for eller nær de beskyttede naturområder. Påvirkningen af arealer med beskyttet natur som inddrages permanent til vej- og broanlæg vurderes at være væsentligt negativ, idet arealerne udgår som beskyttet natur permanent, dvs. i hele vejens levetid. Der er særskilt søgt om dispensation fra naturbeskyttelseslovens § 3.

Projektet vurderes ikke at medføre væsentlige påvirkninger af beskyttede vandløb i anlægs- eller driftsfase. Der er ansøgt særskilt om tilladelse til udledning af overfladevand fra befæstede arealer i projektets drifts- og anlægsfase iht. Miljøbeskyttelsesloven §§ 28, stk. 1 og brotilladelse efter vandløbslovens §47.

2.6.1.2 Økologisk forbindelse

Vejtraceet for Ny forbindelsesvej VEGA-Horsens C er placeret inden for økologiske forbindelser, udlagt i Kommuneplan 2021-2033.

Det er vurderet at der i anlægsfasen vil være en moderat negativ påvirkning af den økologiske forbindelse på tværs af vejanlæggets trace, som følge af barriereeffekter fra anlægsarbejderne.

I driftsfasen vurderes vejanlægget på højjordene omkring Bygholm Ådal at medføre en vis barriereeffekt. Der vil dog være tale om almindelige arter fra agerlandet og påvirkningen vurderes derfor ikke at være væsentlig.

Vejanlægget føres over Bygholm Ådal på en landskabsbro, der er udformet, så der er tilstrækkelig passage under vejen for alle faunagrupper, jf. retningslinjerne i Vejdirektoratets Vejregel om faunapassager. Det vurderes derfor at vejen ikke forringer ådalens funktion som spredningskorridor.

2.6.1.3 Lavbundsarealer

Bygholm Ådal er i Kommuneplanen udlagt som lavbundsareal. Ådalen er desuden pålagt en vådområdedeklaration fra 2014. Deklarationen er pålagt området i forbindelse med gennemførelse af et vådområdeprojekt for Bygholm Å, med tilløb. Horsens Kommune har vurderet at etablering af

⁴ Nielsen JC., Elmeros M, Kristensen NK. (Red), 2020. Vejregel Faunapassager – en vejledning anlæg og planlægning, Vejdirektoratet.

forbindelsesvejen, og landskabsbroen over Bygholm Ådal ikke vil være i strid med kommuneplanens retningslinjer eller deklarationen, da der fortsat vil være vådområde under landskabsbroen.

2.6.1.4 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 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. Ifølge den seneste basisanalyse 2022-2027 er området specielt udpeget for at beskytte forekomsterne af kalkoverdrev, kildevæld, rigkær og vandløb, samt de tilknyttede arter odder, bæklampret og vindelsnegle⁵.

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, 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 bevaringsstatus 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 funktionalitet for områdets bilag IV-arter.

2.6.1.5 Rødlistede og fredede arter

Der er i området observeret en række fuglearter, som er alle er rødlistede i kategorien VU (sårbar). Det omfatter arter som bjergvipstjert og isfugl, samt grønbenet rørhøne og rød glente. Derudover er der på samme kalkoverdrev vest for Grønhøjvej ved naturbesigtigelsen i 2021 fundet to rødlistede arter af mosser: *Weissia longifolia* i kategorien VU (sårbar) og *Entosthodon fascicularis* i kategorien DD, som angiver, at der for arten foreligger utilstrækkelige data. Derudover er der på kalkoverdrevet 300 meter vest fra projektområdet observeret forekomst af tyndakset gøgeurt.

Der står enkelte udgåede elletræer i linjeføringen for vejtracéet på bredden af Bygholm Å. Eftersom der er spættehuller i disse, er de omfattet af artsfredningsbekendtgørelsen. Ifølge gældende ret (Bekendtgørelse om fredning af visse dyre- og plantearter, mv., indfangning af og handel med vildt og

⁵ Natura 2000-Basisanalyse 2022-2027, Revideret udgave Bygholm Ådal Natura 2000-område nr. 236 Habitatområde H236. Miljøstyrelsen

pleje af tilskadekommet vildt) er det ikke tilladt at fælde hule træer og træer med spættehuller i perioden 1. nov. – 31. aug. Dvs. fældning af træerne skal ske i september-oktober i samråd med Naturstyrelsens vildtkonsulent. Eftersom træerne er vurderet uegnet som vinterrastested for flagermus, vurderes det dog også hensigtsmæssigt, hvad angår flagermus, at fjerne træerne i vintermånederne. Dette kræver dog en dispensation fra bekendtgørelsen om fredede arter. Alternativt vil træerne med fordel kunne fældes ultimo oktober hvor flagermusene primært opholder sig nær deres vinterrastesteder og derfor ikke vil være til stede i de få udgåede træer.

Der er inden for eller i nærheden af projektområdet observeret flere fuglearter, som optræder på den danske rødliste i kategorien sårbar (VU) og fuglebeskyttelsesdirektivets bilag 1. Forekomsterne af ynglefugle, trækfugle samt rovfugle i eller i nærheden af projektområdet, er nærmere beskrevet i vedlagte miljøkonsekvensrapport, kapitel 15, bilag 3.

2.7 Rekreative interesser

I anlægsperioden vil det, af sikkerhedsmæssige hensyn, være nødvendigt at afspærre den del af Nørrehåbstien der ligger i projektområdet. Det vil derfor ikke være muligt at bevæge sig fra området omkring Bygholm Sø og Rugballe til de rekreative stier i den vestlige del af kommunen syd om Bygholm Ådal på Nørrehåbstien. Det vil her være nødvendigt at krydse nord om Vega erhvervsområdet. Det vil i anlægsfasen være muligt at benytte Stampemøllevej og Grønhøjvej for både gående, cyklende og biler, og færdsel ad disse veje forhindres ikke. Der er også mulighed for færdsel som i dag på den del af Nørrehåbstien, der ikke ligger inden for projektområdet.

Den nuværende rekreative værdi ved at kunne færdes i den ellers uforstyrrede ådal vil ikke være til stede i anlægsperioden. Projektets negative påvirkning af de rekreative værdier vurderes at være høj i anlægsfasen. Dog er påvirkningen lokal og koncentreret omkring anlægsarbejdet knyttet til landskabsbroen og terrænreguleringerne i ådalen. Påvirkningen er relateret til anlægsfasen og derfor af midlertidig karakter. Dertil vil det være muligt at færdes af en alternativ rute, så stiforbindelsen ikke brydes.

Samlet set vurderes projektet i anlægsfasen at medføre en moderat negativ påvirkning af de rekreative forhold i både Bygholm Ådal og Nørrehåbstien. I det øvrige landskab uden for stien og ådalen er påvirkningen på rekreative interesser i anlægsfasen ubetydelig.

I driftsfasen vil forløbet af Nørrehåbstien være ændret i forhold til i dag, idet 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. Projektet medfører ikke fysiske begrænsninger i adgangen til området for de brugergrupper, der forventes at anvende området i dag (hundeluftere, cyklister, fodgængere mv.), men den rekreative oplevelse af ådalen vil være ændret på den strækning hvor vej-anlægget krydser. På baggrund af ovenstående, vurderes påvirkningen på de rekreative interesser i driftsfasen i forbindelse med Nørrehåbstien at være mindre negativ.

De rekreative interesser og ådalens sårbarhed knytter sig i høj grad til den landskabelige værdi og ådalens uforstyrrelighed, men i høj grad også til adgangsforholdene. Etableringen af en bro hen over ådalen vil ændre ådalens karakter og visuelle forhold fra at være en åben, naturpræget og uforstyrret ådal til en ådal, der er visuelt præget dels af den nye bro og dels af trafikken, som vil skabe visuel uro i ådalen. Derudover vil støj og visuel uro fra vejen påvirke den rekreative værdi negativt, også selvom

støjgrænserne i dette projekt kan overholdes. På baggrund af ovenstående, vurderes påvirkningen på de rekreative interesser i driftsfasen i Bygholm Ådal at være moderat negativ.

Projektets påvirkning af rekreative interesser i anlægs- og driftsfase er beskrevet og vurderet i vedlagte miljøkonsekvensrapport, kapitel 13, bilag 3.

2.8 Kulturhistoriske interesser

Projektet vurderes ikke at påvirke kulturhistoriske interesser da vejtracéet ikke ligger i eller nærområder, som er udpeget med kulturhistoriske interesser (kulturarvsareal og bevaringsværdige kulturmiljøer). Der er ikke registreret fredede fortidsminder i området eller arealer omfattet af fortidsmindebeskyttelseslinjer. Der er heller ikke beskyttede diger inden for eller nær projektområdet. Museumslovens procedurer for høring af museet, samt arkivalske og arkæologiske forundersøgelser følges ligeledes ved evt. påtræffelse af fund under anlægsarbejdet.

2.9 Afværgeforanstaltninger

I projektudviklingen og gennem miljøvurderingsprocessen er der fundet og opsat en række afværgetiltag, som er nødvendige for realisering af projektet, så projektet tager mest muligt hensyn til miljøet.

2.9.1 Anlægsfase

- Naboer informeres om arbejdets tidsplan i god tid, inden arbejdet startes
- Spuns og pæle vil hovedsagligt blive nedvibreret. Kun ved en hård eller leret jordbund bliver spunsen nødt til at rammes ned.
- Der skal forud for anlægsarbejdet opsættes en procedure for håndtering af spild af forurenede stoffer, hvor et eventuelt spild straks opsamles og Horsens Kommune underrettes.
- Støvdannelse skal minimeres ved reduktion af hastighed ved kørsel på grusveje og jordarealer, samt løbende renholdelse af befæstede veje. Der vil blive foretaget støvbekæmpelse i nødvendigt omfang i form af udlægning af køreplader eller vanding af arbejds- og oplagsområder samt ubefæstede adgangs- og arbejdsveje, særligt i perioder med blæst og i tørre perioder, så mængden af støv reduceres til et acceptabelt niveau.
- I anlægsfasen skal maskiner og materiel opbevares på befæstede arealer eller arealer, hvor overjorden efterfølgende afgraves og bortskaffes.
- Der sikres i anlægsfasen to meters respektafstand til Bygholm Å, målt fra vandløbets brink, hvor der ikke foregår færdsel eller opføres konstruktioner.
- Arbejdsarealer afgrænses med hegn ud mod de beskyttede naturområder, Bygholm Å og Hatting bæk.
- 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.
- Den midlertidige grundvandssænkning sker ved reinjektion for at begrænse sænkingsudbredelsen mest muligt, så påvirkningen er begrænset til byggegrubernes nærområde.
- Fældning af elletræer skal ske i september-oktober i samråd med Naturstyrelsens vildtkonsulent.
- Nedbringning af spuns og pæle skal ske i tidsrummet fra 1 time efter solopgang til 1 time før solnedgang i perioden 1. maj - 1. oktober, hvorved det kan undgås, at flagermusene forstyrres med støj under vinterdvalen så den økologiske funktionalitet for eventuelle vinterræstelokaliteter reduceres.

2.9.2 Driftsfase

- Broen er i udformningen tilstræbt udført, så den har så let et udtryk som muligt og med mulighed for kig under broen på langs af ådalen. Der er i placeringen af broen på tværs af ådalen lagt vægt på, at broen giver mindst mulig påvirkning af landskab og natur.
- Skråninger ved broens tilslutning til ådalen, dvs. ved terrænreguleringerne, er søgt tilpasset med bløde skråningsflader, der er tilpasset det omgivende landskab og terræn.
- Skærmene på broens sider udføres af ikke-reflekterende (matterede) materialer, så der ikke opstår lysgener med reflekterende sol set fra omgivelserne.
- Med undtagelse af beplantning langs vejen af hensyn til flagermus, skal terrænreguleringerne og øvrige påvirkede arealer i ådalen ikke tilplantes eller tilsås, men skal efterlades til naturlig genvækst af områdets vegetation. Terrænreguleringernes skrænter skal, så vidt det er muligt af hensyn til erosion, efterlades med næringsfattig jordbund, dvs. uden muldlag, så muligheden for overdrevsvegetation fremmes.
- Over skråningsanlæggene i hver side af ådalen etableres beplantning af træer og buske langs vejen på begge sider inden vejen tages i brug. Beplantningen etableres, så den bliver tæt og når en højde på minimum 2,5 m og derved bliver funktionel mht. at lede flagermus ned i ådalen eller "løfte" flagermus, der krydser vejen. Beplantningen skal bestå af arter, der ikke tiltrækker insekter. Bevoksningen suppleres med vildthejn, som har samme funktion, indtil beplantningen når den ønskede højde og tæthed.
- Som afværgeforanstaltning mod trafikdrab af stor vandsalamander, der forsøger at krydse vejbanen på nordsiden af Bygholm Å, etableres der permanent paddehegn på begge sider af vejen i en strækning af 200 m fra vejbroen, på nordsiden af Bygholm Å. Paddehegnet etableres og vedligeholdes i overensstemmelse med anvisning til et funktionelt paddehegn beskrevet i Vejdirektoratets vejledning "Hegning langs veje" og Erfaringskatalog for paddehegn. Paddehegnet vil være opsat og funktionelt inden vejen tages i brug.
- Der skal etableres en afværgeforanstaltning, samtidigt med etablering af regnvandsbassinerne, der reducerer kobberkoncentrationen i udledningen, så tilstanden i recipienten ikke forringes og målopfyldelse ikke forhindres. Dette kan blandt andet sikres ved anvendelse af en renseløsning med stenuld (Rockflow), Alternativt anvendes en renseløsning der dokumenteret kan levere en tilsvarende rensegrad. Dette kan evt. ske ved en efterpolering af det udledte vand der tilbageholder finpartikulært materiale og sorberer opløst kobber. Ved anvendelse af Rockflow opnås den tilstrækkelige rensegrad ved en rensning bestående af en filtrering, hvilket tilbageholder partikulært bundne MFS, fungerende på samme måde som et almindeligt regnvandsbassin. Efter filtreringen vil vandet ledes over en sorbent monteret i en brønd. Sorbenten vil særligt være målrettet kobber og vil bestå af jernoxider. Sorbenten vil både binde mindre kolloide partikler, som kan indeholde betydelig mængder kobber og øvrige MFS, og desuden opløst kobber. Efter rensning kan det rensede vand ledes til bassin og videre til recipient. Afværgetiltaget vil reducere koncentrationen af totalt kobber i udløbet til en koncentration betydeligt lavere end det maksimale miljøkvalitetskrav for kobber. Den resulterende koncentration af kobber i Bygholm Å vil korrigeret for biotilgængelighed ligeledes ikke overskride det generelle miljøkvalitetskrav. Med afværgetiltaget kan det også afvises, at udledningen af vejvand vil forringe tilstanden eller forhindre målopfyldelse for kvalitetselementet nationalt specifikke stoffer. Renseløsningen vil også reducere udledningen af organiske og ilt-forbrugende stoffer,

herunder BI-5. Rensegrader for organisk stof (COD) er omkring 50% for Rockflow⁶. Derudover, vil opløste PAH-stoffer sorbere til stenulden, som har en sammenlignelig KD-værdi med jord⁷.

Bilag:

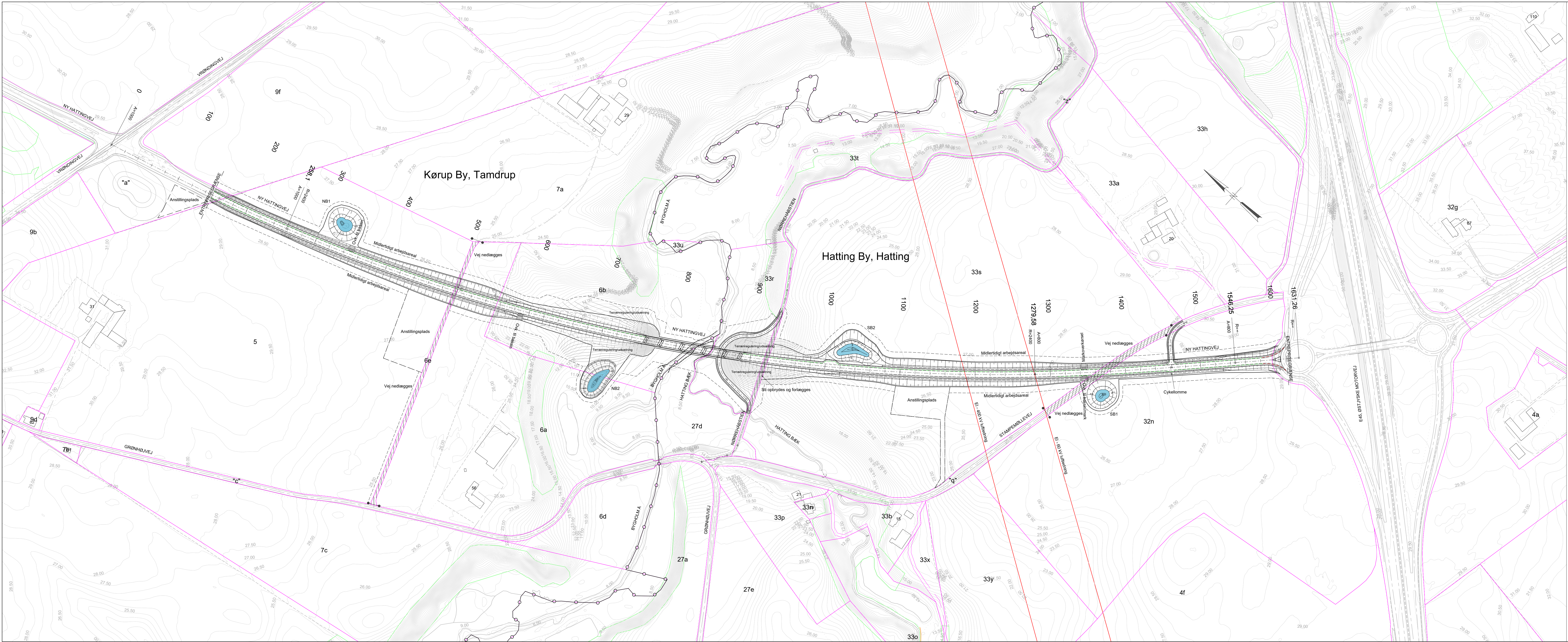
1. Situationsplan
2. Natura 2000-konsekvensvurdering
3. Miljøkonsekvensvurdering (VVM)

⁶ Filtertechnologi til rensning af regnvand i tætbebyggede områder. Miljøstyrelsen. MUDP Rapport, januar 2021

⁷ <https://regnvandskvalitet-abc.teknologisk.dk/media/1183/anvisning-for-rockflow.pdf>

Bilag 1

Situationsplan



SIGNATURER

Asfaltvulst, 300x100 mm, AB

Asfaltvulst, 100x50 mm, AB

NOTE

Alle ubenævnte mål er i m.

KOORDINATSYSTEM/HØJDESYSTEM: DKT/M2

Horsens Kommune
Ny forbindelsesvej Horsens C (E45) til VEGA

Plantegning
St. 150 - 1.620, Entreprisegrænse VEGA - Horsens C (E45)

Proj.	LLH	Tegnet	LLH	Kontrol.	CAP	Godk.	RRS	Dato	07.06.2023	Rev.	
-------	-----	--------	-----	----------	-----	-------	-----	------	------------	------	--

ATKINS
Member of the SNC-Lavalin Group

Atkins Danmark A/S
Emil Møllers Gade 41 D
8700 Horsens

Tlf.: 5251 9000
www.atkins.dk

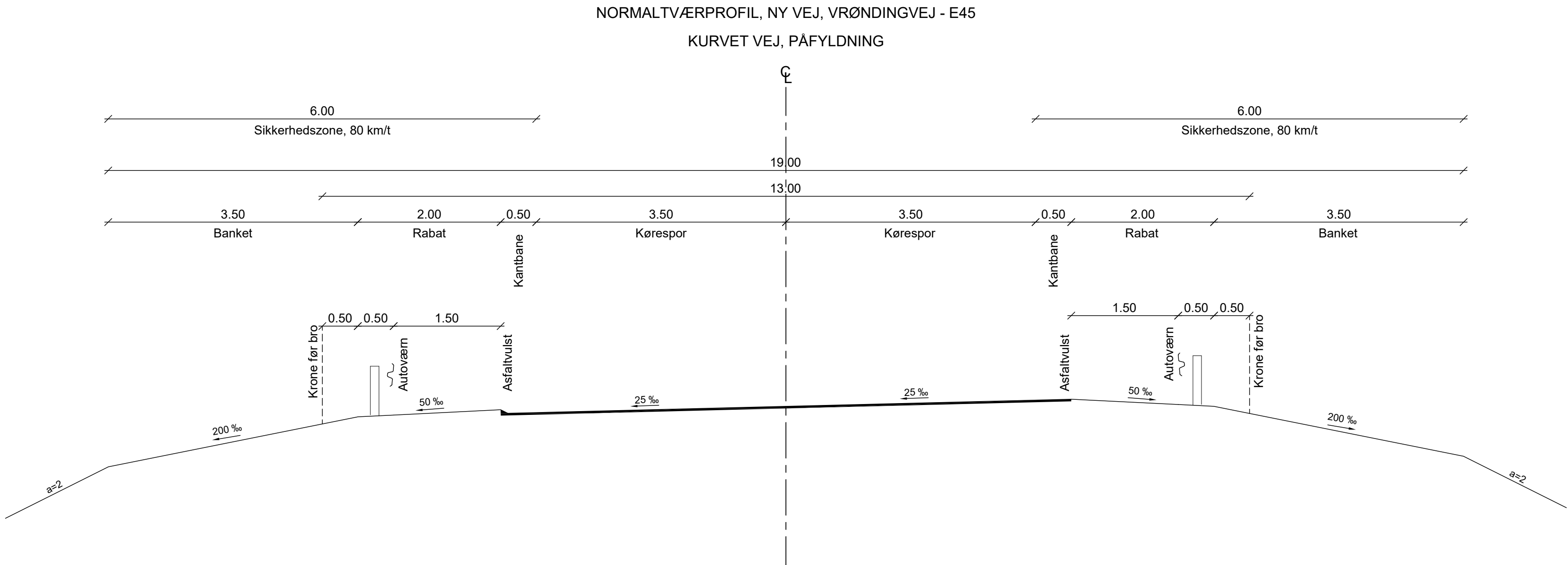
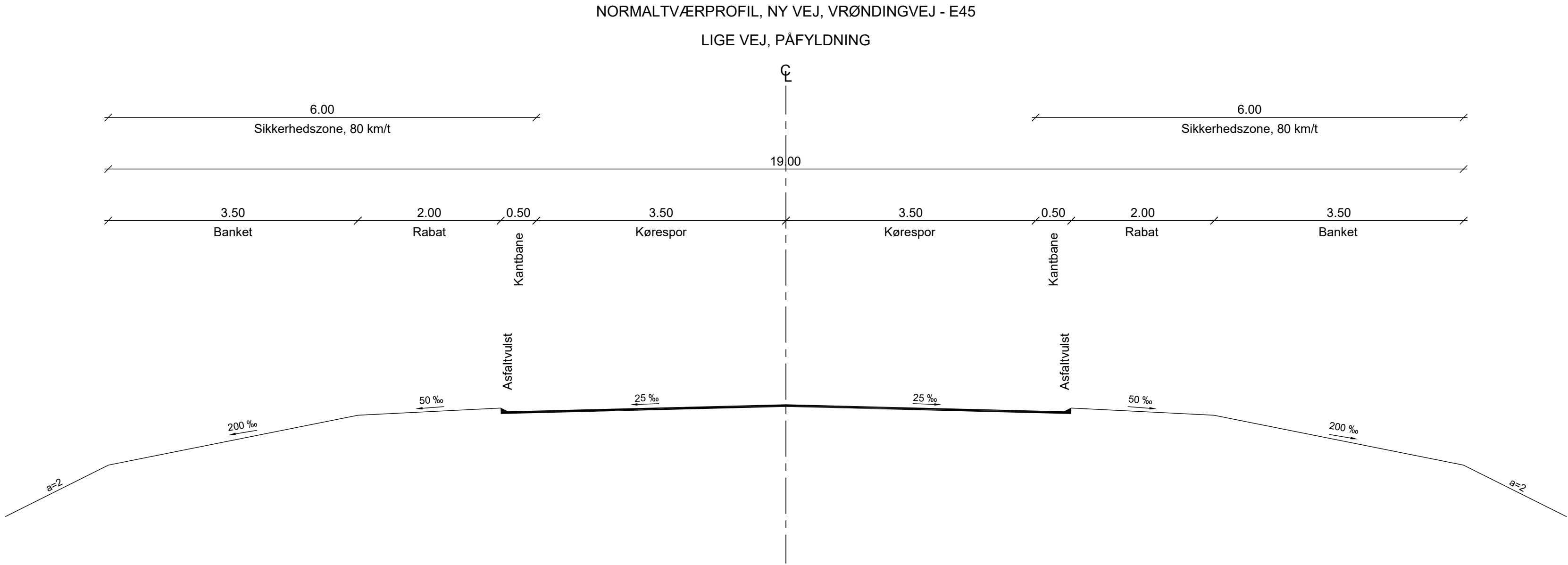
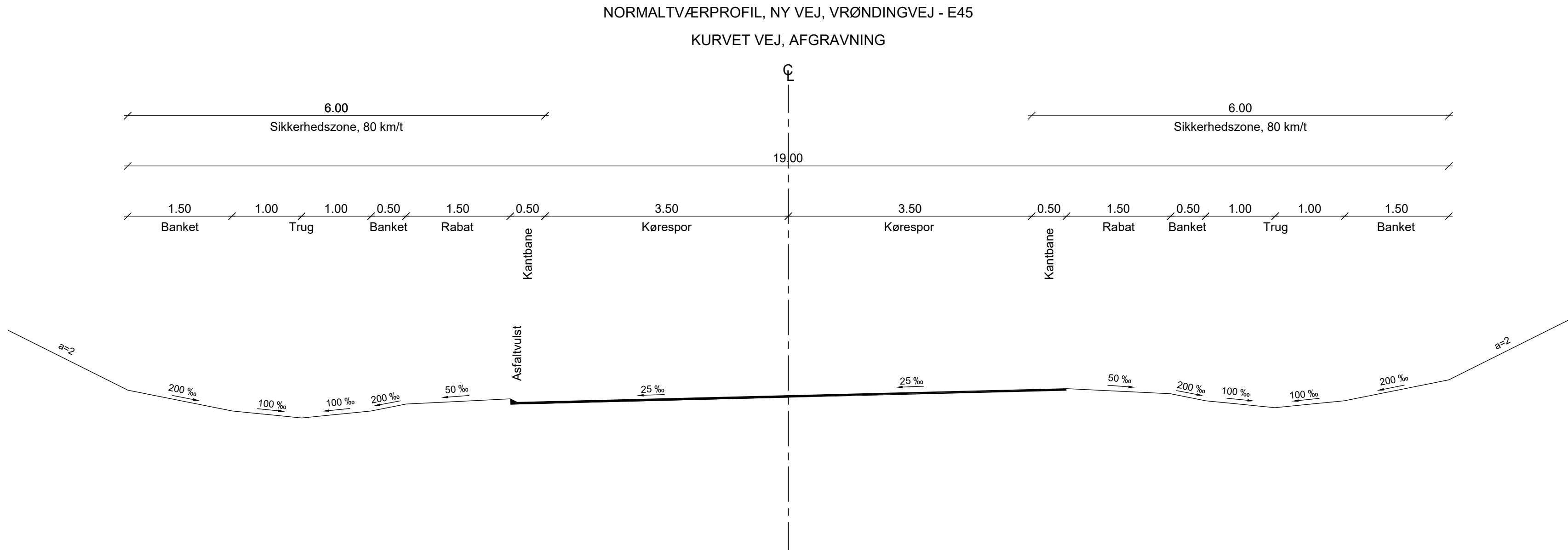
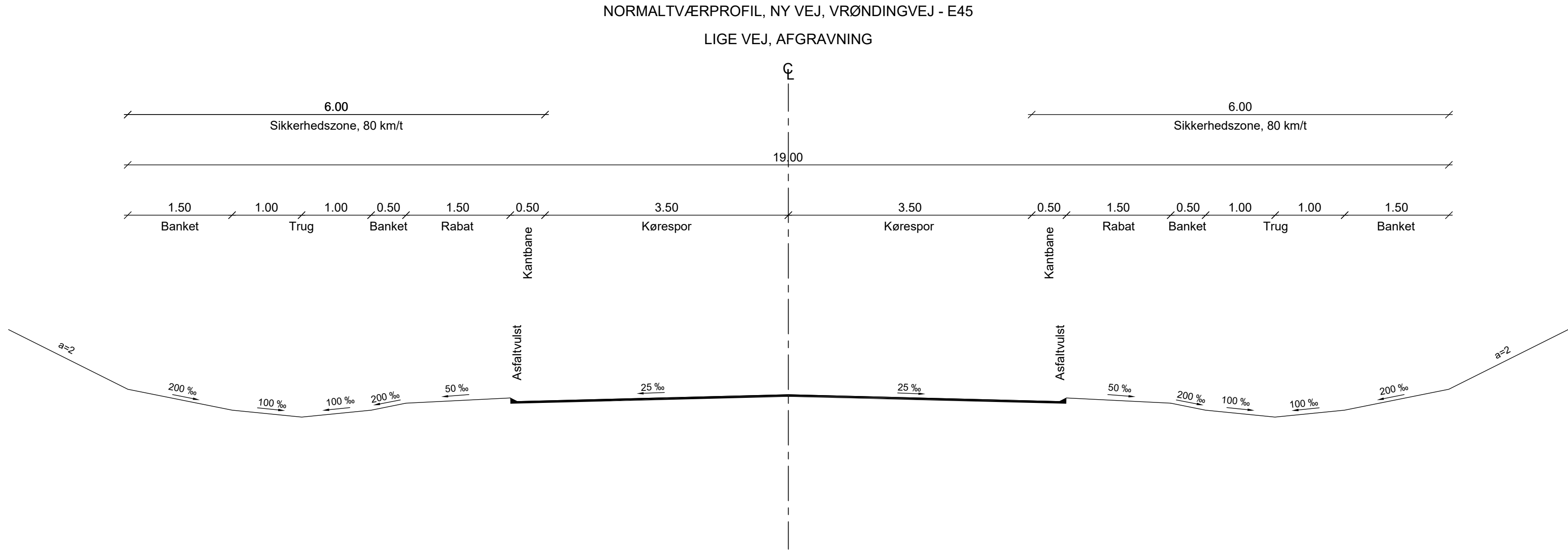
Tegn. nr.

T_VEJ_201

Ver.

1

7. juni 2023 15:28:13



NOTE

Alle ubenævnte mål er i m.

KOORDINATSYSTEM/HØJDESYSTEM: DKT M2/DVR90

Horsens Kommune
Ny vejforbindelse Vrøndingvej - E45

Normaltværprofiler					Sag nr.	1013515
					Mål	1:50

Proj.	LLH	Tegnet	LLH	Kontrol.	BMJ	Godk.	ISO	Dato	07.01.2021	Rev.	
-------	-----	--------	-----	----------	-----	-------	-----	------	------------	------	--

ATKINS		Atkins Danmark A/S		Tlf.: 5251 9000		Tegn. nr.		Ver.	
Member of the SNC-Lavalin Group		Emil Møllers Gade 41		www.atkins.dk		1013515-401		A	
		8700 Horsens							

K:\1013515 VVM Vrøndingvej - E45\06 Gennemførelse\Cad\1 - VEJ\1013515-400-normaltværprofil.dwg

07.01.2021 14:13:30

Bilag 2

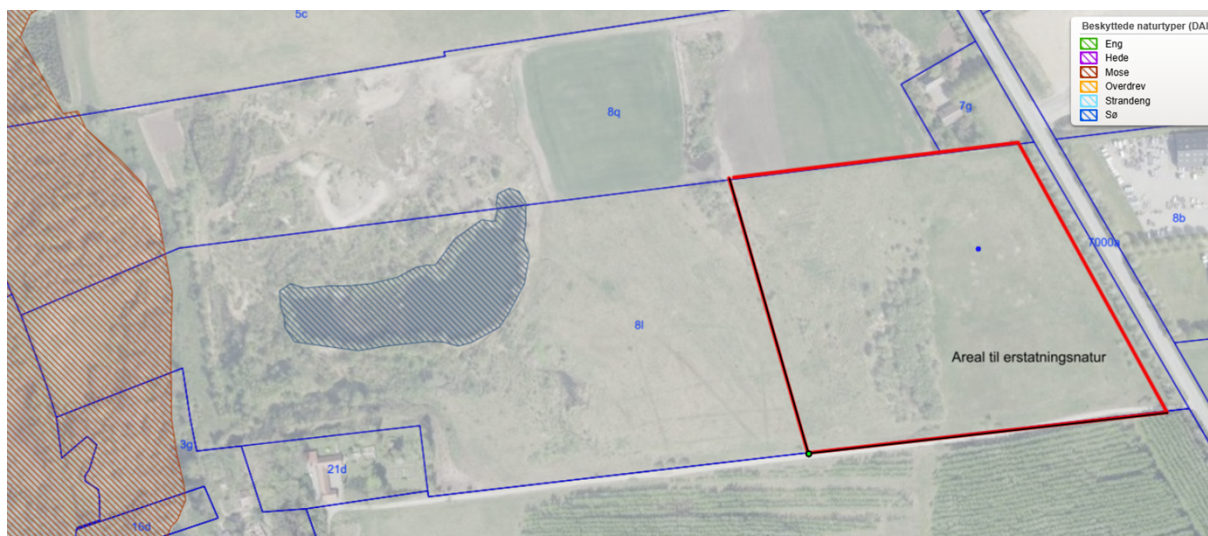
Natura 2000-konsekvensvurdering

Bilag 3

Miljøkonsekvensvurdering

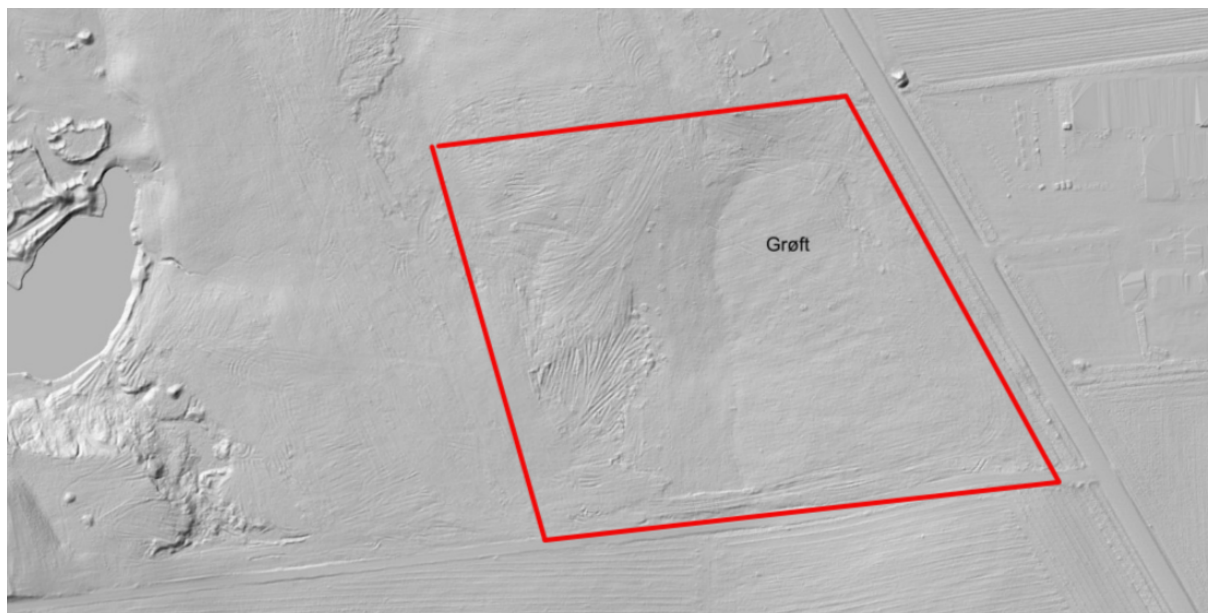
Bilag 5 – Kort erstatningsnaturareal

Erstatningsnatur udlægges på matr.nr. 8l, Gantrup by, Voerladegård, se nedenstående figur. Matrikel 8l, Gantrup By, Voerladegård, er 12,2 ha. Der udlægges 4,3 ha i matriklens østlige ende.



Luftfoto 2024. CC By GeoDanmark. Placering af erstatningsnaturarealet.

Af skyggekort markerer placeret rød pil den langsgående grøft gennem arealet.



Skyggekort. CC BY Klimadatastyrelsen. Placering af erstatningsnaturarealet på skyggekort

Bilag 6 - Høringssvar og kommunens bemærkninger

Partshøringsbrev afsendt 16.5.2025. Frist for bemærkninger 13.juni 2025.

Høringssvar Grønhøjvej 56 indkommet 12.6.2025

1. Høringssvar af 16. maj 2025 til §25 tilladelse – Langhoff

Indledningsvis vil vi henvise til vores høringssvar af 16. maj 2025 til udkast om afgørelse til §25 tilladelse til ny forbindelsesvej fra VEGA til Horsens C der vedhæftes som **bilag 1**, idet de deri anførte bemærkninger også gøres gældende til nærværende høringssvar.

Kommunens bemærkning: *Ingen bemærkninger*

2. Supplerende bemærkninger:

Der henvises desuden til bemærkninger i høringssvar vedr. Naturbeskyttelseslovens §3 og §16 i samme sagskompleks.

Kommunens bemærkning: *Ingen bemærkninger*

3. Samfundsmæssig nødvendighed:

Horsens Kommune har begrundet dispensationen med, at det er en samfundsmæssig nødvendighed at etablere det pågældende vejanlæg, hvilket efter vores opfattelse ikke er korrekt.

Faktum er, at DSV Road A/S (DSV) har lavet en kæmpe udvidelse af sit eksisterende transportcenter i Lund, og i forbindelse med købet af jorden fra Horsens Kommune betingede DSV sig at Horsens Kommune samtidig etablerede den direkte forbindelsesvej fra VEGA til E45. Realiteten er således at den altovervejende begrundelse for forbindelsesvejens etablering er økonomiske hensyn og erhvervsmæssige interesser hos DSV, hvilket Horsens Kommune uden forbehold allerede ved salget af erhvervsjorden til DSV valgte at imødekomme uden nogen former for forudgående undersøgelser mv. Der foreligger således ikke så tungtvejende private erhvervsinteresser, at der er grundlag for at med-dele dispensation til at ødelægge den beskyttede natur med en tungtrafikeret ekstra og direkte forbindelsesvej til motorvej E45. Det skal ligeledes understreges at linjeføringen af vejen har til formål, at lave den mest direkte tilkørsel til DSV uden hensyn til naturen i området, uagtet hvad der anføres i udkast til afgørelsen.

Vejen er planlagt af WSP på vegne af DSV, og WSP har efterfølgende afvist alle andre alternativer eller evt. påvirkninger af den beskyttede natur, som Danmark har forpligtet sig til at passe på og bevare.

Der henvises til rapport fra Rambøll til Vejdirektoratet fra december 2019, der viser at med ombygningen af afkørsel 56A Horsens V, vil der kunne ske en tilfredsstillende afvikling af trafikken i hele tilslutningsanlægget i både morgen- og eftermiddagsspidsstimen, hvor trafikken vil kunne afvikles uden tilbagestuvning mellem de 2 signalanlæg. Rapporten vedlægges som **bilag 2**.

Hvordan forholder Horsens Kommune sig til denne viden i forhold til forbindelsesvejens nødvendighed, når der i ansøgningsmaterialet fra bygherre står anført under afsnittet øget tilgængelighed, at det ikke opnås ved udbygning af det eksisterende vejnet? Det bemærkes i den forbindelse, at forbindelsesvejen ikke er med i Horsens Kommunes trafikplan frem til 2030.

Det er muligt at forbindelsesvejen vil give en aflastning af Silkeborgvej og Ny Silkeborgvej, det gør alle ekstra veje, men når Rambøll konkluderer i rapporten fra december 2019 til Vejdirektoratet at trafikken vil kunne afvikles tilfredsstillende ved den nye bro ved afkørsel 56A Horsens V, har Horsens Kommune ikke opfyldt kravet om at kunne dokumentere forbindelsesvejens nødvendighed set ud fra et samfundsmæssigt perspektiv. Betingelserne for at kunne ekspropriere er således ikke opfyldt efter vores vurdering.

I notat fra Rambøll til Horsens Kommune af 11. august 2021, bilag 8, er anvist alternative løsninger på Silkeborgvej til at kunne klare trafikafviklingen frem til 2030, hvor der ikke skal inddrages § 3 arealer. Hvorfor arbejder Horsens Kommune ikke videre med denne løsning som kan laves for langt billigere budget, end forbindelsesvej igennem ådalen?

Kommunens bemærkning: *Projektets linjeføring og vurderingen af den samfundsmæssige nødvendighed af vejen i forhold til blandt andet beskyttede områder er adresseret i plangrundlaget for vejen. Plangrundlaget, hvori også alternative linjeføringer er undersøgt, forelægger i form af Kommuneplantillæg 2017-34, som er politisk vedtaget, og kan ses på Horsens Kommunes hjemmeside. Plangrundlaget er miljøvurderet, og den overordnede vurdering af den samfundsmæssige nødvendighed for vejen beror således på en afvejning af flere interesser, som er belyst i de oplysninger, der ligger til grund for plangrundlaget.*

4. Sammenfatning:

På baggrund af ovenstående bør strækningstilladelsen ikke gives. Da vi den 11. juni 2025 har fået afslag på aktindsigt af Horsens Kommune, må det forventes, at en evt. §25 tilladelse vil blive påklaget til Miljø- og Fødevareklagenævnet og en evt. strækningstilladelse til forbindelsesvejen må afvente klagenævnets behandling jf. rækkefølgebestemmelse.

Kommunens bemærkning: *Ingen bemærkninger*

Høringssvar – Grønhøjvej 55 indkommet 13.6.2025

Vi har en mælkeproduktion på Grønhøjvej 55, som bliver berørt ved gennemførsel af dette projekt, både værdi forringelse men også driftstab. Nu er dette høringssvar for anden gang, som betyder at vi har gjort os noget erfaring fra tidligere og hvis det ikke bliver meget bedre anden gang, så koster det os dyrt. Når dette er sagt har jeg en forståelse for, at man fra kommunens side forsøger at få projektet gennemført så billigt som muligt. Men jeg synes at man skal sætte mennesket før systemet og derefter gøre det så billigt som muligt og med mest hensyn til miljøet. Miljø og det man kalder almen interesse er blevet misbrugt de seneste år, som undskyldning for at træffe nogle politiske beslutninger og omvendt. Der er ingen mennesker i Horsens byråd eller deres embedsfolk, som vil have denne vej i deres baghave og få 250.000, kr. i værdiforringelse. Det er her kæde hopper af!

Som mælkeproducent er man underlagt mange regler og krav, men de fleste er helt naturligt for os og er ting som vi i forvejen gør!. Nu bruger vi bare en masse ressourcer på at registrere, lave ansøgninger, betale afgifter, altså pengene frem og tilbage. Men skid være med det, jeg vil heller slås med papirer end et gevær. Vi driver her en produktion som vi er stolte af, og hvor mennesker og dyrene trives i samspil med natur, miljø, økonomi og det øvrige samfund. Som direktør af vores selskab, er jeg forpligtet til af få det i den bedste balance. Det samme må gælde for kommunen.

Personligt syntes jeg, at man ikke skal have flere veje, men i stedet større veje, det er billigere i etablering og drift. Også trafiksikkerhed er bedre på de stor veje (vi har det fleste alvorlige ulykker på veje som Silkeborgvej, Nørre Snedevej og Viborgvej) og man vil også opnå projektets formål ved at lave Silkeborgvej til en 4 sporet vej, fra ringvejen til det gl. mejeri ved Lund !. Og fjerne nogle af de rundkørsler og lave noget trafiklys i stedet for. Jeg har forstået at man allerede er godt i gang ifm. udvidelse af motorvejen, ny bro og direkte svingbane til motorvejen, derfor er det oplagt at forsætte begge veje til Horsens by og til Lund ved det gl. mejeri.

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, det er farligt og koster os meget tid. Derfor vil vi have det med denne gang. Og det er en meget meget lille indgreb ift. til hele projektet . Jeg har vedhæft skitse og markeret med orange. Jeg har informeret Anders Blok (bygesags behandler) og han har også bekræftet modtagelse, og håber at der findes en løsning på det, hvis projektet bliver til noget.

Kommunens bemærkning: *Det bemærkes, at høringssvaret er indkommet efter frist for indsendelse af høringssvar. Omkring stien er den dimensioneret til landbrugskøretøjer og kan således efter kommunens vurdering anvendes som adgang til markarealerne.*