

Dispensation å-beskyttelseslinjen – Forbindelsesvej Vega – E45

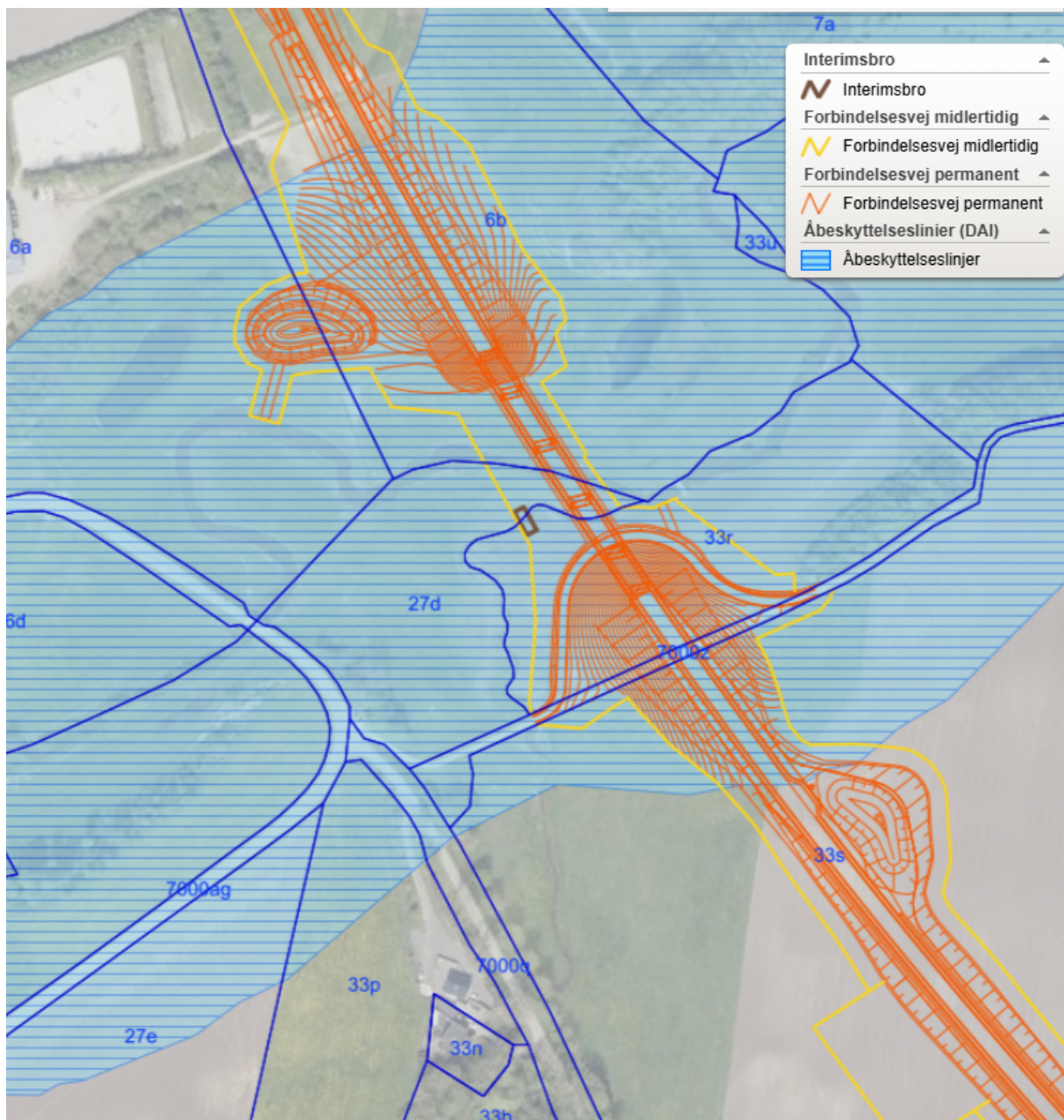
Horsens Kommune, Affald, Trafik og Ejendomme (Bygherre) ønsker at anlægge et vejanlæg med landskabsbro tværs over Bygholm Ådal, herunder etablere regnvandsbassin, etablere paddehegn, ændre ådalens terræn, etablere beplantningsbælte langs vejanlægget, forflytte en vandresti (Nørrehåbstien) samt etablere 1.4 ha midlertidige arbejdsarealer (stillads, kran, interimsbro mm.). Vejanlæg mm. etableres på følgende matrikler indenfor å-beskyttelseslinjen:

- Matr. nr. 6a, 6b, Kørup By, Tamdrup
- Matr. nr. 27d, 33r og 33s, Hatting By, Hatting
- Matr. 7000z, Hatting by, Hatting.

Det ansøgte kræver dispensation fra naturbeskyttelseslovens¹ § 16, å-beskyttelseslinjen.

Vejanlæggets placering inden for å-beskyttelseslinjen fremgår af nedenstående figur.

¹ Naturbeskyttelsesloven (LBK nr 1986 af 27/10/2021 om lov om naturbeskyttelse)



Figur 1. Luftfoto 2024 (CC BY) Klimadatastyrelsen. Forbindelsesvejens placering indenfor å-beskyttelseslinjen.

De ansøgte delelementer fremgår af figur 2:



Figur 2 Klip fra ansøgningsmaterialet. Projektets delelementers placering indenfor årskovsbeskyttelseslinjen.

Horsens Kommune, Natur og Miljø (Horsens Kommune) giver under henvisning til naturbeskyttelseslovens § 65, stk. 1 dispensation fra naturbeskyttelseslovens § 16; årskovsbeskyttelseslinjen til at etablere nedenstående, jf. figur 1 og figur 2:

- Vejanlæg med landskabsbro
- Ændringer af terræn i tilknytning til vejanlæg og landskabsbro
- Regnvandsbassin
- paddehegn
- Forflytning af rekreativ sti; Nørrehåbstien
- Etablering af tætte beplantningskrat langs vejanlægget
- Etablering af 1,4 ha midlertidigt arbejdsareal i tilknytning til landskabsbroen, herunder udlæg af materiale på arbejdsveje, opsætning af stillads, etablering af interimsbro over Hatting Bæk og opsætning af kran.

Det ansøgte er beliggende på følgende matrikler: 6a, 6b, Kørup By, Tamdrup, 27d, 33r og 33s, Hatting By Hatting og matr. 7000z, Hatting by, Hatting.

Hjemmel

Denne afgørelse er truffet efter § 65, jf. § 16, i naturbeskyttelsesloven. Se lovtekst bilag 1.

Dispensationen gives på følgende vilkår:

1. Projektet etableres i overensstemmelse med de fysiske og miljømæssige rammer, som er angivet i bygherres ansøgning til projektet (bilag 2) og miljøkonsekvensrapporten (bilag 3).
2. Tilladelsen bortfalder, såfremt den ikke er udnyttet inden 3 år.

Anlægsfasen

3. Forud for anlægsarbejderne skal bygherre anmode Horsens Museum om at foretage arkæologiske forundersøgelser, herunder fremkomme med en udtalelse mv. i overensstemmelse med museumslovens § 25-26 i forhold til projektområdet. Undersøgelserne skal foregå indenfor arbejdsarealet, jf. fig. 2, hvor der senere, inden anlægsoptagelse, skal opsættes byggepladshegn. Forundersøgelserne må tidligst ske, når denne dispensation fra naturbeskyttelseslovens § 16, jf. §65, stk. 1 samt dispensation fra naturbeskyttelseslovens § 3, jf. §65, stk. 2 er meddelt og endelig.
4. Arbejdspladsen indrettes, så der ikke sker spild og forurening af vandløb og tilstødende arealer. Der skal forud for anlægsarbejdet opsættes en procedure for håndtering af spild af forurenede stoffer, hvor et eventuelt spild straks opsamles og Horsens Kommune, Natur og Miljø, underrettes.
5. 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.
6. Der skal i anlægsfasen sikres to meters respektafstand til Bygholm Å og Hatting Bæk, målt fra vandløbets kronekant, hvor der ikke foregår færdsel eller opføres konstruktioner. Se bilag 4 for oversigt over byggeplads og placering af hegn.
7. Vedrørende arbejdsarealer beliggende indenfor å-beskyttelseslinjen. 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 figur 3 ses arbejdsarealernes udstrækning, å-beskyttelseslinjen 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 bræmme langs vandløbene. Når hegnet er etableret, kontaktes Horsens Kommune.



Figur 3. Klip fra miljøkonsekvensrapporten 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.

8. Der må ikke køres med anlægsmateriel i arealer beskyttet efter naturbeskyttelseslovens § 3 beliggende indenfor å-beskyttelseslinjen uden for det i ansøgningen angivne arbejdsareal samt den opstillede hegning, jfr. vilkår 7 ovenfor.
9. Eventuelt midlertidigt oplag af jord og materialer samt opstilling af skurvogne skal indenfor arealer omfattet af å-beskyttelseslinjen, ske uden for områder med beskyttet efter naturbeskyttelseslovens § 3, som angivet i ansøgningen.
10. Ved etablering af arbejdsarealer i beskyttede naturområder beliggende indenfor å-beskyttelseslinjen hvor muldafrømning er nødvendigt, skal bygherre aftage de øverste 30 cm muldjord. Jord fra beskyttet eng og mose deponeres i særskilte oplag.
11. 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.
12. 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 arbejdsførelse er mulig i hele anlægsperioden.
13. Hvor arbejdsarealer indenfor å-beskyttelseslinjen uundgåeligt går ind i eng- og mosearealer beskyttet efter naturbeskyttelseslovens § 3, skal der i nødvendigt omfang udlægges køreplader for at undgå risiko for trykskader.
14. For at skabe mulighed for arbejdsførelse over Hatting Bæk etableres en interimsbro. Broen udføres ved nedbringning af træ- eller stålspæle 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.

15. 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.
16. Ved arbejdets afslutning skal arealer genetableres, så terrænet tilbageføres til samme terrænniveau, som opmålt ved arbejdets begyndelse, dog tilpasset det omkringliggende terræn og landskab med bløde skråningsflader ved dæmningsanlæggets tilslutning til ådalen. Muldafrømmede arealer reetableres ved genudlægning af muld fra samme lokalitet, så floraen og faunaen kan genetablere sig. Muldepoterne etableres, så risikoen for anaerobe gæringer og ødelagt struktur minimeres.
17. Ved retablering af arbejdsbælterne efter endt anlægsfase i de beskyttede naturområder indenfor å-beskyttelseslinjen skal bygherre borttage stabilgrus og geotekstil og arealet reetableres med den oprindelige overjord. Topjorden rømmet fra engarealet genudlægges inden for engens udstrækning.
18. Projektarbejdet forventes at tage højst 1 år fra påbegyndelse af arbejdet. Rækker arbejdet udover 1 år, skal Horsens Kommune orienteres herom.

Vilkår til vejanlægget

19. Broen etableres med lige lange brofag, og broens mellemunderstøtninger skal orienteres, så de flugter med ådalens forløb.
20. Broen udføres som en 5-fags betonbro med understøtninger placeret på begge sider af de to vandløb samt imellem vandløbene.
21. Længden af brofagene er regnet fra vest mod øst 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.
22. Skråninger ved broens tilslutning til ådalen skal tilpasses det omgivende landskab og terræn, jf. bilag 2, Ansøgningsmateriale (bilag 4; visualiseringer).
23. Broen etableres med runde søjler.
24. Søjlerne placeres, så der er minimum 5 m til åbrinkerne på de to vandløb.
25. Nørrehåbstien forlægges ned i ådalen ved vejanlægget, så den føres under landskabsbroen - se bilag 2; ansøgningsmateriale (bilag 1; situationsplan).
26. Den forlagte del af Nørrehåbstien hæves 0,6-0,9 m i forhold til terrænet mod åen for at sikre mod oversvømmelse fra vandløbet.

27. Stien etableres med grusbelægning som i dag.
28. Regnvandsbassin indenfor å-beskyttelseslinjen etableres med et areal i terræn på 1546 m² og med et permanent vandspejl på minimum 422 m².
Regnvandsbassinet anlægges med en organisk og naturlig udformning, som følger terrænkurverne med et skråningsanlæg på 1:5 eller fladere.
29. Dæksler for ind- og afløbsbrønde til regnvandsbassinet i ådalen skal etableres helt flugtende med terræn og som Ø600 støbejern i farven rustrød for at tilpasse udseendet til omgivelserne.
30. Regnvandsbassinet etableres med dykket ind- og afløb.
31. Der må ikke etableres servicevej til regnvandsbassin indenfor å-beskyttelseslinjen.
32. Regnvandsbassinet etableres uden udlæg af muldjord og udsåning af plantefrø.
33. 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.

Vilkår af hensyn til bilag IV-arter

34. I forbindelse med udførelse af fundamenter til landskabsbroen skal der foretages nedramning af spunsvægge til byggegruber omkring fundamenterne ved siden af og imellem Bygholm Å og Hatting Bæk.
35. Spuns og pæle vil hovedsagligt blive nedvibreret. Kun ved en hård eller leret jordbund må spunsen rammes ned.
36. 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 flagermus forstyrres med støj under vinterdvalen så den økologiske funktionalitet for eventuelle vinterrastelokaliteter reduceres.
37. 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.
38. Over skråningsanlæggene i hver side af ådalen skal der etableres tætte beplantninger 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 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.
39. Indtil der er etableret den fornødne tætte beplantning skal der etableres et 2,5 m højt vildthejn/trådhegn med tætte masker jf. vejdirektoratets vejledning om faunapassager². Hegnet kan nedtages når beplantning mv. er funktionel og i

² Vejregler, Faunapassager (Anlæg og planlægning) af 1. august 2020 (Vejdirektoratet), <http://vejregler.lovportaler.dk/showdoc.aspx?q=fauna&docId=vd20200080-full>

overensstemmelse med det i vilkår 39 anførte og efter forudgående godkendelse fra Horsens Kommune.

40. Bygherre skal af hensyn til padder etablere et permanent paddehegn på begge sider af vejen, på en 200 meter lang strækning fra vejbroen på nordsiden af Bygholm Å. Paddehegnet skal etableres og vedligeholdes jf. anvisninger i Vejdirektoratets vejledning "Hegning langs veje"³ og Erfaringskatalog for paddehegn. Paddehegnet skal være opsat og funktionelt inden vejen tages i brug.
41. 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 underrettes straks.
42. Spuns og pæle vil hovedsagligt blive nedvibreret. Kun ved en hård eller leret jordbund må spunsen rammes ned.
43. 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 flagermus forstyrres med støj under vinterdvalen så den økologiske funktionalitet for eventuelle vinterrastelokaliteter reduceres.
44. I forbindelse med udførelse af fundamenter til landskabsbroen skal der foretages nedramning af spunsvægge til byggegruber omkring fundamenterne ved siden af og imellem Bygholm Å og Hatting Bæk.

Vilkår af hensyn til målsatte vandforekomster

45. Det skal i anlægsfasen sikres, at evt. overløb fra bassinet i ådalen ledes over en overflade med fuld vegetation, så partikulært stof tilbageholdes.
46. Den midlertidige grundvandssænkning skal ske ved reinjektion for at begrænse sænkingsudbredelsen mest muligt, så påvirkningen er begrænset til byggegrubernes nærområde. Grundvandssænkningen skal udføres ved anvendelse af filtersatte borer, og det oppumpede vand ledes i et lukket vakuumsystem tilbage til samme grundvandsmagasin ved reinjektion via filterboringer. Der udstedes tilladelse efter miljøbeskyttelseslovens § 19 herom.
47. Det sikres, at diffust overfladevand med suspenderet materiale (sand, jord mv.) fra arbejdsarealerne og blottede jordflader og fra projektet i driftsfasen fra projektet i anlægsfasen, ikke kan tilstrømme vandløbene direkte. Dette skal ske ved etablering af render (op til 0,5 m dybe) og jordmiler (op til 0,5 m høje), som kan opsamle og forsinke afstrømmende overfladevand.
48. Der skal i anlægsfasen udlægges halmballer i de tværgående render for at sikre, at stoffer tilbageholdes. Renderne skal tilpasses halmballerens størrelse. Halmballerne skal være af en sådan beskaffenhed, at overfladevand kan sive gennem halmballerne.
49. Udledning af rensat regnvand må ikke medføre hyppigere eller større oversvømmelser af vandløbet, end hvad der ville være tilfældet ved afstrømning fra vandløbets naturlige opland. Udledningen skal således holdes indenfor

³ 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>

vandløbets profil/kronekanter. Dette skal ske ved at neddrogse udledningen til den naturlige afstrømning på 0,78 l/s/red. ha via en vandbremse.

50. Der skal etableres en afværgeforanstaltning, der reducerer koncentrationen af miljøfremmede stoffer, herunder kobber, i udledningen, så tilstanden i recipienten ikke forringes og målopfyldelse ikke forhindres. Der skal i forbindelse med afledningen af vand fra regnvandsbassinerne, udover selve bassinet, etableres en renseløsning eksempelvis med stenuld (RockFlow). Alternativt anvendes en renseløsning der dokumenteret kan levere en tilsvarende rensesgrad. Renseløsningen skal etableres samtidig med etablering af bassinet. Tilladelse efter miljøbeskyttelseslovens § 28, stk. 1, udstedes også herom.

Øvrige vilkår

51. Projektarbejdet forventes at tage ca. 1 år fra påbegyndelse af arbejdet. Rækker arbejdet udover 1 år, skal Horsens Kommune orienteres herom.
52. Tilladelsen bortfalder, såfremt den ikke er udnyttet inden 3 år.

Begrundelse for afgørelsen

Å-beskyttelseslinjen

Formålet med naturbeskyttelseslovens § 16; å-beskyttelseslinjen, er at sikre åer som værdifulde landskabselementer og som levesteder og spredningskorridorer for plante- og dyreliv. Bestemmelsen omfatter et forbud mod at placere bebyggelse (bygninger, campingvogne og lignende), foretage beplantning eller foretage ændringer i terrænet i en afstand af 150 m fra vandløb omfattet af å-beskyttelseslinjen. Bestemmelsen administreres forholdsvis restriktivt.

Etablering af vejstrækning inkl. landskabsbro og ændringer af terræn, etablering af Regnvandsbassin, tætte beplantningskrat langs vejanlæg, forflytning af Nørrehåbstien og etablering af midlertidige arbejdsarealer, inkl. stillads og kran, der etableres inden for en afstand af 150 m fra Bygholm Å, og kræver derfor dispensation fra § 16, å-beskyttelseslinjen.

Efter lovens § 65, stk. 2, kan Horsens Kommune gøre undtagelse fra § 16, stk. 1. Det beror på et konkret skøn, om der i sagen er tilstrækkeligt grundlag for at fravige hovedreglen. Ved en afgørelse efter § 65, stk. 2, jf. § 16, stk. 1, skal der lægges vægt på, om der er tale om et nødvendigt formål, som går forud for den generelle beskyttelsesinteresse og der ikke med dispensationen skabes en præcedensvirkning i strid med det generelle formål med naturbeskyttelseslovens regler.

Den samfundsmæssige nødvendighed af vejprojektet

Horsens Kommune vurderer, at der forelægger sådanne særlige omstændigheder, at der kan meddeles dispensation fra beskyttelsen i naturbeskyttelseslovens § 16, jf. § 65.

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 har vurderet, om betingelserne for at meddele en dispensation fra å-beskyttelseslinjen er opfyldt, og herunder særligt om der er en samfundsmæssigt tungtvejende begrundelse for et indgreb i en ådal beskyttet af naturbeskyttelseslovens § 16, 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 å-beskyttelseslinjen, 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 vejkorridor²⁴. Begrundelse for

⁴ Horsens Kommune, Kommuneplan 2021, Tillæg 2017-34 Teknisk Anlæg, Horsens Vest, 2021, <https://kommuneplan2021.horsens.dk/tillaeg/2017-34-teknisk-anlaeg-horsens-vest/>

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 trafikikkerhedsmæssige og forsyningsmæssige overvejelser, der ligger til grund for den valgte løsning.

Horsens Kommune kan derfor tilslutte sig vurderingen i ansøgning om dispensation fra å-beskyttelseslinjen (bilag 2) og miljøkonsekvensrapporten (bilag 3), hvorefter den valgte løsning er den samfundsmæssigt bedste i forhold til det forsynings- og trafikikkerhedsmæssige 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 en meddelelse af dispensation fra beskyttelsen i naturbeskyttelseslovens § 16 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.

Landskabelig vurdering

Det er Horsens Kommunes vurdering, at vejstrækningen med landskabsbro og tilhørende dæmningsanlæg af iagttageren vil opleves som et teknisk element. Dermed vil den landskabelige oplevelse af ådalen både blive forstyrret og væsentligt forandret i forhold til nuværende situation, hvor det alene er de tekniske elementer; Grønhøjvej og Nørrehåbstien, begge liggende i terræn, der forstyrrer ådalen i mindre grad. Forstyrrelsen sker på trods af, at ansøger har tilpasset broen til landskabet ved udformning, placering og materialevalg, og at broen, med sine runde søjler, får et afdæmpet og roligt udtryk, hvor søjler og sider giver et åbent gennemsyn samt at broens tilslutning til ådalen med terrænreguleringer er tilpasset det omgivende landskab og terræn med tilpassede skråningsflader, se vilkår 22-26. Det er kommunens vurdering, at den landskabelige påvirkning på Bygholm Ådal opvejes af de samfundsmæssige fordele ved den samlede vejstrækning jf. samlet vurdering nedenfor.

Vurdering af ådalen som levested og spredningskorridor

Der vil fra vejstrækningen være en trafikal forstyrrelse både visuelt og støjmessigt af ådalens dyreliv. Denne forstyrrelse vil være konstant, med et ensartet udsving over døgnet. Det er kommunens vurdering, at ådalens tilknyttede dyreliv relativt hurtigt vil vænne sig til denne trafikale forstyrrelse. Derfor vil den visuelle og støjmessige forstyrrelse af ådalens dyreliv være minimal og reelt får forstyrrelsen ikke betydning for ådalens kvalitet som levested for de dyr der lever i Bygholm Ådal og som færdes langs med Bygholm Å.

Det er kommunens vurdering, at broens frie spænd på 87 m (de tre midterste fag) og den frie højde på minimum 7 m mellem bro og ådal ikke udgør nogen barriere for de dyr, der lever i ådalen. Denne vurdering underbygges af, broens dimensioner opfylder de mål vejdirektoratet har opstillet for faunapassager⁵ for agerlandets store pattedyr. Det er

⁵ Vejregler, Faunapassager (Anlæg og planlægning) af 1. august 2020 (Vejdirektoratet); <https://vejregler.dk/h/7e0fba84-06dd-483b-898a-c7b3e3affaa1/079961305ddf4507a7fc3c04db4ed97f?showExact=true>

ligeledes kommunens vurdering, at de dyr, der normalt bevæger sig i ådalens øvre del vil bevæge sig langs med dæmningsanlægget, indtil det frie spænd begynder, hvorved dyrene også her vil kunne passere under broen.

Det er dermed Horsens Kommunes vurdering, at vejanlægget ikke medfører en negativ konsekvens for områdets funktionalitet som levested og spredningskorridor for områdets dyre- og planteliv.

Plangrundlag

Vejanlægget mv. er udlagt ved kommuneplantillæg 2017-34; Teknisk anlæg, Horsens Vest⁶. Det ansøgte skal således medvirke til realiseringen af Horsens Kommunes kommuneplan og vurderes i øvrigt at være i overensstemmelse hermed.

Begrundelse for afgørelsens vilkår

Ved at stille vilkår om, at vejanlæg inkl. landskabsbro etableres i overensstemmelse med de fysiske og miljømæssige rammer, som er angivet i ansøgningsmaterialet (bilag 2) og miljøkonsekvensrapporten (bilag 3), sikres det, at vejanlægget indenfor å-beskyttelseslinjen får en placering, der i størst mulig grad tager hensyn til de landskabelige forhold i Bygholm Ådal.

For at sikre, at forstyrrelsen af ådalen i anlægsperioden begrænses, samt at ådalen fortsat kan fungere som levested og spredningsforbindelse for ådalens plante- og dyreliv mens anlægsarbejdet foregår, er der stillet en række vilkår til indretning af arbejdsarealer og til anlægsarbejdet.

Derudover er der stillet en række vilkår til retablering af de midlertidige arbejdsarealer, således alle arealer omkring vejanlægget efter endt anlægsarbejde igen kan fungere som levested og spredningsforbindelse for ådalens plante- og dyreliv på samme niveau som før anlægsarbejdets start.

For at sikre, at regnvandsbassin udvikler sig til et godt levested for områdets plante- og dyreliv, er der stillet vilkår omkring, at bassinet skal etableres uden udlæg af muldjord og udsåning af plantefrø. Herved sikres, at den for området naturlige flora kan fremspire og danne godt og varieret levested for de dyr, der er tilknyttet brinkzonen omkring vandhuller.

Ved at stille vilkår om etablering af matterede flader langs vejen op til 1,6 m, reflekteres lys fra trafikken ikke op over vejanlægget, hvorved 'lysforstyrrelse' af flagermus og fugle undgås. Med vilkår om tætte beplantninger i overgangszonen mellem broanlæg og omkringliggende agerland sikres, at lavt overflyvende flagermus hæves op over trafikken, hvorved kollision mellem trafik og flagermus undgås. Med vilkår om paddehegn langs dæmningsanlægget sikres det, at padder ikke bevæger sig over vejanlægget, men i stedet bevæger sig langs vejanlægget ned til landskabsbroens begyndelse, hvor de så vil kunne passere vejanlægget.

Natura 2000 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

⁶ 2017-34 Teknisk Anlæg, Horsens Vest;

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

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, skæv vindelsnegl og sumpvindelsnegl.

Det fremgår af ansøgningen med henvisning til miljøkonsekvensrapporten og Habitatkonsekvensvurdering og vurdering af bilag IV arter, herefter habitatkonsekvensvurderingen (bilag 5), at de naturtyper, som N236 Bygholm Ådal er udpeget til at beskytte, ikke bliver påvirket af projektet, eller kumulativt med andre projekter – hverken i etableringsfasen eller i driftsfasen, da projektet ligger uden for Natura 2000-området. Det vurderes, at projektet ikke vil påvirke eller skade naturområdernes udpegningsgrundlag og integritet og projektet forhindrer ikke realisering af målet om gunstig bevaringsstatus.

Bilag IV-arter

Det fremgår af ansøgningen med henvisning til miljøkonsekvensrapporten (bilag 3) og habitatkonsekvensvurderingen (bilag 5), 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 5) 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 mest sandsynligt 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 padder 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 pipistrellflagermus, og der er observeret en række fuglearter som alle er rødlistede i kategorien VU (sårbar).

Af miljøkonsekvensrapporten (bilag 3) og habitatkonsekvensvurderingen (bilag 5) 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, 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, 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. habitatbekendtgørelsen⁷. Det er desuden vurderet, at projektet ikke vil forringe den økologiske funktionalitet for områdets bilag IV-arter. Se fuld Natura 2000 konsekvensvurdering i bilag 5.

Målsatte vandforekomster

Det fremgår af miljøkonsekvensrapporten, 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.

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.

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

⁷ Bekendtgørelse nr. 2019 af 12. november 2021 om udpegning og administration af internationale naturbeskyttelsesområder samt beskyttelse af visse arter

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 kvalitetselementer.

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, Natur og Miljø, 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 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. 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.

Ovenstående forhold håndteres herudover i § 25-tilladelsen til projektet samt en udledningstilladelse efter miljøbeskyttelseslovens § 28, stk. 1.

Samlet vurdering

Horsens Kommune vurderer samlet, at der forelægger sådanne særlige omstændigheder, at der kan meddeles dispensation fra å-beskyttelseslinjen i naturbeskyttelseslovens § 16, jf. § 65, stk. 1 til det ansøgte projekt.

Der er ved denne afgørelse særligt lagt vægt på, at projektet har en stor samfundsøkonomisk værdi og samfundsmæssig betydning i forhold til forsynings- og

trafiksikkerhed og det derfor er et samfundsmæssigt nødvendigt projekt. Hermed er det kommunens vurdering, at der foreligger sådanne særlige omstændigheder, der kan begrunde, at projektet anlægges indenfor å-beskyttelseslinjen i Bygholm Ådal. Herudover lægges der vægt på, at der med den valgte vejstræknings placering er valgt det alternativ, der har den mindste landskabelige påvirkning på ådalen sammenholdt med vejens samfundsmæssige nødvendighed og de formål, vejen skal opfylde.

Der er ved denne afgørelse også lagt vægt på, at det, jf. miljøkonsekvensrapporten, er vurderet, at ådalen fortsat kan bruges som levested og spredningsforbindelse for ådalens plante- og dyreliv, efter at vejforbindelsen er etableret.

Endelig er hensynet til mulig præcedensvirkning også inddraget i vurderingen, jf. ovenfor.

Horsens Kommune vurderer således samlet, at der er tale om et helt særligt tilfælde, hvor beskyttelsen i naturbeskyttelseslovens § 16, stk. 1, kan fraviges. Dermed er det kommunens vurdering, at der kan meddeles dispensation til etablering af vejforbindelsen tværs over ådalen, jf. lovens § 65.

Horsens Kommune vurderer, at projektet ikke har en negativ indvirkning på Natura 2000-områder eller bilag IV-arter, samt disse yngle- og rasteområder. Se habitatkonsekvensvurderingen (bilag 5).

Horsens Kommuner vurderer, at projektet er i overensstemmelse med de miljømål, der er fastlagt for områdets målsatte vandforekomster og ikke hindrer målopfyldelse eller medfører forringelser i vandrammedirektivets forstand.

Sagens faktiske oplysninger

Horsens Kommune har modtaget ansøgning om dispensation fra å-beskyttelseslinjen til at etablere et vejanlæg med en landskabsbro tværs over Bygholm Ådal d. 18. marts 2025. Ansøgningen er indsendt af Horsens Kommune, Affald, Trafik og Ejendomme (Bygherre). Der er udlagt åbeskyttelseslinje langs Bygholm Å. Store dele af vejanlægget er derfor beliggende indenfor å-beskyttelseslinjen. Revideret ansøgningsmateriale er modtaget d. 27. marts 2025.

Vejanlægget med tilhørende broanlæg skaber vejforbindelse mellem industriområdet VEGA og E45, motorvejsafkørsel Horsens C. Ansøgningsmaterialet inkl. visualiseringer fremgår af bilag 2, eksternt vedhæftet denne afgørelse. Bygherre har udarbejdet en miljøkonsekvensrapport (bilag 3) og en habitatkonsekvensvurdering (bilag 5). Af ansøgningsmaterialet fremgår det, at vejstrækningen gennem ådalen bygges op med dæmningsanlæg, der går over i en brokonstruktion. Selve broen får et frit spænd på 87 m og understøttes af bropiller. Fra vejanlæg til ådalens bund opnås en frihøjde på minimum 7 meter.

Omkring landskabsbroens arkitektur skriver ansøger:

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 lige lange brofag, og ved, at broens mellemunderstøtninger er orienteret, så de flugter med ådalens forløb, og videst muligt ikke danner en visuel barriere. 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.

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.

Broens udseende i ådalen er angivet i ansøgningsmaterialets bilag 4; visualiseringer (bilag 2) Visualisering. Klip fra visualiseringen, hvor broens placering ses i ådalen:



Figur 4. Klip ansøgningsmateriale, visualisering. Broens placering i ådalen, fra øst mod vest.



Figur 5. Klip fra ansøgningsmateriale, visualisering. Broens placering i ådalen, vest mod øst.

Omkring vejanlæggets overgang til ådalen skriver ansøger følgende:

Skråninger ved broens tilslutning til ådalen, dvs. ved terrænreguleringerne, er tilpasset det omgivende landskab og terræn, jf. visualiseringer fra miljøkonsekvensvurdering (se bilag 3).

Terræntilpasningerne er projekteret så de tilpasser anlægget til det omgivende terræn, samtidig med at der tages størst muligt hensyn til beskyttet natur i ådalen. Skråninger under broens endefag udføres med anlæg 2. Skråningsanlæggene er projekteret således, at de hovedsageligt er placeret på dalsiderne, og ikke i ådalens bund.

Af ansøgningsmaterialet fremgår følgende omkring ådalens som levested og spredningsforbindelser for planter og dyr:

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. Spredningsmulighederne for ådalens vilde planter og dyr vurderes ikke forringet i driftsfasen.

Projektets formål

Ansøger oplyser følgende omkring projektets formål:

Vejforbindelsen skal sikre en løsning på trafikale problemer ved at etablere en direkte forbindelse fra Erhvervsområde VEGA til motorvej E45, motorvejsafkørsel C (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.

⁸Horsens Kommune, Afd. Affald og Trafik har i ansøgningsmaterialet oplyst, at vejforbindelsen sikrer:

- **Øget tilgængelighed** til Erhvervsområde VEGA: Løsningsforslag 2 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: Løsningsforslag 2 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:** Løsningsforslag 2 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:** Løsningsforslag 2 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 fordeles sig ud på et større og overordnet vejnet, hvorfor trafikmængderne også mindskes. Dette er også til gavn for trafiksikkerheden.

Der er i forbindelse med planlægning for forbindelsesvejen i medfør af planloven, set på flere alternativer i forhold til linjeføring⁹. I løbet af planlægningsprocessen er ét alternativ

⁸ 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>

⁹ 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>

valgt, og de øvrige fravalgt. Dette alternativ er indarbejdet i kommuneplanen i form af en vejkorridor¹⁰. Af kommuneplantillægget fremgår det bl.a., at den valgte korridor vurderes at have den mindst negative påvirkning på natur og landskab. Ligesom den valgte linjeføring rent vejteknisk er den bedste løsning. Som følge af, at der er optaget en korridor i kommuneplanen, vurderes der i nærværende miljøkonsekvensrapport ikke på andre alternativer til den valgte linjeføring. I miljøkonsekvensrapporten (bilag 3) vurderes derfor på det valgte forslag samt referencescenariet. Hovedforslaget er det alternativ, hvor forbindelsesvejen etableres. Referencescenariet er, at forbindelses-vejen ikke etableres.

Museumsloven

Bygherre bestiller Horsens Museum til at udføre arkæologiske forundersøgelser samt eventuelle efterfølgende egentlige undersøgelser på anlægsarealerne indenfor arbejdsstraceet, forud for selve anlægsarbejdet.

Hvis der efterfølgende under anlægsarbejdet findes spor af fortidsminder, skal arbejdet straks standses og Horsens Museum kontaktes på tlf. 76292350 (jf. museumslovens § 27, stk. 2.).

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

Tilladelser efter anden lovgivning

Afgørelsen fritager ikke for at søge evt. påkrævede tilladelser efter anden lovgivning. Der er med denne dispensation udelukkende taget stilling til forhold vedrørende beskyttet natur, jf. naturbeskyttelsesloven. Der er således ikke taget stilling til eventuelle øvrige dispensationer og tilladelser, der skal indhentes for at gennemføre projektet, f.eks. efter planloven, naturbeskyttelsesloven, miljøbeskyttelsesloven, byggeloven eller vejloven".

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.

¹⁰ Horsens Kommune, Kommuneplan 2021, Tillæg 2017-34 Teknisk Anlæg, Horsens Vest, 2021, <https://kommuneplan2021.horsens.dk/tillaeg/2017-34-teknisk-anlaeg-horsens-vest/>

Partshøring

Et udkast til nærværende afgørelse har været sendt i partshøring hos alle berørte lodsejere og hos ansøger i perioden 15.5.2025 til 12.6.2025.

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

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

Klageadgang

Der kan klages skriftligt over denne afgørelse til Miljø- og Fødevareklagenævnet.

Hvem kan klage?

Klage kan adressaten for afgørelsen, ejeren af den ejendom afgørelsen vedrører, offentlige myndigheder, lokale foreninger og organisationer, som har en væsentlig interesse i afgørelsen, landsdækkende foreninger og organisationer, hvis hovedformål er beskyttelse af natur og miljø, og landsdækkende foreninger og organisationer, som efter deres formål varetager væsentlige rekreative interesser, når afgørelsen berører sådanne interesser.

Hvordan klager man?

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

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

Klagefrist

Klage skal ske senest 4 uger fra afgørelsens bekendtgørelse.

Offentliggørelse af afgørelse

Dispensation fra naturbeskyttelseslovens §16 til etablering af vejforbindelse gennem Bygholm Ådal er vurderet at have offentlighedens interesse. Afgørelsen er derfor offentliggjort i en 4 ugers periode fra 2. juli 2025. til 30. juli 2025.

Udnyttelse af afgørelsen

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

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

I øvrigt

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 \[www.horsens.dk/sikkermail\]\(http://www.horsens.dk/sikkermail\)](http://www.horsens.dk/sikkermail)

Afgørelsen er sendt til

- Lodsejer 6a og 6b, Kørup by, Tamdrup,
- Lodsejer 27d, 33r og 33s, Hatting by, Hatting
- Lodsejer 7000z, Hatting by, Hatting
- Ansøger; Horsens Kommune, Affald, Trafik og Ejendomme

En kopi af afgørelsen er sendt til:

Danmarks Naturfredningsforening Horsens
Dansk Ornitologisk Forening
Dansk Ornitologisk Forening Sydøstjylland
Friluftsrådet
Horsens Museum
Miljøstyrelsen

BILAG

Bilag 1: Lovgrundlag

Bilag 2: Ansøgningsmateriale inkl. bilag

Bilag 3: Miljøkonsekvensrapport, eksternt link

[miljøkonsekvensrapport forbindelsesvejen vega-e45.pdf](#) og
[bilagsrapport forbindelsesvejen vega-e45.pdf](#)

Bilag 4: Indretning broarbejdsplads

Bilag 5: Natura 2000 konsekvensvurdering eksternt link,

horsens.dk/media/j0ybtyjk/niras_natura2000_vega_horsensc.pdf

Bilag 6. Høringssvar og kommunens bemærkninger

Bilag 1 – Lovgrundlag

Lovtekst, naturbeskyttelseslovens § 16¹¹

Kapitel 2

Generelle beskyttelsesbestemmelser

Beskyttelseslinjer

§ 16. Der må ikke placeres bebyggelse, campingvogne og lignende eller foretages beplantning eller ændringer i terrænet inden for en afstand af 150 m fra søer med en vandflade på mindst 3 ha og de vandløb, der er registreret med en beskyttelseslinje i henhold til den tidligere lovgivning.

Stk. 2. Forbuddet i stk. 1 gælder ikke for

- 1) foranstaltninger, der efter lov om vandløb er meddelt påbud om eller tilladelse til,
- 2) gentilplantning af skovarealer og beplantning i eksisterende haver,
- 3) plantning af flerårige energiafgrøder, bortset fra plantning på arealer, der er beliggende i internationale naturbeskyttelsesområder, jf. dog stk. 4 og 5,
- 4) bestående forsvarsanlæg,
- 5) havneanlæg og de landarealer, der ved lokalplan er udlagt til havneformål,
- 6) driftsbygninger, der er nødvendige for jordbrugs- og fiskerierhvervene, og
- 7) andre områder, der efter den hidtidige lovgivning har været undtaget.

Stk. 3. I lovligt etablerede haver, jf. § 8 a, stk. 2, og § 15 a, stk. 4, kan der uanset forbuddet i stk. 1 placeres mindre bygninger, anlæg og installationer i tilknytning til boligen og højst 15 m fra denne, som en terrasse etableret i niveau med og i sammenhæng med beboelsen, et gyngestativ, højbede og en sandkasse og andre legeredskaber samt et mindre skur på op til 10 m², medmindre der allerede lovligt er opført et skur i haven. På tilsvarende måde kan opføres et mindre drivhus på op til 10 m² i forbindelse med helårsboliger.

Stk. 4. Arealer omfattet af stk. 1, der ligger nærmere end 300 m fra et internationalt naturbeskyttelsesområde, kan tilplantes med flerårige energiafgrøder, hvis kommunalbestyrelsen har godkendt, at plantningen ikke vil skade det internationale naturbeskyttelsesområde.

Stk. 5. Miljøministeren fastsætter regler om tilplantning som nævnt i stk. 2, nr. 3, og stk. 4, herunder regler om energiafgrødernes art, og om kommunalbestyrelsens administration af bestemmelsen i stk. 4.

Stk. 6. Miljøministeren kan fastsætte regler om, at stk. 1 ikke skal gælde for nærmere angivne former for kystbeskyttelsesforanstaltninger, som kræver tilladelse i henhold til lov om kystbeskyttelse m.v.

¹¹ **Naturbeskyttelsesloven** (LBK nr 927 af 28/06/2024 om lov om naturbeskyttelse)

Bilag 2 – ansøgningmateriale inkl. Bilag

Ansøgning om dispensation

**fra naturbeskyttelseslovens § 16
(åbeskyttelseslinjen)
i forbindelse med etablering af ny forbindelsesvej
VEGA-Horsens C**

Horsens Kommune

Dato: 18. marts 2025

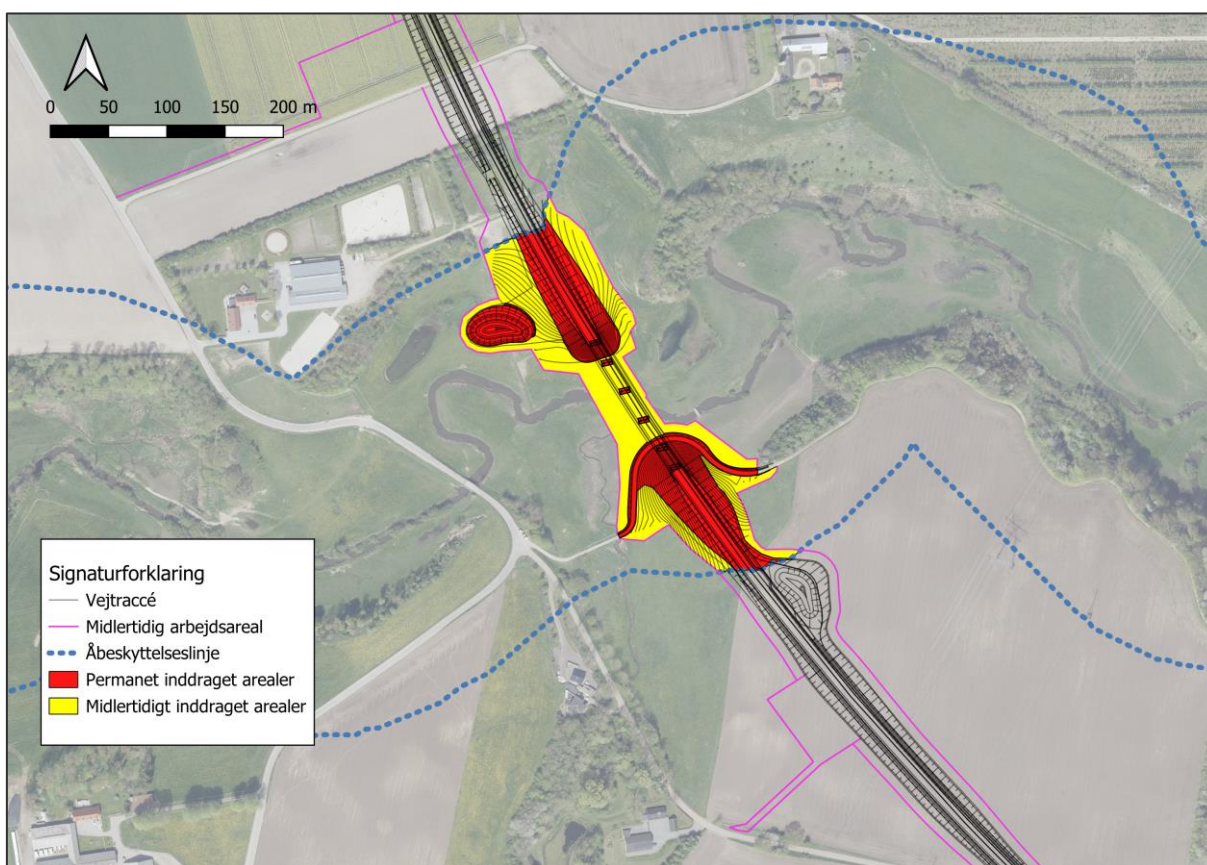
Indhold

1.	Indledning.....	3
2.	Projektets formål.....	4
3.	Beskrivelse af projektet	5
3.1	Anlægsfasen	5
3.1.1	Landskabsbroens arkitektur	6
3.1.2	Terrænregulering,	7
3.1.3	Hegn og beplantning	9
3.1.4	Regnvandsbassin	10
3.2	Driftsfase - Omlægning af Nørrehåbstien	12
3.3	Afværgeforanstaltninger	13
4.	Natura 2000-områder og Bilag IV-arter	14
5.	Bilag	15

1. Indledning

NIRAS søger på vegne af Horsens Kommune Affald, Trafik og Ejendomme om dispensation fra naturbeskyttelseslovens §16 til etablering af en ny forbindelsesvej mellem VEGA og motorvej E45 (TSA56b). Projektet omfatter midlertidige arbejdsarealer inden for åbeskyttelseslinjen, herunder opstilling af stillads og kran mv. til brokonstruktion i anlægsfasen, Figur 1.1. Projektet omfatter desuden anlæg af regnvandsbassiner, vejanlæg, landskabsbro, forlægning af Nørrehåbstien samt tilhørende terrænenheder placeret inden for arealer, der er omfattet af åbeskyttelseslinjen. Nedenstående kort viser projektets udstrækning inden for åbeskyttelseslinjen.

Projektet omfatter følgende matrikler inden for åbeskyttelseslinjen: 6a og 6b Kørup By, Tamdrup og 27d, 33r, 33s Hatting By, Hatting. 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. Skitse over projektets påvirkning indenfor åbeskyttelseslinjen. Der påvirkes permanent 13.260 m² og midlertidigt 14.600 m² areal indenfor åbeskyttelseslinjen.

Bygholm Ådal er på den berørte strækning under eksisterende forhold relativt uberørt med kun få bebyggelser og tekniske anlæg.

Anlægget påvirker desuden beskyttede naturområder. Der ansøges særskilt om dispensation fra naturbeskyttelseslovens § 3.

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, odder samt padder herunder 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.

Påvirkningerne i driftsfasen af de hensyn, som åbeskyttelseslinjen varetager, vil være permanente i anlæggets levetid og vurderes samlet at være væsentligt negative. Den væsentlige negative påvirkning af åbeskyttelseslinjen skyldes primært den varige visuelle påvirkning af ådals-landskabet.

Vejanlægget krydser Nørrehåbstien, der i dag har sit forløb langs med Bygholm Ådal. Stien forlænges ned i ådalen ved vejanlægget, så den føres under landskabsbroen. Stien dimensioneres og opbygges, så landbrugsmaskiner kan passere under broen.

2. 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. 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

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

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. Ligesom den valgte linjeføring rent vejteknisk er den bedste løsning. Som følge af, at der er optaget en korridor i kommuneplanen som projektet skal realiseret indenfor, vurderes der ikke på andre alternativer til den valgte linjeføring.

3. Beskrivelse af projektet

Projektet omfatter etablering af ny vejforbindelse mellem Erhvervsområde VEGA og motorvej E45 (TSA56b). Vejstrækningen er ca. 1,3 km lang og anlægges som en tosporet vej, der føres over Bygholm Å og Hatting Bæk, på en landskabsbro. I nordvest tilsluttes den nye vej til Vrøndingvej i et nyt signalanlæg, som er etableret i forbindelse med udbygningen af Erhvervspark VEGA. Fra Vrøndingvej forløber linjeføringen mod syd, øst for Grønhøjvej, hvorefter den krydser Bygholm Å og Hatting Bæk, samt Nørrehåbstien nede i ådalen. Efter den krydser Stampemøllevej mod sydøst, tilsluttes den nye vej med et fjerde "ben" til rundkørslen ved E45, Horsens C, Figur 3.1.

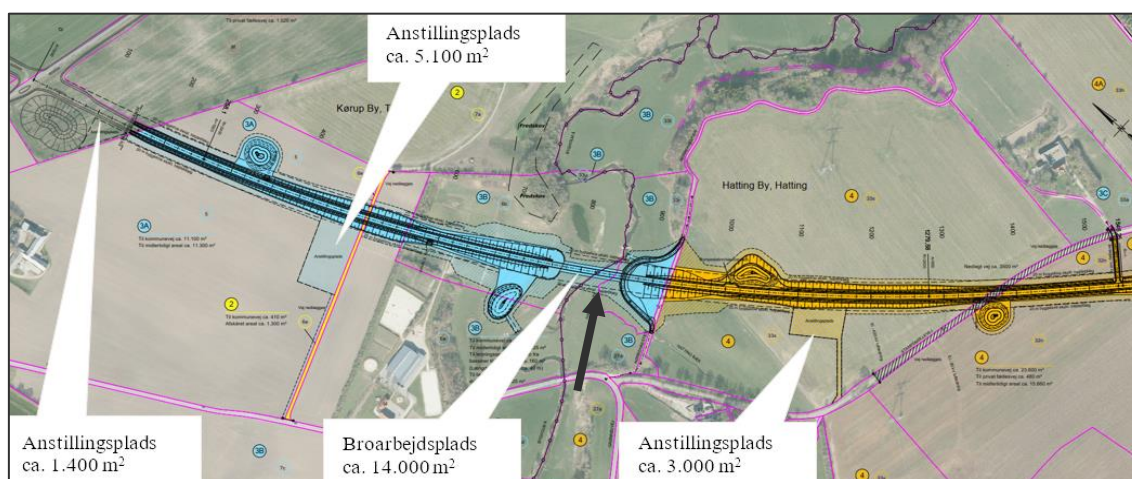
Nørrehåbstien forlægges på en strækning, så den forløber under landskabsbroen. Vejanlægget afvandes til i alt fire regnvandsbassiner, der anlægges langs vejstrækningen.

I forbindelse med projektet vil der være en permanent påvirkning af 13.260 m² og en midlertidig påvirkning af 14.600 m² areal indenfor åbeskyttelseslinjen.

3.1 Anlægsfasen

Anlægsarbejderne forventes at vare ét år.

Der udlægges arbejdsarealer til brokonstruktion og i et bælte til arbejdskørsel på 8 m på hver side af anlægsarbejderne for vejanlæg og regnvandsbassiner. Placeringen af de midlertidige arbejdsarealer i ådalen fremgår af nedenstående figur. Situationsplan for projektet med placering af arbejdsarealer for brokonstruktion i ådalen fremgår af bilag 1.



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

Figur 3.1 Midlertidigt arbejdsareal og køreveje for anlægsarbejderne i Bygholm Ådal er vist med skraveret signatur. Udfyldt signatur angiver udstrækningen af selve vejanlæg og regnvandsbassiner (blå og orange angiver ejerforhold). Over Hattings Bæk etableres en midlertidig bro, markeret med en pil. Bemærk figurens orientering er drejet jf. nordpil.

Anstillingspladser til midlertidige oplag, maskiner og skurvogne mv. etableres uden for ådalen og udenfor åbeskyttelseslinjen.

Der skal etableres en stilladskonstruktion for etablering af brodækket. Funderingen af denne forventes at ske ved direkte fundering. Hvis der er behov for pælefundering for stilladsunderstøtninger, udføres disse ved nedrammede træpæle, som efterfølgende afskæres under fremtidigt terræn.

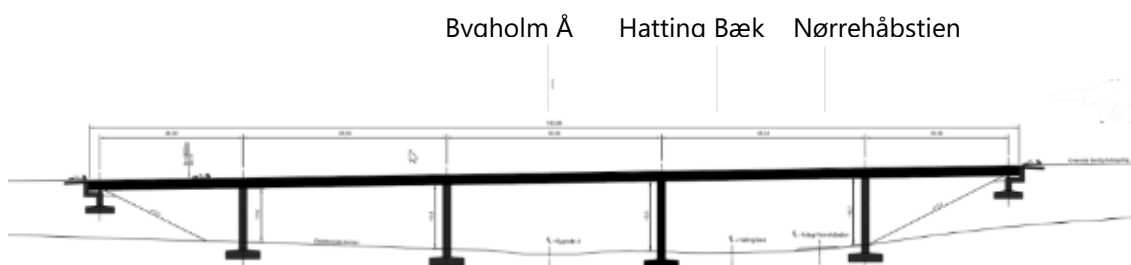
Ved anlægsarbejder for brokonstruktionen i vinterhalvåret, vil der være risiko for forhøjet vandstand. Der vil derfor være behov for etablering af et hævet terræn under og ved siden af broen. Efter muldafrømning udlægges geotekstil efterfulgt af indbygning af sand og grus til et niveau, der sikrer, at færden og arbejdskørsel er mulig i hele anlægsperioden. Tilkørte materialer indbygges i vejprojektet og ved broender ved retablering af arealet under broen.

Ved arbejds afslutning bliver arealerne genetableret, så terrænet tilbageføres til samme terrænniveau, som opmålt ved arbejds begyndelse. Muldafrømmede arealer reetableres ved genudlægning af muld fra samme lokalitet, så floraen kan genetablere sig. Mulddepoterne etableres, så risikoen for anaerobe gæringer og ødelagt struktur minimeres mest muligt.

3.1.1 Landskabsbroens arkitektur

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 lige lange brofag, og ved, at broens mellemunderstøtninger er orienteret, så de flugter med ådalens forløb, og videst muligt ikke danner en visuel barriere.

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 stejlest mod øst, hvorfor der er valgt et længdeprofil, der flader ud fra øst mod vest. Længdeprofilet sikrer desuden en stor frihøjde under broen, Figur 3.2.



Figur 3.2. Broens udseende fra vest.

Broen udføres som en 5-fags betonbro med understøtninger placeret på begge sider af de to vandløb samt imellem vandløbene. Længden af brofagene er regnet fra vest mod øst 20 m + 28,5 m + 30 m +

Terræntilpasningerne er projekteret så de tilpasser anlægget til det omgivende terræn, samtidig med at der tages størst muligt hensyn til beskyttet natur i ådalen. Skråninger under broens endefag udføres med anlæg 2. Skråningsanlæggene er projekteret 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. Detailprojektering af skråningernes arealmæssige udstrækning i ådalen er vist på figur 6.

Skråningsanlæggenes udstrækning i ådalen fremgår af nedenstående projektskitser, Figur 3.4 og Figur 3.5.



Figur 3.4. Terræntilpasning på ådalens nordside, set fra syd.



Figur 3.5. Terræntilpasning på ådalens sydside, set fra nord.

3.1.3 Hegn og beplantning

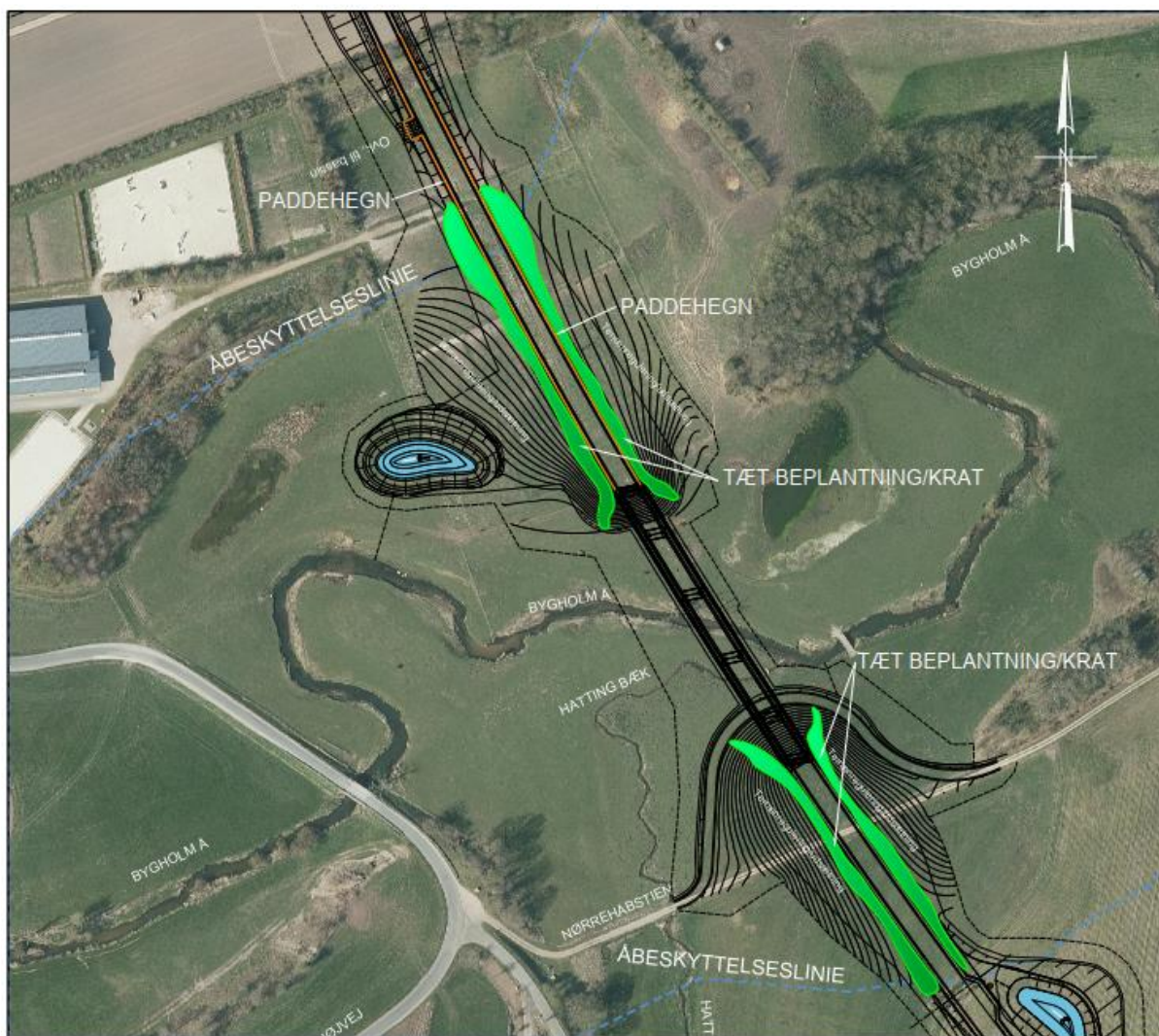
Over skråningsanlæggene i hver side af ådalen etableres beplantning af træer og buske langs vejen på begge sider. Beplantningen etableres så den bliver tæt og når en højde på minimum 2,5 m målt fra terræn og derved bliver funktionel mht. at lede flagermus ned i ådalen eller "løfte" flagermus, der krydser vejen. Beplantningen/hegn etableres så den forlænger den afskærmning, der opsættes på selve landskabsbroen. Syd for landskabsbroen skal beplantningen følge vejens forløb i mindst 100 m, på begge sider af vejen. Nord for landskabsbroen skal beplantningen følge vejens forløb i mindst 130 m.

For at beplantningen får funktionen af at lede lavtflyvende flagermus fra kanten af ådalen og ned i ådalen, hvor der er sikker passage under vejen, skal beplantningen følge skråningsanlægget ned mod ådalen, ved broens ender. Beplantningen udgøres af mindre arter af træer og buske, der er naturligt hjemmehørende i Østjylland.

Bevoksningen suppleres med et 2,5 m højt vildthejn/trådhegn, som vil lede ned i ådalen eller tvinge de flagermus, der krydser vejen op fra vejbanen, indtil beplantningen er groet tæt. Hegnet skal være med særligt tætte masker jf. Vejdirektoratets vejledning om faunapassager, så flagermus ikke kan passere igennem hegnet. Hegnet kan eventuelt fjernes når beplantningen er groet tilstrækkeligt til og er blevet tæt. Hegn og beplantning etableres og er funktionelt før vejen tages i brug.

For at undgå trafikdrab af stor vandsalamander, der forsøger at krydse vejbanen på nordsiden af Bygholm Å etableres det permanent paddehegn på begge sider af vejen i en strækning af 200 m fra vejbroen. Paddehegnet etableres og vedligeholdes jf. anvisninger Vejdirektoratets vejledning "Hegning

langs veje” og Erfaringskatalog for paddehegn. Paddehegnet vil være opsat og funktionelt inden vejen tages i brug, Figur 3.6.



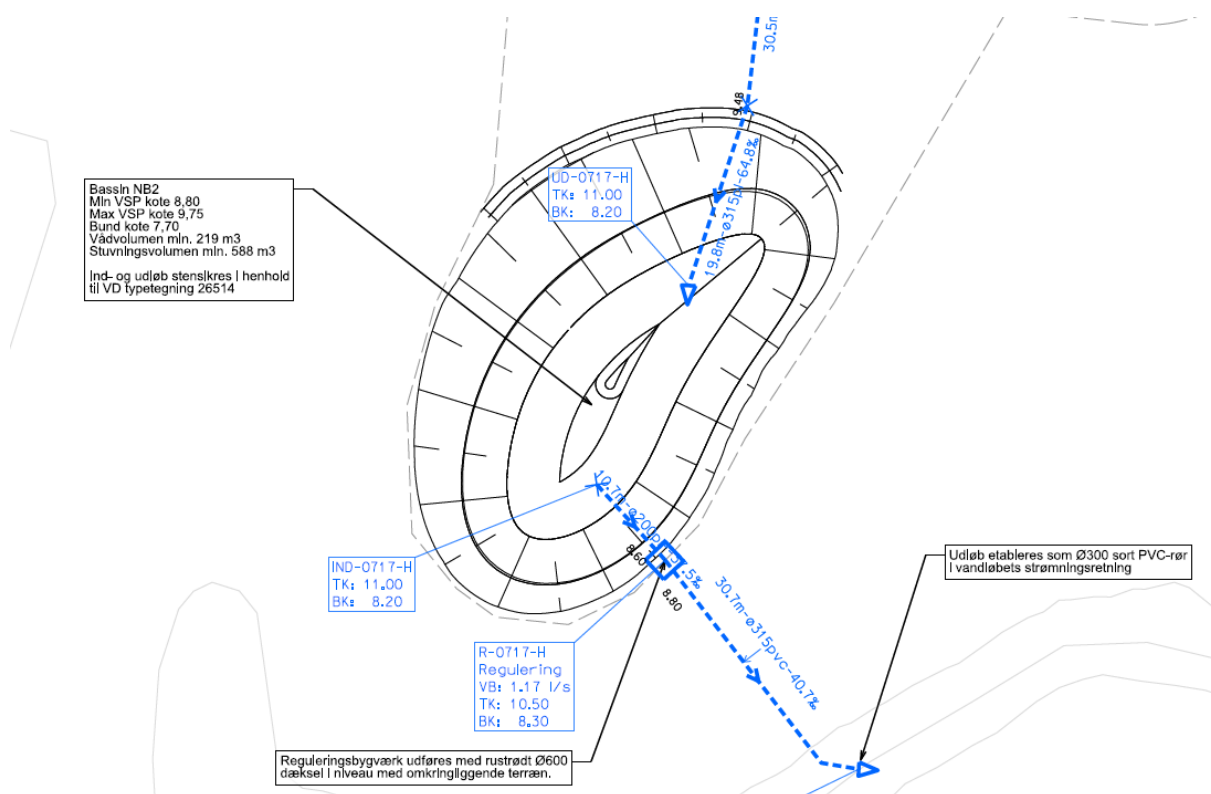
Figur 3.6. Anlæg i driftsfasen indenfor åbeskyttelseslinjen.

3.1.4 Regnvandsbassin

Et af de planlagte regnvandsbassiner ligger inden for åbeskyttelseslinjen (NB2) og har et areal i terræn på 1.546 m². Regnvandsbassinet anlægges med permanent vandspejl (minimum 422 m²). Ved anlæg af regnvandsbassinet i ådalen sikres det ved en række tiltag, at bassinet ikke skæmmes de værdifulde områder:

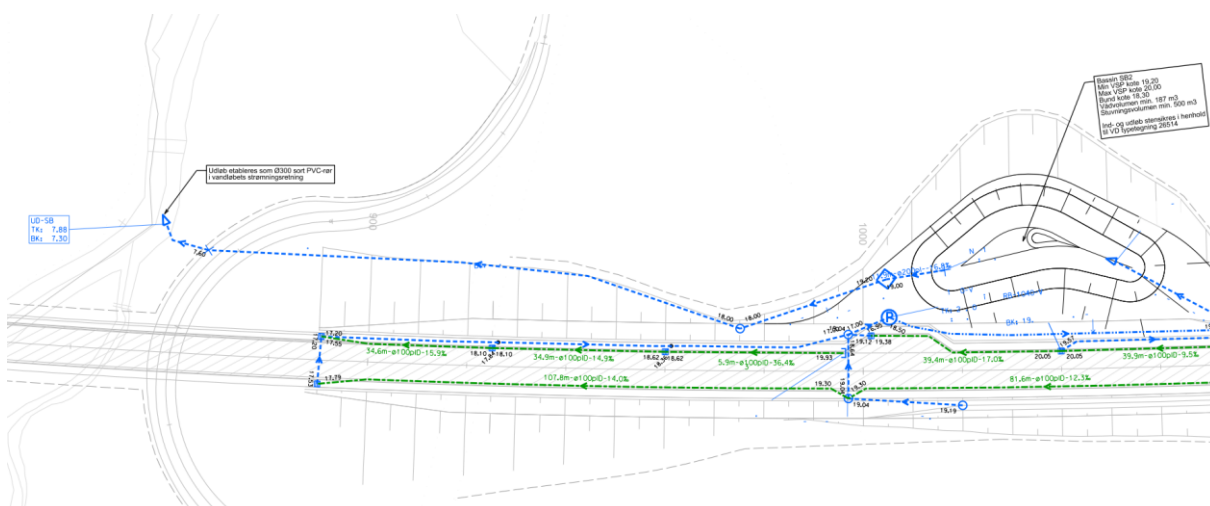
- Organisk og naturlig udformning, som følger terrænkurverne.
- Skråningsanlæg 5 eller fladere
- Ø600 dæksel helt flugtende med terræn udføres i støbejern af farven rustrød for at tilpasse udseendet til omgivelserne
- Der etableres ikke serviceveje til bassin NB2
- Dykket (dvs. skjult) ind- og afløb i bassin NB2

- Dykket (dvs. skjult) udløb med stensikring til Bygholm Å. jf. tilladelse fra vandløbs-, natur- og spildevandsmyndigheden. Udformningen kan ses på nedenstående kort, Figur 3.7:



Figur 3.7. Udformning af regnvandsbassin, som etableres inden for åbeskyttelseslinjen. Med blå ses udløb.

De øvige tre regnvandsbassiner placeres uden for åbeskyttelseslinjen. Regnvandsbassin SB2 afleder til Bygholm Å, hvorved udløbsledningen ligger inden for åbeskyttelseslinjen. Ledningen etableres som Ø300 PVC-rør, som er skjult, se placering på Figur 3.8.



Figur 3.8. Bassin SB2. med blå ses udløb.

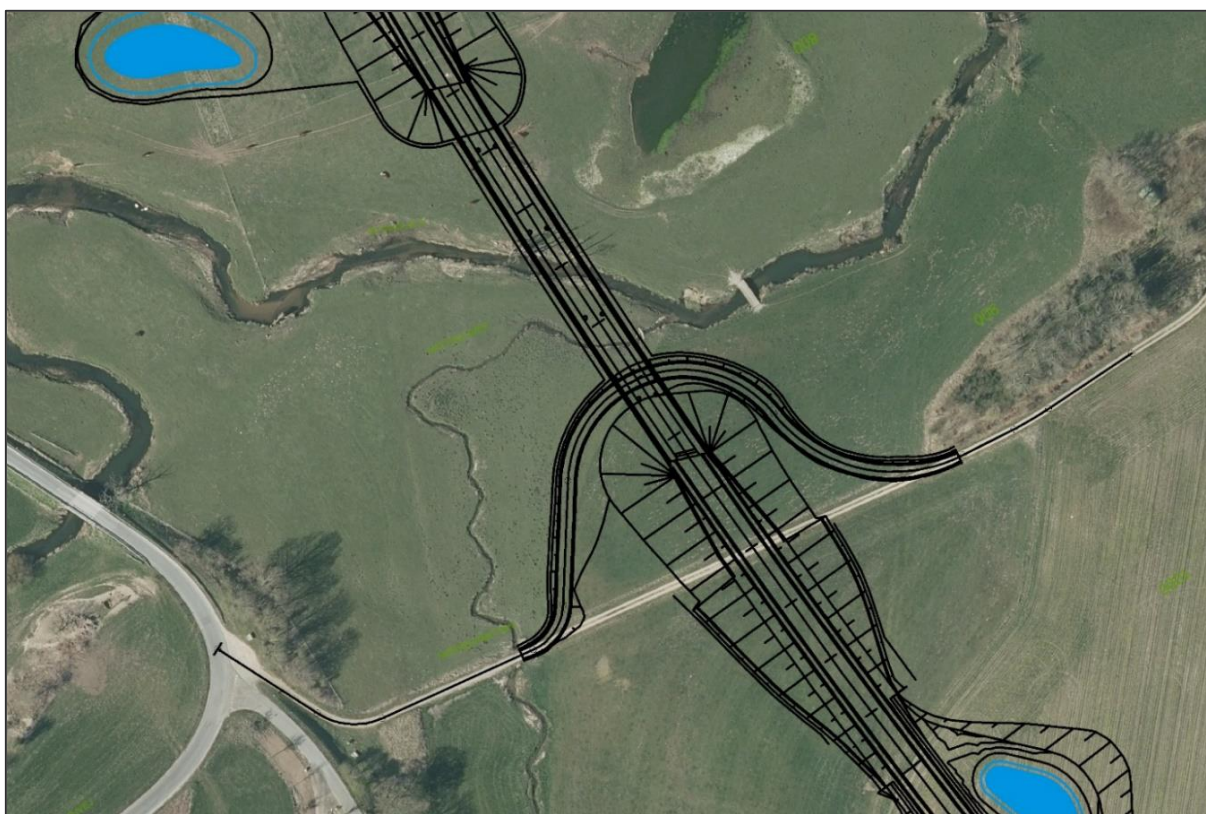
Bygholm Å sikres mod direkte fysisk påvirkning ved opretholdelse af to meters respektafstand, målt fra toppen af vandløbs brink. Inden for denne zone vil der ikke foregå færdsel, og der udføres ikke permanente eller midlertidige konstruktioner.

3.2 Driftsfase - Omlægning af Nørrehåbstien

Vejanlægget krydser Nørrehåbstien, der i dag har sit forløb langs med Bygholm Ådal. Stien forlænges ned i ådalen ved vejanlægget, så den føres under landskabsbroen - se situationsplan i bilag 2. Stien dimensioneres og opbygges, så landbrugsmaskiner kan passere under broen. Stien bliver ca. 4 meter bred og etableres med grusbelægning. Den forlagte del af Nørrehåbstien hæves 0,6-0,9 m i forhold til terrænet mod åen for at sikre mod oversvømmelse fra vandløbet, Figur 3.9.

Nørrehåbstien ligger i dag på kanten af ådalen, som landskabsbroen skal krydse, og der etableres vejdæmning over det nuværende stiforløb. Projektet medfører derfor behov for, at stien omlægges på en strækning på ca. 140 m, hvor stien trækkes ned i ådalen til et forløb under landskabsbroen. Stien forlænges derved med ca. 60-70 m. Efter passagen af landskabsbroen føres stien atter op af ådalen og tilsluttes det nuværende stiforløb.

Denne omlægning vurderes ikke i sig selv at påvirke den rekreative værdi af at færdes på stien, tværtimod kommer brugerne af stien tættere på naturen knyttet til vandløbet, hvilket bidrager til variation i oplevelsen.



Figur 3.9. Nørrehåbstiens nuværende forløb ses på luftfoto, hvor vejprojektet og stiens fremtidige forløb er indtegnet.

3.3 Afværgeforanstaltninger

I anlægsfasen:

- 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.
- 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 vinterrastelokaliteter reduceres.

I driftsfasen:

- 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 muldrag, 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 Rockflow³. Derudover, vil opløste PAH-stoffer sorbere til stenulden, som har en sammenlignelig KD-værdi med jord⁴.

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.

³ Filtertechnologi til rensning af regnvand i tætbebyggede områder. Miljøstyrelsen. MUDP Rapport, januar 2021

⁴ <https://regnvandskvalitet-abc.teknologisk.dk/media/1183/anvisning-for-rockflow.pdf>

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

I Natura 2000-konsekvensvurderingen er det naturtypen kalkoverdrev og arterne odder og bæklampret, der er vurderet relevante at undersøge 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 yngle- og rasteområder for nogen bilag IV-arter.

5. Bilag

1. Situationsplan
2. Natura 2000-konsekvensvurdering,
3. Miljøkonsekvensvurdering
4. Visualiseringer

Bilag 1

Situationsplan

Bilag 2

Natura 2000-konsekvensvurdering

Bilag 3

Miljøkonsekvensvurdering

Bilag 4

Visualisering

Bilag 4 – Indretning arbejdsplads

Bilag 6 – Høringssvar partshøring og kommunens bemærkninger

Partshøringsbrev afsendt 15.5.2025. Frist for bemærkninger 12.juni 2025.

Høringssvar Grønhøjvej 56 indkommet 12.6.2025

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

1.

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:

Herudover er der til udkast til afgørelse vedrørende dispensation til naturbeskyttelseslovens §3 følgende supplerende bemærkninger: Som det fremgår af motiverne til Naturbeskyttelsesloven, kan der alene gives dispensation i særlige tilfælde, hvilket yderligere skærpes når der er tale om særlig beskyttet natur. Det klarer udgangspunkt efter Naturbeskyttelsesloven er, at der ikke må foretages ændringer i tilstanden af området, og det er således et væsentlig indgreb, når der gives dispensation til etablering af en tungt trafikeret forbindelsesvej tværs gennem den beskyttede natur i ådalen, som unægtelig ødelægger de landskabelige værdier af den uberørte ådal.

Swba: Kommunen konstaterer, at bemærkningen vedrører §3 dispensationen. Ingen bemærkninger i forhold til å-beskyttelseslinjen.

Supplerende. Bemærkningen er tilsvarende sendt ind i høringssvar til §3 dispensation, og behandlet herunder.

3. IV-arter

Hovedformålet med å-beskyttelseslinjen er at sikre åer som værdifulde landskabselementer og som levesteder og spredningskorridorer for plante- og dyreliv. Ådalen fungerer som spredningsveje og levested for mange dyr og planter.

Siden området i nærværende sag blev udpeget til Natura 2000 område, er der sket fund af yderligere sjældne og rødlistede dyrearter hvert 6. år når rapporterne er blevet fornyet, herunder kildevældssvindelsnegl, sumpsvindelsnegl, skæv vindelsnegl, samt bæklampret og odder som er fredet.

Desuden er der en række rødlistede fuglearter, herunder rød glente, storke og ørne, samt andre sjældne rovfugle.

Det skyldes bl.a., at området får den ro og tid, der skal til for at biodiversiteten udvikles. Det tager flere år, for truede dyrearter at bremse tilbagegang af bestanden og herefter øge bestanden stille og roligt, så bestanden ikke uddør i området.

En forbindelsesvej geografisk placeret tværs igennem ådalen og direkte op ad Natura 2000 området vil efter vores opfattelse utvivlsomt også begrænse plante og dyrelivets udvikling mv. inden for Natura 2000 området på grund af de forringede leveforhold ved de direkte tilknyttede arealer.

Anlægsfasen vil være en voldsom påvirkning, da der skal indbygges store jordmængder som ændre ådalens udseende og ændre ådalens visuelle karakter og oprindelige udseende.

Nedenfor følger oversigt over den udvikling der har været i kortlægningen og registreringen af de bilag IV-naturtyper og arter eksklusiv de 9 flagermusarter der også er blevet kortlagt i 2020/2021.

NATURA 2000 Udpegningsgrundlaget – bilag IV arter

Bygholm Ådal H 236 Basisanalyse	Side 8	Side 14	Side 10	Side 10
Art / år	2007	2010-2015	2016-2021	2022-2027
Naturtyper:				
Vandløb med vandplanter 4,5 km	x	x	x	x
Overdrev og krat på kalkholdig bund	x	x	x	x
Bræmmer med høje urter langs vandløb	x	x	x	x
Rigkær	x	x	x	x
Surt overdrev		x	x	x
Tidvis våd eng		x	x	x
Kildevæld		x	x	x
Næringsrig sø				x
Elle- og askeskov				x
Arter:				
Bæklampret	x	x	x	x
Sumpvindelsnegl		x	x	x
Odder			x	x
Kildevældsvindelsnegl				x
Skæv vindelsnegl				x
I alt	5	9	10	14

Hertil kommer at der er fundet stor vandsalamander i sommeren 2021 og igen i 2024, samt 2 sjældne frøer formentlig en spidssnudet frø og en butsnudet frø i august 2021.

4. Flagermus:

Desuden er der foreløbigt registreret 9 flagermusarter ud af de 17 arter der findes i Danmark. Flagermusene bruger ådalen til at jage om natten, da der er mange insekter der opholder sig langs ådalen.

Det fremgår angående etablering af hopovers, at der plantes træer der på sigt, vil opnå den forudsatte højde på 2,5 meter. Kan Horsens Kommune oplyse, hvor lang tid der går inden højden er opnået, da et trådhegn ikke kan ses alene, at have den ønskede effekt med at udgår trafikdrab af flagermus?

Horsens Kommune bemærker, at trådhegnet, jf. mkr afsnit 4.4.5 vil lede arter af flagermus ned i ådalen eller tvinge de flagermus, der krydser vejen op fra vejbanen, indtil beplantningen er groet tæt. Hegnet etableres med særligt tætte masker jf. Vejdirektoratets vejledning om faunapassager, så flagermus ikke kan passere igennem hegnet.

5. Økologiske forbindelser:

Et så stort anlægsprojekt vil hæmme den fortsatte udvikling af de beskyttede og truede dyre- og plantearter, hvilket kan påvirke den gunstige bevaringsstatus for dyre- og plantearterne da ådalen fremstår som spredningskorridor for dyre- og planteliv.

Det er således vigtigt, at de økologiske forbindelser friholdes for bl.a. veje. I den forbindelse bemærkes af den økologiske forbindelse fra Hansted Å til Bygholm Å, påvirkes af dels Vrøndingvej øst/vest og Grønhøjvej nord/syd. En yderligere forbindelsesvej igennem denne økologiske forbindelse vil forringe dyr og planters naturlige bevægelsesveje.

Ovennævnte skal desuden ses i lyset af uddrag af VVM-undersøgelsen for udbygning af E45 Vejle – Skanderborg, hvor følgende fremhæves:

”Beskyttet natur

Omkring den eksisterende motorvej har Vejle, Horsens, Hedensted og Skanderborg kommuner udpeget økologiske forbindelser og naturbeskyttelsesområder. Disse skal friholdes for byggeri, anlæg og ændret arealanvendelse.

Økologiske forbindelser er eksisterende eller potentielle spredningsveje for dyr og planter. De kan omfatte eksisterende ekstensive beplantede arealer, skov, vandløb eller natur, der udgør større, sammenhængende grønne korridorer i landskabet.

Kommuneplanerne fastlægger generelt, at dyr og planters naturlige bevægelsesveje skal styrkes inden for de økologiske forbindelser og potentielle økologiske forbindelser.

Naturbeskyttelsesområder omfatter ofte sjældne arter, karakteristiske naturtyper eller naturtyper med godt udviklingspotentiale, for eksempel Natura 2000-områderne, visse fredninger, samt heder, overdrev, enge, moser, vandhuller og søer, samt vandløb, der er beskyttede efter naturbeskyttelseslovens generelle bestemmelser (§ 3). Formålet med at udpege naturområder er at sikre et mangfoldigt og varieret dyre- og planteliv.”

Kommunens bemærkning: *Horsens Kommune bemærker, at vi har vurderet, at Bygholm Ådal bibeholder funktionaliteten og kvaliteten som økologisk forbindelse, idet vejforbindelsen etableres med en landskabsbro over Bygholm Ådal, hvorunder der mellem de tre midterste fag er et spænd på over 80 m og en frihøjde på 7 m.*

6. Naturtyper:

Der er på område 9 (Stavhøj) fundet knoldet mjøldurt, hvor der fremlægges foto af d.d. der viser mange stk. Arten er meget følsom overfor negative påvirkninger. Hvordan vil

Horsens Kommune

Horsens Kommune undgå at beskadige disse arter, når der skal laves terræntilpasning kombineret med opsættelse af padehegn?



Billede 1 - Foto af Villy Krog af 12. juni 2025



Billede 2 - Foto af Helle Langhoff af 12. juni 2025

Billede 2 - Foto af Helle Langhoff af 12. juni 2025

Billede 1 - Foto af Villy Krog af 12. juni 2025

Desuden fremgår det af Miljøkonsekvensrapporten at område 9 (Stavhøj) er registeret som et værdifuldt kalkoverdrev. I forhold til kvælstofpåvirkning ses dette ikke at kunne udgå at påvirke kalkoverdrevet. Horsens Kommune syntes alene at have forholdt sig til kvælstofpåvirkning af kalkoverdrevet som ligger i Natura 2000 området og 300 meter fra vejens tracé?

Kommunens bemærkning: *Horsens Kommune bemærker, at overdrevet ligger uden for arbejdsarealet, og derved vil overdrevet ikke blive berørt i anlægsperioden, herunder omkring opsætning af padehegn.*

Vedrørende kalkoverdrev beliggende umiddelbart øst for forbindelsesvejen fremgår det af miljøkonsekvensrapporten afsnit 15.2.4.3 emissioner fra trafik:

"Område nr. 9 er et værdifuldt kalkoverdrev med god naturtilstand og flere sjældne arter, herunder rødlistede mosser. Området ligger ca. 50 m øst for vejanlægget. Ved denne afstand kan det beregningsmæssigt afvises, at emissionerne fra vejen vil bevirke, at den samlede kvælstofdeposition kommer over den nederste tålegrænse for kalkoverdrev, hvilket kunne have medført en øget tilgroning og forringelse af naturtilstanden. Projekt gennemførelse vurderes til ikke at medføre en tilstandsændring på område 9."

7. Landskabelig påvirkning:

I Natura 2000 basisanalyse H236 Bygholm Ådal fra juni 2007 beskriver Vejle amt og Miljøministeriet/Naturstyrelsen ådalen som følger: side 6 af 8

"Området er en snæver, skarpt skåret ådal med smalle, ferske enge omkring Bygholm Å. Ådalens skrænter er meget stejle og veludviklede og blandt de mest dybt skårne ådale i Vejle Amt, og indeholder overvejende kalkholdige, artsrige overdrev på skråningerne. Overdrevene har været områdets udmarker og har derfor en lang græsningshistorie uden dyrkning eller tilplantning. Bygholm Å har af samme årsag været meget moderat reguleret, **hvilket giver ådalen et autentisk præg, og ådalen er landskabeligt storslået.**" (vores fremhævnning)

En betonbro vil således ødelægge dette autentiske præg og have en negativ påvirkning af den landskabelige oplevelse i ådalen. Desuden skal der indbygges store mængder jord i ådalen, hvilket er et voldsomt anlægsprojekt i ådalen, der også medfører ændring af det oprindelige autentiske præg fra istiden udover støj og lysgener.

Desuden skal der plantes nye træer som en del af afværgeforanstaltningerne for at lede flagermus over vejen, for at undgå trafikdrab. Men må man plante ny bevoksning i et §3 område? Det vil også være med til at ændre det oprindelige præg af ådalen.

Der bør således ikke tillades en negativ påvirkning af ådalen, når der er andre løsninger med andre placeringer der kan opveje de økonomiske og samfundsmæssige behov, så ådalen fortsat kan henstå uberørt og autentisk. Er der ikke blot tale om dårlig planlægning af byudvikling, hvor private erhvervs-interesser prioriteres på bekostning af en beskyttet ådal?. Der ligger rigtig mange arealer ved Horsens Syd som er oplagt til byudvikling, hvor der ikke ødelægges værdifuld natur som i Bygholm Ådal.

Som det fremgår af motiverne til Naturbeskyttelsesloven, kan der alene gives dispensation i særlige tilfælde, hvilket yderligere skærpes når der er tale om særlig beskyttet natur.

Det klarer udgangspunkt efter Naturbeskyttelsesloven er, at der ikke må foretages ændringer i tilstanden af området, og det er således et væsentlig indgreb, når der gives dispensation til etablering af en tungt trafikeret forbindelsesvej tværs gennem den beskyttede natur i ådalen, som unægtelig ødelægger de landskabelige værdier af den næsten uberørte ådal.

Kommunens bemærkning: *Det er af Horsens Kommune vurderet, at der er tale om et helt særligt tilfælde, hvortil der kan meddeles dispensation fra å-beskyttelseslinjen. Det bærende argument er her, at broen er samfundsmæssig nødvendig.*

8. 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. side 7 af 8

Faktum er, at DSV ønsker at lave 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 til motorvej 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 meddele 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 dispensationen fra Horsens Kommune. 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.

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 til-bagestuvning 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. side 8 af 8

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.*

9. Sammenfatning:

På baggrund af ovenstående bør dispensationen til å-beskyttelseslinjen 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 Fødevarerklagenævnet og en evt. udnyttelse af dispensation efter å-beskyttelseslinjen må afvente klagenævnets behandling jf. rækkefølgebestemmelse.

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 at 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.*