



HØRINGS NOTAT

Samlet besvarelse af høringssvar MKR Forbindelsesvejen VEGA-E45

**Høringssvar indkommet i 2. offentlighedsfase
8. oktober – 3. december 2021**

Høringssvar nummer	Adresse / organisation
1.	Grønhøjvej 55
2.	Stampemøllevej 15
3.	Bygherre
4.	Stampemøllevej 21
5.	Vejdirektoratet
6.	Grønhøjvej 56
7.	Danmarks Naturfredningsforening

HØRINGSSVAR 1 – GRØNHØJVEJ 55

Der ønskes oplysning om kompensation for driftstab og værdiforringelse af ejendommen.

Svar

Vedr. kompensation for driftstab og værdiforringelse, så er dette noget der fastsættes ved ekspropriationen eller ved en frivillig aftale. Hvis den frivillige aftale ikke kan accepteres, så kan ekspropriationskommissionen tage stilling til erstatningsspørgsmålet, og sikre at grundejeren får den korrekte erstatning.

HØRINGSSVAR 2 – STAMPEMØLLEVEJ 15

Der bliver spurgt ind til cykel- og gangstier samt lysgener.

Se bilag vedr. høringssvar fra Stampemøllevej 15

Svar på spg. 1

Man kommer ikke til at må gå og cykel på strækningen fra Vrøndingvej til motorvejen.

Det er vurderet at det trafiksikkerhedsmæssigt er forsvarligt at et etablere en overkørsel til Stampemøllevej 20 det pågældende sted.

Svar på spg. 2

Der er et helt afsnit i vvm på side 239 vedr. dette. men vi mener ikke der er boliger der bliver generet mere end hvad der er tåleligt af lyskegler.

HØRINGSSVAR 3 – BYGHERRE

Bygherre har i en mail gjort opmærksom på, at der ved en fejl, er skrevet i vilkår 37 og 38 i udkast til § 25 tilladelse til projektet, at højden på hhv. trådhegn og beplantning op til landskabsbroen skal være på 6 meter.
Se bilag vedr. høringssvar fra bygherre.

Svar:

Det er en fejl, og bliver rettet til 2,5 m, hvilket også er det, der er vurderet på i Miljøkonsekvensrapporten.

HØRINGSSVAR 4 – STAMPEMØLLEVEJ 21

Høringssvaret omhandler støjbegrænsningsforanstaltninger.
Se bilag vedr. høringssvar.

Svar:

Der er undersøgt for støj påvirkninger og der er ikke nogen ejendomme der bliver påvirket af støj over gældende grænseværdier, som følge af forbindelsesvejen. Støjpåvirkningen fra vejen medfører kun en ændring på 0-1 Db for de boliger, der allerede er støjbelastet over grænseværdierne. Det er derfor ikke relevant med støjdæmpende tiltag.

HØRINGSSVAR 5 – VEJDIREKTORATET

Se bilag vedr. høringssvar fra VD.

Der pågår en aktuel dialog med vejdirektoratet, som vejmyndighed for statsvejsnettet om vilkårene for tilslutningen af forbindelsesvejen til tilslutningsanlæg 56b samt tilslutningen af Stampemøllevej 20 til forbindelsesvejen.

VD referer desuden til en fejl vedr. ordlyden "jordvold" i tekst i § 25 tilladelsen:

"...at der allerede er etableret afskærmning i form af en jordvold omkring rundkørslen, som afhjælper lysgener hos Stampemøllevej 20. Desuden er tilkoblingen til rundkørslen planlagt således, at bilernes lyskegler ikke vil pege mod ejendommen, hvorfor jordvolden fortsat vil være en funktionsdygtig afskærmning i fremtiden".

Svar:

Der er ganske korrekt ikke tale om en jordvold, men blot en afskærmning påsat autoværnet i rundkørslen. "Jordvold" er rettet til "afskærmning" i § 25 tilladelsen.

HØRINGSSVAR 6 – GRØNHØJVEJ 56

Høringssvar fra Grønhøjvej 56 omhandler flere forskellige emner. Besvarelsen er derfor inddelt og besvaret i disse emner.
Se høringssvar samt bilag fra Grønhøjvej 56.

Besvarelse

Gruppering af emner til besvarelse af høringssvar 6

- A. Natur, miljø og dyreliv
- B. Landskab og grønne områder
- C. Trafik
- D. Linjeføring
- E. Øvrige forhold

A. Natur, miljø og dyreliv

Arter i udpegningsgrundlaget

ODDER

I høringssvaret bemærkes forhold vedr. odder. Nedenstående er et samlet svar på disse forhold:

Der er tidligere fremsendt fotos, der viser spor efter ét individ i sne indenfor området hvor vejtraceet er planlagt. Rådgiver Niras har derfor foretaget grundig eftersøgning af odder samt spor efter odder i april 2021. Der blev fundet spor efter odder, men ingen tegn på yngleaktivitet.

Oddere har stort territorium og det vurderes, at strejfende odder jævnligt passerer gennem området. Odderen føder sine unger i en hule i afsides, uforstyrrede sø- eller moseområder. Det nære område omkring vejtraceet er afgræsset og åbent uden gode muligheder for skjul. Det vurderes derfor, at arealerne umiddelbart øst for Natura 2000-området, ikke er væsentlige som yngleområde for odder. Det er derimod meget sandsynligt at individer færdes langs vandløbene og muligvis dagraster i skjul ved vandløbene.

Odder er nærmere beskrevet i Natura 2000-konsekvensrapporten, hvor der bl.a. står:

Odder er relativ tolerant overfor støj, når den er i hvile. Flere eksempler fremgår af Jeffries (1987) /13/, hvor blandt andet mindre anlægsarbejder og beskæring af opvækst langs vandløbsbredden ikke havde synlig effekt på odder, og hvor et tilfælde af skovrydning ikke havde effekt på en rastende odder, før aktiviteten var umiddelbart over boets placering. Det er dog sandsynligt at eventuelle dagrastende oddere i området vil fortrække til andre dele af territoriet mens der udføres særligt støjende anlægsaktiviteter som nedramning af spuns eller pæle. Disse anlægsaktiviteter er midlertidige og kortvarige (op til tre uger). Da

området ikke er vurderet egnet som yngleområde og da der er gode muligheder for at søge skjul både opstrøms og nedstrøms projektet, vurderes det at disse kortvarige anlægsaktiviteter ikke vil medføre en væsentlig negativ påvirkning på bestanden af oddere i Natura 2000-området.

Projektet omfatter ikke indgreb i Bygholm Å hverken i anlægs- eller driftsfase. Der vil til stadighed være fri passage for oddere i og umiddelbart langs Bygholm Å, også i anlægsperioden. Der vil være behov for etablering af passage for anlægstrafik over Hatting Bæk og oddere som færdes langs med denne, kan derfor i anlægsfasen være nødt til at gå på land over en kort strækning. Dette vurderes dog ikke at udgøre en væsentlig påvirkning da anlægsaktiviteterne normalt vil stå på inden for normal arbejdstid i dagtimerne og ikke i nattetimerne, hvor odder aktivt fouragerer i vandløbene. Om dagen opholder oddere sig i deres hule i brinken eller i skjul under træer eller buske, træerødder eller andet der kan give ly, med stor sandsynlighed udenfor projektområdet.

Det er samlet vurderet, at vejprojektet ikke vil arten odder på udpegningsgrundlaget.

BÆKLAMBRET

I høringssvaret bemærkes forhold vedr. bæklampret. Nedenstående er et samlet svar på disse forhold:

I Natura 2000-konsekvensvurderingen findes en nærmere gennemgang af bæklampret.

Bæklampret yngler typisk i de øvre dele af vandløbssystemerne, på steder med hastigt strømmende vand og stenet/gruset bund (stryg). Vandløbsstrækningen omkring projektområdet kan være opvækstområde for arten og migrationslokalitet når arten søger op i de mindre vandløb for at forplante sig. Området omkring forbindelsesvejen vurderes ikke at være sandsynligt som yngleområde idet bunden hovedsageligt er sandet, og der er betydelig sandvandring. Kun på kortere strækninger mellem Grønhøjvej og Bygholm Sø er der stenet/gruset bund, og disse vurderes ikke generelt at være egnede ynglelokaliteter. Derimod vil der være egnede ynglelokaliteter ved flere af tilløbene til Bygholm Å, herunder tilløbet Hatting Bæk.

Projektet vurderes ikke at kunne påvirke en eventuel bestand af bæklampret i vandløbssystemet Bygholm Å i anlægsfasen, da projektet ikke omfatter fysiske ændringer af vandløbet.

Det sikres i anlægsfasen, at der ikke ved store regnhændelser strømmer overfladevand med suspenderet materiale fra projektområdet direkte til vandløbet. Dette sikres ved tidlig etablering af regnvandsbassiner så overfladevand kan afledes hertil, og/eller ved etablering af render og miler, som kan opsamle/forsinke overfladeafstrømning. Mængden af jordpartikler og næringsstoffer fra overfladevand i anlægsfasen vurderes derfor at være uden betydning for lampretter på grundlag af relativ lav mængde og lampretternes generelle autøkologi.

En længere gennemgang samt afsluttende vurdering s. 57-58 afsluttes med flg. bemærkninger:

"arten ikke vurderes sårbar for kortvarige, lavere iltniveauer omkring anlæggets udledningpunkter, samt at arten ikke er særligt sårbar overfor de niveauer af kobber, der forventes i vandløbet i projektets driftsfase.

Det er sandsynligt at Natura 2000-områdets bestand af bæklampret bevæger sig nedstrøms Natura 2000-området og kan tage ophold ved regnvandsbassinernes udledningspunkter. Det er vurderet at udledning fra anlæggets regnvandsbassiner ikke vil påvirke vandløbets kemiske tilstand eller den økologiske tilstand for vandområdets økologiske parametre (smådyr, fisk og vandplanter). Udledningen fra anlæggets regnvandsbassiner vurderes derfor ikke at udgøre en trussel mod artens bevaringsstatus, som både på lokalt og nationalt plan i er vurderet gunstig.

VINDELSNEGLE

I høringssvaret bemærkes flere forhold vedr. vindelsnegle. Nedenstående er et samlet svar på disse forhold:

Der stilles spørgsmålstejn ved, om der er eftersøgt for flere arter af vindelsnegle jfr. teksten i Natura 2000-konsekvensvurderingen s. 42:

Kildevældsvindelsnegl og skæv vindelsnegl er knyttet til botanisk fine, åbne, kalkrige og ret stabile rigkær, ekstremrigkær og vældkær. Derimod findes sumpvindelsnegl i stabilt sumpede/våde, åbne eller let skyggede bevoksninger af kær-star eller lignende bevoksninger af andre plantearter f.eks. høj sødgræs eller rørgræs.

De tre arter er registreret i tilknytning til kildevæld og rigkær i områdets centrale og vestlige del mere end 900 m fra projektområdet. Sumpvindelsnegl er eftersøgt på et potentielt levested i forbindelse med det gennemførte feltarbejde, men blev ikke fundet. Der er ikke registreret naturtyper, som vil kunne understøtte tilstedeværelse af kildevældsvindelsnegl eller skæv vindelsnegl nær projektområdet. På grund af afstanden vurderes at projektet ikke vil påvirke de kendte bestande af sumpvindelsnegl, kildevældsvindelsnegl eller skæv vindelsnegl. Skulle en bestand alligevel findes i området udenfor habitatområdet, vurderes en sådan ikke at have direkte betydning for bestandene i habitatområdet, da der ikke vurderes at være migration i en metapopulationsstruktur mellem områderne, pga. arternes ringestørrelse og deraf begrænsede migrationsratius.

Øvrige bilag IV-arter

I høringssvaret nævnes lodsejers fund af stor vandsalamander samt en frø, der jfr. lodsejer kan være spidssnudet frø.

STOR VANDSALAMANDER

Stor Vandsalamander blev eftersøgt ved feltundersøgelserne i 2020 og 2021 inden for vejtracéet. Der blev ikke fundet individer af arten.

Et enkelt individ af Stor Vandsalamander er indrapporteret af ejer af Grønhøjvej 56 i august 2021. Ejer har meddelt, at individet blev fundet på vaskepladsen i stalden på ejendommen.

Voksne individer af stor vandsalamander kan vandre over 1000 m. Det vides ikke hvor det pågældende individ ved Grønhøjvej 56, har holdt til i yngleperioden, men det vurderes sandsynligt at den forekommer ynglende i en af ådalens mange øvrige vandhuller. På baggrund af besigtigelserne i 2020 vurderedes de to vandhuller tætved vejtracéet ikke som egnede ynglevandhuller for stor vandsalamander.

SPIDSSNUDET FRØ

Padder, herunder spidssnudet frø, blev eftersøgt ved feltundersøgelserne i 2020 og 2021. Der blev ikke fundet individer af spidssnudet frø. Efterfølgende blev der i august af ejer indsendt fund af et individ af stor vandsalamander (på selve ejendommen/ vaskeplads). D. 6. december er der ligeledes fra lodsejer indrapporteret et fund - ligeledes fra august i år, af en frø incl. to fotos af frøen. Lodsejer skriver, at der evt. kan være tale om bilag IV arten spidssnudet frø. Der kan også være tale om den langt mere almindelige butsnudet frø. Horsens Kommune vurderer ud fra fotos, samt ud fra de besigtigelser, der er foretaget i området, uden at finde forekomster af spidssnudet frø, samt at butsnudet frø tidligere er fundet i området – at der er tale om butsnudet frø.

Det fremgår af Natura 2000-konsekvensvurderingen, at der er planlagt paddehegn for at afværge trafikdrab og lede padderne ned i ådalen.

Etablering af permanent paddehegn langs begge sider af vejen, på nordsiden af Bygholm Å, vil afværge trafikdrab og lede eventuelt forekommende vandrende stor vandsalamander og andre padder, ned i ådalen hvor der er sikker passage under vejbroen.

Padderne vil primært være tilknyttet ådalen og de vandhuller, der findes der. Med etablering af den beskrevne afværgeforanstaltning vurderes projektet ikke at forringe den økologiske funktionalitet for nogen af de nævnte arter af padder.

FLAGERMUS

I høringssvaret bemærkes forhold vedr. flagermus.

Nedenstående er et samlet svar på forhold vedr. flagermus, som ligeledes er fremsendt til MST i forbindelse med høringsfasen til kommuneplantillæg 2017-34.

MST har efter modtagelse af dette svar frafaldet deres indsigelse omkring flagermus til projektets tilhørende kommuneplantillæg, KPT 2017-34).

Besvarelsen vurderes ligeledes at dække de spørgsmål, der er i høringssvaret vedr. flagermus:

Undersøgelsesmetode ift. forekomster af flagermus

Flagermus undersøgelsen er tilrettelagt efter anbefalinger i Forvaltningsplanen for flagermus¹, (i afsnit om "Basisundersøgelsen ved vejanlæg"). Her fremgår blandt andet, at mulige yngle- og rasteområder kortlægges.

For at konstatere konkrete yngle- og rastesteder er der flere trin.

1. Først fra kontoret, hvor der ved gennemgang af luftfoto og skråfoto udpeges mulige yngle og rastesteder.
2. For så at afgøre, om de reelt er egnede til flagermus besigtiges de i dagslys, så det er muligt at konstatere f.eks. forekomst af egnede træer (revner, hulheder, spættehuller osv.)
3. Hvis ikke der er egnede strukturer tilstede, undersøges området ikke nærmere.
4. Hvis der er egnede træer så fastholdes området som muligt yngle- og rasteområde.
5. For at fastslå om konkrete træer aktuelt huser ynglende eller rastende flagermus skal træet enten fysisk observeres, eller der skal sættes detektorer (lyttebokse) op.

¹ Forvaltningsplan for flagermus, Naturstyrelsen, Miljøministeriet 2013

Egnede områder indenfor hele undersøgelseskorridoren blev gennemgået visuelt for at identificere potentielle yngle- og rasteområder.

Der blev bl.a. fundet flagermus egnede træer vest for vejtracéet tæt ved Grønhøjvej samt længere mod vest (vest for Grønhøjvej). Der blev ligeledes fundet egnede lokaliteter øst for vejtracéet, både syd og nord for Bygholm Å. Disse lokaliteter blev derfor, sammen med de øvrige, udpeget som mulige yngle- rasteområder.



Fig. 8, s. 14 fra "Datanotat Flagermusundersøgelser", bilag til Habitatkonsekvens vurderingen. Rød og gule markeringer angiver mulige yngle-rasteområder (blå=fourageringslokaliteter, stiplede linjer=ledelinjer). Kun lokalitet med rød markering, er manuelt observeret intensivt for at fastslå tilstedeværelse af konkrete rastetræer.

Efter de indledende undersøgelser (ovenstående pkt 1-4) blev det ved hjælp af detektorer (lyttebokse) og manuel observation nærmere undersøgt, om der aktuelt forekom ynglende flagermus, i området nær vejtracéet.

Der blev opsat lyttebokse som vist på kort nedenfor, og området blev gennemgået manuelt med håndholdt detektor. I den manuelle gennemgang, var der fokus på at fastslå, om der var yngleområder tæt på vejtracéet, da dette spiller ind i vurdering af, hvor vigtig ådalen er som fourageringsområde.

Det røde område vest for Grønhøjvej, var det mest optimale og lovende i forhold til at konstatere ynglende flagermus. Det blev derfor prioriteret at lave en intensiv manuel indsats her, hvor området blev observeret med en kombination af en kraftig lygte og en håndholdt detektor, for at konstatere ud-flyvende flagermus. Ved de to gule områder, er der ikke udført en intensiv manuel kortlægning for at fastslå aktuelle yngleforekomster, da der allerede ved det røde område blev fastslået ynglekolonier.

Områderne er dog besigtiget, i mindre omfang, med håndholdt detektor i forbindelse med den generelle manuelle gennemgang af undersøgelsesområdet.



Fra "Datanotat Flagermusundersøgelser", bilag til Habitatkonsekvens vurderingen (fig. 1). Angivelse af placering af lyttebokse. Indtegnet areal øst for traceét er det område, der ikke blev undersøgt med lyttebokse.

Tilstedeværelsen af flere ynglekolonier i ådalen understregede ådalens betydning som fourageringsområde. En nærmere kortlægning af samtlige aktuelle yngle- og rastesteder, vurderedes ikke at medføre yderligere information til overvejelser omkring påvirkning af økologisk funktionalitet.

I den videre vurdering er der vished for, at fourageringsområdet er vigtigt på grund af tilstedeværelsen af flere yngleområder. I vurderingen forudsættes det derfor, at der forekommer ynglende flagermus både øst og vest for vejtracéet.

Beplantning

Beplantningen langs vejen i hver ende af dalbroen følger anvisningerne om ledebeplantning i Vejdirektoratets vejledning for faunapassager. På nedenstående skitse er indtegnet de typiske flyveruter for flagermus, som forventes omkring dalbroen.

Som beskrevet i vejledningen sikres det, at beplantningen lukker tæt ved starten af skærmen, så der ikke skabes et u hensigtsmæssigt hul, hvor flagermus kan passere. I Miljøkonsekvens rapporten er nærmere beskrevet, at der vil blive opsat et trådhegn med tætte masker langs vejen for at sikre imod huller i tilplantningsfasen.



Forventede flyveruter for flagermus i gruppe A-C omkring den nye dalbro.

Langt størstedelen af flagermusaktiviteten er nede i selve ådalen. Der er en mindre aktivitet på kanten af ådalen. Modsat dalbroen, er vejen her i terræn. Bepantningens primære funktion er at lede de lavtkrydsende flagermus på kanten af ådalen, ned i ådalen og under dalbroen.

Dette vil have størst effekt på de strukturbundne arter, som eksempelvis pipistrelflagermus. Individer af mindre strukturbundne arter, kan stadig forsøge at krydse over vejbanen, hvor beplantningen, som sekundær funktion, vil løfte den højde, hvorved de krydser trafikken, og derved mindske risikoen for kollision.

Skærmhøjde, landskabsbroen

Ifølge Vejdirektoratets vejledning i faunapassager er minimumshøjden for de lavt flyvende arter (gruppe A-C: Langøret, vand-, dam-, trolde-, dværg- og pipistrelflagermus) 5 x 5 meter. Dette krav opfyldes rigeligt, da højden i de tre midterste fag er 7-9 meter og bredden omkring 20 meter (se visualisering, næste side).

Det må derfor antages, i overensstemmelse med vejledningen, at størstedelen af flagermusene i gruppe A-C vil passere under broen. Troldeflagermus (gruppe C) og sydflagermus (gruppe D) må forventes både at flyve over og under broen. Brun- og skimmelflagermus vil stort set udelukkende flyve over broen. De to sidste arter regnes ifølge Vejdirektoratets vejledning ikke for sårbare overfor trafik.

Skærmens højde på 1,6 meter er valgt for at undgå, at flagermus passerer vejen i lav højde og derved vil være sårbare overfor trafikdrab. De flagermusarter, der fouragerer over ådalen i højde med vejbanen, vil holde en afstand til faste elementer, modsat eksempelvis vandflagermus eller langøret flagermus. Disse er mere manøvredegtige og flyver helt tæt på f.eks. vandfladen eller træstammen, når de fouragerer.



Visualisering af dalbroen med 7-9 meters højde under vejbanen og med tre fag med en bredde på ca. 20 meter. En sådan dalbro opfylder VDs vejlednings krav til gennemflyvning af flagermus i gruppe A-C.

De 1,6 m høje skærme vil i dette tilfælde "løfte" eksempelvis sydflagermus, mere end de blot 1,6 m over vejbanen, og minimere risikoen for kollision også med høje fartøjer som eksempelvis lastbiler. En højere skærmtypen vil teoretisk set tvinge passerende flagermus højere op. Men høje skærme vil samtidig øge risikoen for at flagermus bliver fanget imellem skærmene (Christensen et al. 2016, Elmeros et al. 2016, Elmeros et al. 2017).

De 1,6 meter svarer til skærme med tilsvarende formål opsat, f.eks. på Silkeborg motorvejen og ved Næstved omfartsvejs passage over Susåen.

Supplerende kilder:

Christensen, M., Fjederholt, E.T., Baagøe, H. J. & Elmeros, M. 2016. Hop-overs in bat commuting routes - effects on flight height and flight patterns. SafeBatPaths Technical report. - Conference of European Directors of Roads (CEDR), Brussels.

Elmeros, M., Dekker, J., Baagøe, H.J., Garin, I. & Christensen, M. 2016. Bat mitigation on roads in Europe – an overview. SafeBatPaths Technical report. - Conference of European Directors of Roads (CEDR), Brussels

Elmeros, M., Fjederholt, E.T., Baagøe, H.J. & Christensen, M. 2017. Hvordan kan flagermus hjælpes over vejen? Trafik & Veje - September: 64-65.

Fredede og ikke beskyttede (rødlistede) arter

I høringssvaret nævnes forhold vedr. flere rødlistede arter.

TYNDAKSET GØGEURT

Orkideer er alle fredede jfr. artsfredningsbekendtgørelsen. Heraf er nogle også bilag IV arter jfr. habitatbekendtgørelsen. Det gælder dog ikke tyndakset gøgeurt, der tidligere er fundet på kalkoverdrevene vest for Grønhøjvej. De er derfor også eftersøgt i området i forbindelse med projektet. Der er ikke gjort fund af orkideer hverken i 2020 eller i 2021.

BUTBLADET HÅRSTJERNE (epifyt)

Der er af HabitatVision gjort fund af mosarten Butbladet Hårstjerne på de udgåede elletræer tæt ved traceet for forbindelsesvejen.

Butbladet hårstjerne er rødlistet. Den er dog *ikke* artsfredet jfr. artsfredningsbekendtgørelsen og heller ikke en bilag IV art.

Det er lavet en frivillig aftale med bygherre om, at i forbindelse med evt. fældning af de udgåede elletræer, vil disse blive trukket til side og blive liggende i området som levested for butbladet hårstjerne.

SLØRUGLE

Der er jfr. lodsejer observeret slørugle tæt ved vejtraceet på adresserne Vrøndingvej 31, Vrøndingvej 29 og Stampemøllevej 20.

Slørugle er rødlistet. Den er dog *ikke* artsfredet jfr. artsfredningsbekendtgørelsen og heller ikke en bilag IV art. Langt de fleste slørugler i Danmark yngler i åbne gårdbygninger eller redekasser. Der vil ikke blive nedrevet bygninger eller fældet træer egnet til ynglende slørugler i forbindelse med projektet.

Forhold vedr. støj

Støj- og lydforurening vurderes ikke at udgøre en negativ påvirkning for områdets flagermus, fordi der ikke er tale om vedvarende og høj støj, og fordi lyset grundet vejens udformning og afskærmningen omkring vejen, ikke spredes uden for vejens trace.

Der er ikke et entydigt billede af, hvor stor en effekt støj og lys har ud i det omgivende landskab, se Altringham J., Kerth G. (2016) Bats and Roads, hvor især støjgener, medmindre der er tale om høj og vedvarende støj, synes at begrænse sig til arter som stor museøre, der bruger byttedyrs egne lyde under jagten, som eksempelvis ugle, også gør. Der er f.eks. flere tilfælde af yngle- og rastesteder for blandt andet vandflagermus, brunflagermus og troldflagermus i vej- og jernbanebroer i litteraturen.

Eventuel lysforurening skulle komme fra selve trafikken, da vejen er ubelyst, og er derved ikke vedvarende. Omkring ådalen, hvor der er mulige yngle- og rastesteder, krydser vejen i et lige forløb uden sving og omgives af beplantning og skærme der tilbageholder belysningen fra trafikken. Derfor vurderes denne ikke at nå ud i ådalen og påvirke mulige yngle- og rastesteder.

Dertil ligger den øvrige del af den projekterede vej, for en stor del, i et åbent landskab, der er uden væsentlig værdi for flagermus hvad angår raste- og ynglesteder, hvorfor der ikke vurderes risiko for væsentlig påvirkning.

Helt lokal lyspåvirkning fra trafikken, kan potentielt afskrække enkelte arter som vandflagermus og langøret flagermus fra at fouragere tæt langs vejen, og derved forringe kvaliteten.

I det aktuelle tilfælde vurderes denne påvirkning teoretisk og meget usandsynlig. Vejen er i en højde over ådalen, hvor disse normalt ikke forekommer, og med

afværgeforanstaltninger minimeres lysspild ud i ådalen. Det vurderes ikke, at lys og støjpåvirkning, vil påvirke de potentielle yngle- og rasteområder - hverken vest eller øst for vejtracéet, og de implementerede afværgeforanstaltninger vurderes tilstrækkeligt til at sikre, at der ikke sker en negativ påvirkning af den økologiske funktionalitet af området.

Belysning af arbejdsarealerne kan være relevant i vinterhalvåret inden for normal arbejdstid i dagtimerne (morgen og eftermiddag) og ikke i nattetimerne. Dvs. uden for de perioder hvor odder, flagermus og padder er aktive og uden for fuglenes yngletid. Særlig støj i anlægsfasen, vil stamme fra nedramning af spuns og pæle. Det er sandsynligt at fugle og pattedyr i nærområdet vil registrere støjen. Varigheden af disse arbejder vil være midlertidig og kortvarig (to-tre uger) og vil være begrænset til normal arbejdstid. Natteaktive dyr som flagermus og odder kan således fortsat fouragere og færdes i ådalen mens anlægsarbejderne pågår. På grund af den begrænsede periode vurderes støjpåvirkningen ikke at påvirke udpegningsgrundlaget for Natura2000 område 236 eller at forstyrre Bilag IV arter.

Miljøfremmede stoffer

I høringssvaret bemærkes forhold vedr. miljøfremmede stoffer. Nedenstående er et samlet svar på disse forhold:

Vurdering af miljøfremmede stoffer er nærmere gennemgået i Miljøkonsekvensrapporten s. 167 ff.

Der konkluderes flg. på s. 170: *Det vurderes, , at afløbet fra bassinerne til Bygholm Å ikke medfører en forringelse af overfladevandområdets tilstand da det ikke medfører risiko for fald i nogen kvalitetselementer, eller hindrer opfyldelse af det fastlagte miljømål, i forhold til de stoffer, hvor der i dag er overskridelser jf. Miljøstyrelsens undersøgelser fra 2015.*

Kumulative forhold – emissioner der kan påvirke kalkoverdrev

I høringssvaret bemærkes forhold vedr. emissioner, der kan påvirke kalkoverdrev. Nedenstående er et samlet svar på disse forhold:

Kvælstofdeposition fra vejens trafikemissioner i kumulation med eksisterende kilder i området vurderes på baggrund af den årligt beregnede baggrundsdeposition for området. Denne totale deposition af kvælstof beregnes årligt i forbindelse med luftovervågning i NOVANA-programmet. Overvågningen gennemføres af Institut for Miljøvidenskab – Aarhus Universitet og DCE – Nationalt center for miljø og energi.

Disse forhold er bl.a. beskrevet i Natura 2000-konsekvensvurderingen s. 25-27, og s. 49.

Som beskrevet i Natura 2000-konsekvensvurderingen s. 25-27 er tålegrænseintervallet for kalkoverdrev på 15-25 kgN/ha/år.

På s. 49 anføres: *Med udgangspunkt i den modellerede baggrundsbelastning i området, som udgør ca. 12,5 kgN/ha/år, og den beregnede merdeposition på maksimalt 0,2 kgN/ha/år, vurderes merdepositionen, på baggrund af overdrevets strukturelle og arts-mæssige tilstand, ikke at udgøre en trussel mod bevaringsstatus for overdrevet. Det konkluderes på baggrund af ovenstående at kvælstofdepositionen, som følge af emissioner fra vejens trafik, ved kalkoverdrevet vil være så lav, at det ikke vil medføre en påvirkning på naturtypens bevaringsstatus i Natura 2000-området.*

Nationale interesser, natur

I et høringssvar bemærkes forhold vedr. nationale interesser. Nedenstående er et samlet svar på disse forhold:

Der henvises til Miljøkonsekvensvurderingen s. 221:

Ifølge miljørapporten understøtter planlægningen ikke de nationale landskabsinteresser, da en væsentlig påvirkning af landskabet ikke kan undgås eller helt afværges. Det skal derfor i planlægningen og i valget af projektet begrundes, at der ikke findes alternativer, der ikke eller kun i mindre omfang påvirker landskabet. Disse begrundelser fremgår af kommuneplantillæg 2017-34 og tilhørende miljørapport, samt af afsnit 3.3 om fravalgte alternativer i miljøkonsekvensrapport. Det konkrete projekt ligger indenfor rammerne af kommuneplantillæg 2017-34 der er i overensstemmelse med de nationale interesser.

Derudover skal projektet i videst muligt omfang tilpasses landskabet i udformning, placering og materialevalg. Denne tilpasning er beskrevet i projektbeskrivelsens afsnit 4.5. Miljøkonsekvensvurderingen i afsnit 12.3.2 er foretaget på grundlag af projektets valgte udformning, som også ligger til grund for de udførte visualiseringer, se bilag 10.

Samt s. 237:

Der vurderes ikke at være alternativer til den valgte løsning, som kan mindske den landskabelige påvirkning, se afsnit 3.3 om fravalgte alternativer. Horsens Kommune har vurderet, at forbindelsesvejen er en samfundsmæssig nødvendighed for bedst at kunne opfylde områdets trafikale behov om tilgængeligheden til erhvervsområdet VEGA, for aflastning af Silkeborgvej og Ny Silkeborgvej samt for trafiksikkerhed og fremkommelighed generelt.

Vådområdedeklaration

I høringssvaret bemærkes forhold vedr. vådområdedeklaration. Nedenstående er et samlet svar på disse forhold:

Af høringssvaret sættes der spørgsmålstejn ved, hvordan det kan forenes at et område er permanent udlagt som vådområde og der samtidig planlægges bygget en vej hen over den.

Landbrugsstyrelsen har været hørt i forbindelse med myndighedshøring forud for miljøkonsekvensvurderingen, men havde ikke bemærkninger til projektet. Jfr. deklARATIONENS bestemmelser er kun Horsens Kommune påtaleberettiget.

Vådområdedeklarationens bestemmelser omhandler primært dyrkningsmæssige restriktioner.

Det er vurderet af Horsens Kommune, at vådområdet vil bestå som et værdifuldt naturområde trods etablering af en landskabsbro hen over området, samt at bestemmelserne i deklARATIONEN overholdes.

Grundvandssænkning

Af høringssvaret fremgår det, at konsekvenserne ved en grundvandsænkning både i anlægsfasen og driftsfasen skal undersøges, herunder påvirkning af Natura 2000-området.

Der henvises til væsentlighedsvurderingen udarbejdet af Rambøll i august 2018 og et notat udarbejdet af HabitatVision i februar 2021. Endvidere bemærkes det, at der ikke er foretaget undersøgelser af konsekvenserne for bl.a. grundvandssænkning i samspil med andre planer, herunder forslag til tillæg 2017-35 til kommuneplanen.

Med henvisning til miljøkonsekvensvurderingen for det konkrete vejprojekt, kan det oplyses, at der i den forbindelse er udarbejdet en fuld habitatkonsekvensvurdering af vejens miljømæssige påvirkninger af Natura2000 området Bygholm Ådal N236 og samt en vurdering af bilag IV arter. Herudover er der i forbindelse med miljøkonsekvensvurderingen af vejprojektet for forbindelsesvejen, foretaget en kumulativ vurdering af grundvandssænkningen, idet den permanente grundvandssænkning ved det kommende logistikcenter, som er omfattet af forslag til kommuneplantillæg 2017-35, er medtaget i denne kumulative vurdering.

Konklusionen på den kumulative vurdering er, at det ikke vurderes sandsynligt, at driftsfasen i DSV's projekt og den midlertidige grundvandssænkning i anlægsfasen i vejprojektet vil ligge samtidigt, og der vurderes derfor ikke at være en kumulativ påvirkning. Såfremt der måtte opstå samtidighed i de to projekters anlægsfase, må den kumulative påvirkning vurderes, når aktiviteterne og tidsplan for DSV's anlægsfase kendes. Med udgangspunkt i den nuværende viden om projekternes anlægsfaser, vurderes der ikke at være samtidighed og dermed ikke en kumulativ effekt.

Til høringsvaret omkring reinjicering af grundvandet og risikoen for påvirkning af ferskvandet i Bygholm Å med okkerholdigt grundvand, skal det bemærkes, at grundvandet reinjiceres via filterboringer til det samme grundvandsmagasin og i samme niveau som det oppumpes fra. Der sker således ikke nogen direkte udledning af grundvand til Bygholm Å. Grundvandet reinjiceres endvidere i et lukket system med vakuum, hvilket sikrer, at der ikke sker nogen påvirkning i form af iltning eller forurening af vandet i pumpeprocessen, hvorfor der ikke forventes at ske en iltning af jernforbindelser med tilhørende okkerudfældning.

Habitatnaturtyperne rigkær og kildevæld i Natura 2000-området ligger mere end 0,5 km fra projektet, og vil ikke blive påvirket på den afstand pga. grundvandssænkningens begrænsede udbredelse.

Udtagning af vandprøver og analyser for jern var en del af forundersøgelse for projektet og blev gennemført for at undersøge mulighederne for udledning af det oppumpede grundvand i anlægsfasen. Dette er ikke længere aktuelt i det der ansøges om tilladelse til at foretage grundvandssænkning med reinjicering. Analyserne er medtaget i miljøkonsekvensvurderingen, for deres resultater vedr. målinger af iltindhold.

B. Landskab og grønne områder

Natur og landskab

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

På baggrund af miljøkonsekvensvurderingen og Natura 2000-konsekvensvurderingen for habitatområdet vurderes det, at det er muligt, at projektere en vej uden påvirkning af habitatområder og den økologiske funktionalitet for bilag IV-arters yngle- og rasteområder samt bestandene af de enkelte arter i øvrigt.

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

Horsens Kommune vil desuden skulle meddele dispensation fra naturbeskyttelseslovens § 3 (beskyttet natur) og § 16 (åbeskyttelseslinje), og der vil i denne sammenhæng blive stillet krav om etablering af erstatningsnatur for så vidt angår § 3-arealerne. Ligeledes vil der skulle meddeles tilladelser efter naturbeskyttelseslovens § 20, vandløbslovens § 47 og planlovens § 35.

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

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

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

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

Supplerende visualiseringer belyser påvirkningen af landskabet

Miljøstyrelsen har i forbindelse med høringsfasen til Kommuneplan tillæg 2017-34 bedt Horsens Kommune om en redegørelse for at vej og broanlæg alene har en lokal påvirkning af landskabet. Myndigheden har derfor fået udarbejdet en række supplerende visualiseringer fra punkter, der ligger længere væk end hvorfra der ellers er lavet visualiseringer. Dette er sket for at understøtte vurderingen af, at vejen og broen ikke har en negativ påvirkning af fjernomgivelserne eller på det regionale niveau. Det betyder, at der er lavet visualiseringer fra blandt andet Tamdrup Kirke, som er det højeste punkt i nærheden, hvorfra anlægget ikke er synlig. Derudover er der lavet visualiseringer fra tre punkter langs motorvejen; når man kommer sydfra, nordfra og ved tilslutningsanlæg 56b. Disse visualiseringer underbygger og viser, at der ikke er nogen synlighed eller en yderst

begrænset synlighed af det planlagte vej- og broanlæg. Disse visualiseringer understøtter alene konklusionerne i de allerede foretagne vurderinger.

Det er derfor fortsat kommunens vurdering, at synligheden af anlægget udelukkende er af lokal karakter.

C. Trafik

Støj og lys

Der er i projektet undersøgt for støjgener og der er ikke nogen ejendomme, der vil blive påvirket af støj udover gældende grænseværdier, som følge af etablering af forbindelsesvejen.

Vedr. lys så er det ligeledes vurderingen, at der ikke vil blive ejendomme som vil blive generet af lyskegler fra køretøjer, udover hvad der er tåleligt. Det er ikke påvist, at der vil ske en lysforurening af Kørup Enge, ved etablering af vejen. Med henvisning til Miljøkonsekvensvurderingen for det konkrete vejprojekt, kan det oplyses, at der er et afsnit (se side 239) omkring lysgener.

Der planlægges for en dobbeltrettet cykelsti på den nye del af Mossvej, Denne vil blive prioriteret på lige fod med øvrige trafiksikkerhedsmæssige projekter i Kommunen.

Udvidelse af Silkeborgvej

Det er konkluderet, at en udvidelse af Silkeborgvej/Ny Silkeborgvej til 4 spor ikke kan opfylde forbindelsesvejens formål: Formålet med forbindelsesvejen er øget tilgængelighed til erhvervsområdet VEGA og Lund by, aflastning af Silkeborgvej og Ny Silkeborgvej samt øget robusthed på det omgivende vejnet og bedre fremkommelighed og trafiksikkerhed, herunder for de bløde trafikanter. Disse formål opnås bedst og mest hensigtsmæssigt ved Forslag 2 Forbindelsesvejen. Der er alternativer som kan opfylde nogle delformål men ikke alle. Silkeborgvej/Ny Silkeborgvej kan ved en ombygning formentligt håndtere den gennemkørende trafik, men det vil være på bekostning af tilgængeligheden til Lund by herunder de erhverv som ligger der, og det store erhvervsområde Vega. Ligeledes vil trafikken i de større kryds i Horsens fordeles mere ligeligt og dermed udnytte krydsenes kapacitet bedre, ved etablering af forbindelsesvejen. Denne effekt opnås ikke ved en udvidelse af Silkeborgvej. Dermed skaber en udvidelse af Silkeborgvej ikke den robusthed i vejnettet som der ønskes, og som opnås med en ny forbindelse til motorvejen.

Forudsætninger for at vurdere behov for infrastruktur

Vejdirektoratet ser alene på trafikmængden på det statslige vejnet, hvorimod Kommunen ser på trafikmængden kommunalt og har kendskab til det kommunale vejnet og trafikmængderne på disse, samt på statsvejsnettet, derfor har Kommunen væsentlig bedre forudsætninger for at vurdere infrastrukturen lokalt end Vejdirektoratet har.

E45 udvidelse til 6 spor

En udvidelse af E45 herunder rampeanlæggene, vil aflaste trafikafviklingen på Silkeborgvej i rampeanlæggene og strækningen imellem. En udvidelse af E45 vil ikke skabe en bedre afvikling af trafikken generelt på Silkeborgvej – herunder i rundkørslerne ved Vrøndingvej og Nokiavej.

D. Linjeføring

Ved placeringen af en kommende vejforbindelse skal der tages højde for naturinteresser samtidig med, at formålet for vejprojektet skal opfyldes. En ny vej skal skabe robusthed i det samlede vejnet, sikre en aflastning af Silkeborgvej/Ny Silkeborgvej fra rundkørslen ved Nørre Snedevej og frem til Horsens By.

Endvidere skal den sikre en høj tilgængelighed til Lund by og erhvervsområdet Vega. Det er ikke muligt isoleret at se på de naturmæssige interesser. Det skal være en samlet vurdering og afvejning af de ovennævnte forhold og de naturmæssige interesser. Der er lavet 11 alternative linjeføringsforslag, hvoraf det ene er en udvidelse af eksisterende Silkeborgvej/Ny Silkeborgvej.

De 11 forslag er beskrevet i Miljøvurderingen til Kommuneplan tillæg 2017-34, hvor der er en begrundelse for hvor de enkelte linjeføringer er fravalgt. Nogle er fravalgt grundet de naturmæssige interesser, mens andre er fravalgt, da de ikke kan opfylde vejforbindelsens trafikale formål. Uanset hvilken linjeføring der vælges vil den berøre naturmæssige interesser i større eller mindre grad, undtagelsen er dog en udvidelse af Silkeborgvej/Ny Silkeborgvej, men denne løsning kan ikke påfylde formålene med vejen og vil i stedet bevirke til andre trafikale gener.

Den forslåede placering af vejen er den, hvor formålene til vejen opfyldes, samtidig med at vejen i et mindre omfang, end flere af de andre forslåede linjeføringer, påvirker de natur- og landsmæssige interesser i området. I Miljøkonsekvensvurderingen for det konkrete vejprojekt er begrundelserne for fravalg af de enkelte linjeføringer uddybet.

I forhold til de tidligere undersøgelser af linjeføringer fra 2017/18 blev alternativerne udvalgt og vurderet ud fra en anden kontekst. Dels er der sket en ændring i planlægningen og udbygningen af erhvervsområdet Vega, som har betydning for hvordan tilgængeligheden til VEGA sikres bedst muligt og dels planlægges der for yderligere udbygning af Lund by.

De alternative linjeføringer er bl.a. afvist pga. deres negative påvirkning på de naturmæssige interesser i området, og ift. at de ikke kan opfylde formålet med forbindelsesvejen: Formålet med forbindelsesvejen er øget tilgængelighed til erhvervsområdet VEGA og Lund by, aflastning af Silkeborgvej og Ny Silkeborgvej samt øget robusthed på det omgivende vejnet og bedre fremkommelighed og trafiksikkerhed, herunder for de bløde trafikanter. Disse formål opnås bedst og mest hensigtsmæssigt ved projektet (Forslag 2 Forbindelsesvejen). Der er alternativer som kan opfylde nogle delformål men ikke alle. Der er ikke nogle ejendomme, der vil blive påvirket af støj udover vejledende grænseværdier. Kun de, der allerede er støjbelastet fra motorvejen, bliver belastet med 0-1 dB mere.

Linjeføringen for alternativ 2 – Forbindelsesvejen er en af de mest skånsomme for naturen. Vejen går igennem Kørup Enge på et sted, hvor den f.eks. ikke berører Natur2000 områder, som andre af forslagene til linjeføringer gør. Den ligger f.eks. også uden for områder med flagermus. Vandmiljøet vil ikke blive påvirket af den forslåede linjeføring. Der er alternativer som kan opfylde nogle delformål men ikke alle. Vejen anlægges ikke som adgangsvej til logistikcentret men til erhvervsområdet generelt og skaber sammen med vejforbindelsen mellem Vrøndingvej og Nørre Snedevej en alternativ rute for den gennemkørende trafik.

Forberedelse af tilkobling

Det har vist sig ifm. detailprojektering og planlægning af erhvervsbyggemodningen Vega etape 2, hvor afvandingsforholdene og de trafikale forhold blev analyseret nærmere, at det var nødvendigt at etablere et regnvandsbassin syd for Vrøndingvej, med tilhørende ledningsanlæg til og fra bassinet. Derfor skulle der etableres et vejanlæg under alle omstændigheder som adgang for dette bassin. Da arealet har været gravet op, og ved at føre Mossvej igennem, sikres en ensartet opbygning og så få samlinger i asfalten som muligt og dermed længst mulig levetid for anlægget på den baggrund er vejen etableret.

Vejdirektoratet

Vejdirektoratet ser udelukkende på situationen i rampekrydsende, og ikke på afviklingen af trafikken generelt på Silkeborgvej/Ny Silkeborgvej, hvilket også fremgår af udtalelsen da Vejdirektoratet bl.a. udtaler: "... og der vil ikke være tilbagestuvning mellem de to rampekryds".

Endvidere har Vejdirektoratet over for Folkebladet bekræftet, at dette er korrekt – se samme artikel. Dette forhold er væsentligt at have for øje, da en stor del af trafikken der i dag og forventeligt i fremtiden vil blive generet af kø på Silkeborgvej er uden for rampekrydsene bl.a. fra rampekrydsene og ind til Horsens By, og denne situation forventes forværret, da der forventeligt vil ske en stigning i trafikmængden.

Ligeledes vil udvidelsen af E45 og tilhørende rampekryds heller ikke forbedre afviklingen i de to rundkørsler ved hhv. Vrøndingvej og Nokiavej, hvor sidevejstrafikken vil øges betragteligt med både udvidelse af VEGA og fortsat byudvikling i Lund by. Så det er ikke muligt kun at se isoleret på situationen ved rampekrydsende, som Vejdirektoratet gør, det er nødvendigt at se på helheden i afviklingen af trafikken på Silkeborgvej, og der vil en udvidelse af rampekrydsende ikke være tilstrækkelig til at aflaste hele Silkeborgvej.

Desuden er forbindelsesvejens formål ligeledes at sikre fremkommeligheden/tilgængeligheden til og fra erhvervsområderne samt Lund By, hvilket Vejdirektoratet ikke tager stilling til eller højde for i deres udtalelser, og som en udvidelse af rampekrydsende isoleret set ikke ændrer på. Dermed skabes der ikke den robusthed i vejnettet som der ønskes med en ny forbindelse til motorvejen.

Bemærkning om 0-alternativ

Det er korrekt, at Rambøll i bilag 17 konkluderer, at det teknisk vil kunne lade sig gøre at afvikle trafikken på Silkeborgvej/Ny Silkeborgvej, men det er alene den gennemkørende trafik og kun på strækningen fra Nørre Snedevej og frem til rampekrydsende. Som det også fremgår af rapporten er det på bekostning af tilgængeligheden til Lund by herunder de erhverv som ligger der, og det store erhvervsområde Vega.

WSP ser bl.a. på hele strækningen af Silkeborgvej/Ny Silkeborgvej ind til Horsens By, og der ses endvidere på sidevejstrafikken herunder tilgængeligheden til Lund By og erhvervsområdet Vega, hvilket ikke er tilfældet i Rambølls rapport, der alene er en delmængde (Bilag) der indgår i den samlede vurdering. Så konklusionerne er ikke de samme, da de bygger på 2 forskellige forudsætninger og det er dermed ikke muligt at sammenholde de 2 konklusioner. Det er konklusionen i Miljøkonsekvensrapporten, der er den samlede vurdering af projektet og de formål dette har.

Rambøll konkluderer desuden slutteligt i deres notat, at det ikke kan anbefales at udbygge Silkeborgvej i forhold til at se på alternative linjeføringer.

Alternativ linjeføring



Forslag til alternativ linjeføring fra Carsten Fynbo

Den angivne linjeføring vil ikke aflaste Silkeborgvej/Ny Silkeborgvej i samme grad som alternativ 2 Forbindelsesvejen vil komme til, da ovenstående linjeføring ikke vil have en direkte sammenkobling med rundkørslen ved Nørre Snedevej, således vil man skulle igennem flere kryds for at komme på motorvejen end ved alternativ 2 Forbindelsesvejen.

E. Øvrige forhold

Kommuneplan

Placeringen af DSV i erhvervsområde Vega er i overensstemmelse med kommuneplanens rammer. Horsens Kommunes betragter Erhvervsområde Vega, med mulighederne for transport og logistik virksomheder, som beliggende i nærheden af E45.

Habilitetsspørgsmål

Horsens Kommune

Horsens Kommune er i forhold til håndteringen af vejprojektet funktionelt opdelt, hvorefter der internt i kommunen findes:

1. Et myndighedsspor, der skal meddele de relevante tilladelser mv. til vejprojektet. Dette spor omfatter planlæggere, natur- og miljøfagpersoner samt byggesagsbehandlere mv.
2. Et bygherrespor omfattende konstruktører og ingeniører mv. for så vidt angår konstruktionen og udførelsen af det konkrete vejprojekt samt udarbejdelsen af miljøkonsekvensvurderingen mv.

I forhold til pkt. 1 er dette spor yderligere opdelt i:

1. En myndighedsdel vedrørende planprocessen relaterende til kommuneplantillægget for vejen.
2. En myndighedsdel vedrørende det konkrete projekt og udstedelse af de nødvendige tilladelser i den forbindelse.

Adskillelsen er gennemført op til niveauet under øverste direktør i Teknik- og Miljøforvaltningen, og der er kun ganske få og nødvendige personalemæssige overlap de enkelte spor imellem.

Ud over funktionel opdeling, håndterer kommunen myndighedsinhabilitet ved at:

- der anlægges skærpede bedømmelser for så vidt angår tilladelser og godkendelser mv. relaterende til det pågældende vejanlæg, som Horsens Kommune skal udstede
- udvidet begrundelsespligt mv. i relation til afgørelser udstedt af Horsens Kommune vedrørende vejprojektet til Horsens Kommune som bygherre
- det anføres i begrundelser mv. til de relevante afgørelser, at Horsens Kommune som godkendelsesmyndighed har været myndighedsinhabil samt årsagen hertil, men at substitution ikke har været muligt.

Opdelingen er i overensstemmelse med miljøvurderingslovens § 40 og miljøvurderingsbekendtgørelsens § 15. Ligeledes er opdelingen i overensstemmelse med anvisningerne fra Folketingets Ombudsmand i forhold til håndteringen af myndighedsinhabilitet, jf. eksempelvis FOB1981.135 og FOB1996.160.

WSP

WSP yder rådgivning til Horsens Kommune, som bygherre, men ikke til Horsens Kommune som myndighed. Horsens Kommune som myndighed får rådgivning af Niras og Cowi samt ekstern juridisk rådgivning.

Som oplyst ovenfor er Horsens Kommune funktionelt opdelt i håndteringen af vejprojektet, hvilket betyder, at der er en opdeling mellem Horsens Kommune som myndighed og bygherre.

WSP har således ingen interessekonflikt, idet WSP ikke rådgiver Horsens Kommune som myndighed.

Skilte og belysning

Kommuneplantillægget planlægger for en vejforbindelse på det overordnede niveau. Den indkomne bemærkning vedrørende belysning og skilte knytter sig derfor ikke til kommuneplantillægget, men til det konkrete vejprojekt.

Energinet

Horsens Kommune indarbejder ved den endelige vedtagelse:

Visning af Eltransmission elanlæg samt beskrivelse af deres eltransmissionsanlæg og de begrænsninger der er i arealanvendelsen omkring dem.
Begrænsningerne ikke har en betydning for det konkrete projekt.

Økonomi

Kommuneplantillægget planlægger for en vejforbindelse på det overordnede niveau. Den indkomne bemærkning vedrørende anlægsøkonomi knytter sig derfor ikke til kommuneplantillægget, men til det konkrete vejprojekt.

HØRINGSSVAR 7 – DANMARKS NATURFREDNINGSFORENING

Se bilag vedr. høringssvar fra Danmarks Naturfredningsforening

Svar:

Der er ifm. udarbejdelsen af Miljøkonsekvensvurderingen undersøgt adskillige alternative linjeføringer, heriblandt en linjeføring, der løber langs motorvejen, som DN også foreslår. Disse er beskrevet i miljøkonsekvensvurderingens afsnit 3.3, fravalgte alternativer.

Formålet med forbindelsesvejen er:

- øget tilgængelighed til erhvervsområdet VEGA og Lund by,
- aflastning af Silkeborgvej og Ny Silkeborgvej samt
- øget robusthed på det omgivende vejnet og
- bedre fremkommelighed og trafiksikkerhed, herunder for de bløde trafikanter.

Disse formål opnås bedst og mest hensigtsmæssigt ved det valgte projekt (forslag 2 Forbindelsesvejen). Der er alternativer, som kan opfylde nogle delformål, men ikke alle.

Aflastning af Silkeborgvej vil ikke ske i nødvendigt omfang med forslaget tæt ved E45. Af de øvrige forslag, er det mindst indgribende i naturen derfor valgt.