

Hedensted Kommune 2020

**Miljørapport for
Vej- og trafikplan 2020-2030
og
Stiplan 2020-2030**

For Hedensted Kommune

Indhold

1.	IKKE TEKNISK RESUMÉ	2
1.1	Miljøvurdering	2
1.2	0-alternativet	3
1.3	Sammenfatning	3
2.	INDLEDNING	6
2.1	Baggrund for planforslaget	6
2.2	Miljøvurdering	6
3.	PLANENS INDHOLD	10
3.1	Vej- og trafikplan 2020-2030	10
3.2	Stiplan 2020-2030	12
3.3	Nuværende trafiksituation	12
3.4	0-alternativ	13
3.5	Kumulative effekter	15
4.	AFGRÆNSNING AF INDHOLD I MILJØRAPPORTEN	16
5.	PLANENS RELATION TIL ANDRE PLANER	17
5.1	Kommuneplan og lokalplaner	17
5.2	Udviklingsstrategi 2019-2030	17
6.	MILJØMÆSSIG VURDERING	19
6.1	Trafikafvikling og -belastning	19
6.2	Arealforbrug	20
6.3	Menneskers sundhed	20
6.4	Klima	26
6.5	Landskab	27
6.6	Kulturhistorie	39
6.7	Biologisk mangfoldighed	47
7.	AFBØDENDE FORANSTALTNINGER	57
8.	OVERVÅGNING	58

1. IKKE TEKNISK RESUMÉ

Det ikke-tekniske resumé er et letforståeligt resumé af den samlede rapport omkring miljøvurdering af vej- og trafikplan 2020-2030 og stiplan 2020-2030 for Hedensted kommune.

1.1 Miljøvurdering

Vej- og trafikplan 2020-2030 og stiplan 2020-2030 er omfattet af kravet om miljøvurdering efter miljøvurderingsloven¹, der skal sikre, at planer og programmer miljøvurderes, hvis gennemførelsen af dem kan få væsentlige indvirkninger på miljøet. Målet er at minimere eller helt undgå negative miljøkonsekvenser ved gennemførelse af en plan eller et program. En miljøvurdering af planer sker gennem udarbejdelse af en miljørapport.

Der er gennemført en afgrænsning af, hvilke oplysninger og miljøparametre, der skal indgå i den endelige miljørapport. I miljørapporten sker der kun en behandling af de enkelte emner, som forventes at give en sandsynlig væsentlig påvirkning af miljøet som følge af planens realisering. Vurderingerne foretages ud fra eksisterende viden.

I nærværende miljørapport er der foretaget en miljømæssig vurdering af forslag til vej- og trafikplan 2020-2030 og stiplan 2020-2030 for Hedensted Kommune. Planen vedrører området vist på Figur 1-1.



Figur 1-1. Fremtidig vejstruktur i Hedensted Kommune med forslag til nye forbindelser.

I miljørapporten er der foretaget vurderinger af de mulige væsentlige miljøpåvirkninger, som planens realisering kan give anledning til, samt af områdets følsomhed overfor sådanne påvirkninger.

¹ Bekendtgørelse af lov om miljøvurdering af planer og programmer og af konkrete projekter (VVM), LBK nr. 1225 af 25/10/2018

Vurderingerne omfatter følgende forhold:

- Trafikafvikling/-belastning
- Ressourcer og affald (Arealforbrug)
- Befolkning og menneskers sundhed (Støjpåvirkning, sundhedstilstand, friluftsliv/rekreative interesser)
- Luftforurening
- Klima
- Landskab (landskabelig værdi og geologiske særpræg, lys og refleksioner)
- Kulturhistoriske interesser
- Biologisk mangfoldighed
- Vand (vandløb og vådområder)

I forlængelse af de miljømæssige vurderinger er der foretaget en vurdering af, hvad der sker, hvis ikke planen gennemføres (0-alternativet).

1.2 0-alternativet

For at kunne lave en miljøvurdering er det nødvendigt at have et sammenligningsgrundlag. Overvejelser vedrørende, hvordan den sandsynlige udvikling bliver, hvis planen ikke gennemføres. Dette betegnes som 0-alternativet.

0-alternativet er ikke nødvendigvis en fastholdelse af situationen, som det fremstår i dag. Et område der henligger som landbrugsareal i dag, kan f.eks. godt være planlagt til boligområde i en allerede vedtaget kommuneplan. 0-alternativet vil i det tilfælde være, at der opføres boliger på arealet og ikke at arealet fastholdes til landbrugsjord.

0-alternativet for vej- og trafikplan 2020-2030 og stiplan 2020-2030 er, at planerne ikke gennemføres, og at de fremskrevne fremkommelighedsproblemer vil blive en realitet.

Det er vurderet, at det ikke er relevant at beskrive andre alternativer.

1.3 Sammenfatning

I dagens situation kan der forventes kapacitets- og fremkommelighedsproblemer forskellige steder på vejnettet i Hedensted Kommune. Ændringerne af vejnettet og stinettet som følge af vej- og trafikplan 2020-2030 forventes at bidrage til at styrke sammenhængen mellem flere byer i Hedensted Kommune. Desuden vil tiltagene bidrage til at løse specifikke kapacitets- eller sikkerhedsmæssige problemstillinger på vejnettet, hvorfor vej- og trafikplanen forventes at medføre en positiv virkning på trafikafviklingen. Stiplan 2020-2030 indeholder ændringer af eksisterende stier eller nye stier langs eksisterende eller kommende veje, som vurderes nærmere i miljørapporten. Stiplanen vurderes dermed at være indeholdt i vurderingen af vej- og trafikplan 2020-2030 og nævnes ikke nærmere i det følgende.

Arealforbrug

Vej- og trafikplan 2020-2030 indeholder forslag til 28 vejprojekter, hvilket vil medføre ændringer i det kommunale arealforbrug. 19 af de 28 projekter indeholder ændringer af eksisterende veje eller kryds, hvormed der vil være begrænset inddragelse af nyt areal. Ved de øvrige ti vil der blive inddraget areal, som i dag bl.a. anvendes til landbrug. Da vejene har en begrænset udstrækning, og det vil være muligt at anvende arealerne omkring vejtracéet til anden arealanvendelse, vurderes påvirkningen af arealressourcen at være begrænset.

Menneskers sundhed

Trafikstøj påvirker beboere og andre, der færdes langs veje, der er trafikbelastede. Der er gennem årene gennemført undersøgelser, som viser, at trafikstøj, over et vist niveau, påvirker menneskers sundhed og trivsel. Belastningen af vejnettet forventes ændret som følge af vej- og trafikplanens realisering, hvilket kan medføre øget eller reduceret støjbelastning. Ved nye vejudlæg vil der ske en øget støjpåvirkning af områderne omkring de nye veje. Der kan derved være områder, som tidligere ikke har været berørt, som vil blive berørt af trafikstøj. Omvendt kan de nye veje betyde, at trafikken reduceres på eksisterende veje, da trafikken flyttes. I de situationer, hvor forholdene forværres, bør der være opmærksomhed på muligheden for at reducere generne ved afværgende foranstaltninger, såsom støjvolde, lavere hastighed og støjreducerende belægninger. Nye vejudlæg bør dog som udgangspunkt overholde Miljøstyrelsens vejledende støjgrænser.

Ved omlægning af biltrafikken flyttes miljøpåvirkningen fra ét sted til et andet. Dette betyder, at der lokalt kan opleves ændringer i luftmiljøet, men at der samlet set ikke vil ske en mindre udledning end 0-alternativet, da antallet af biler fortsat vil være stigende. Det vurderes hertil ikke, at vej- og trafikplanen har betydning for at nedbringe udledningen af CO₂ fra biltrafik. Bilerne bliver dog stadig mere energieffektive og miljøvenlige, hvilket vil have en positiv effekt på klimaet.

Hedensted Kommune har i Kommuneplan 2017-2029 udpeget en række rekreative områder i form af større fritids- og idrætsanlæg. Det rekreative område ved Gesagervej og den tidligere grusgrav i Remmerslund kan blive påvirket af vej- og trafikplanen, da nye vejudlæg kan forløbe gennem områderne. Oplevelsen af begge rekreative områder må forventes at blive ændret, men da de rekreative områder i forvejen krydser veje, vurderes påvirkningen, som følge af et ekstra kryds at være begrænset. De rekreative områder kan blive påvirket af støj, hvis vejene bliver anlagt, hvilket kan virke generende for brugere af områderne, selvom vejledende grænseværdier overholdes. De rekreative områder er beliggende nær byen og eksisterende færdselsårer, hvorfor der i dag allerede er støj i områderne.

Landskab

Vej- og trafikplan 2020-2030 kan påvirke landskabet i forskellig grad. Nogle steder har landskabet en lav sårbarhed over for nye vejprojekter, grundet bebyggelse og infrastruktur. Andre steder har landskabet en mellem eller høj sårbarhed, da landskabets tidligere karakterer i form af markinddelinger og vejstrukturer er bevaret. Hertil kan landskabet have en karakteristisk geologisk udformning og stor åbenhed. Den varierende sårbarhed betyder, at et enkelt projekt ved Glud kan ske en væsentlig påvirkning af landskabet, hvis der sker en realisering af vej- og trafikplanens vejudlæg. Påvirkningen vurderes dog at kunne reduceres, hvis vejens udformning indpasses i landskabets karakterer. For de øvrige nye vejudlæg i det åbne land vurderes den landskabelige påvirkning at være begrænset.

Nye vejudlæg i det åbne land kan medføre øget lysforurening steder, hvor nattemørke er forventeligt. Lysforureningen består af lys fra billygter og eventuelle gadelygter. Ombygning af veje og kryds kan hertil medføre en anden lyspåvirkning, end der findes i dag, i form af ændret signalregulering og placering af gadebelysning. For at begrænse lyspåvirkningen i det åbne land bør gadebelysning så vidt muligt undgås på nye vejanlæg. Hvis gadelys er nødvendig, bør lyset være nedadrettet, hvor at begrænse lyspåvirkningen af omgivelserne.

Kulturhistoriske interesser

Vej- og trafikplanens vejudlæg berører flere kirkeomgivelser, som i Hedensted Kommuneplan 2017-2029 er udpeget med enten kulturhistorisk bevaringsværdi eller som kulturmiljø. Hedensted

Vej- og trafikplanen medfører ikke byggeri, der kan påvirke indsigten til kirkerne. Anlæg af vejene kan medføre ændringer i terrænet, hvorfor vejanlæggene bør udformes under hensyntagen til kirkeomgivelsernes karakter. Kulturmiljøet Geisler Nielsens Planteskole kan blive påvirket som følge af et af vejprojekterne, da vejudlægget forløber langs et af de karakteristiske læhegn, som derfor kan blive fjernet ved anlæg af vejen.

Vej- og trafikplanens vejudlæg kan påvirke flere ikke fredede fortidsminder, som kan blive fjernet permanent når vejene anlægges. Det drejer sig primært om gravhøje, som ikke længere er synlige i landskabet. Et vejudlæg forløber inden for en beskyttelseslinje omkring et fredet fortidsminde i form af en rundhøj. Anlæg af vejen inden for fortidsmindebeskyttelseslinjen forudsætter dispensation efter naturbeskyttelsesloven.

Ved enkelte vejudlæg forløber beskyttede sten- og jorddiger, som kan påvirkes, hvis vejene anlægges. Ifølge museumslovens må tilstanden af sten- og jorddiger ikke ændres. I særlige tilfælde kan kommunen dispensere fra forbuddet, men der skal være så væsentlige samfundsinteresser, at de i den konkrete sag vil kunne tilsidesætte de bevaringsinteresser, bestemmelsen skal sikre. Diger fortæller bl.a. om historien i landskabet og om Danmarks inddeling i sogne, ejerlav, om driften i marken og ejerforhold.

Der findes enkelte bevaringsværdige bygninger, som kan blive berørt af vej- og trafikplanen. Vej-anlæg og udvidelser af eksisterende veje kan medføre vibrationer, som kan beskadige bygninger, som ligger nær anlægsaktiviteterne. Der bør holdes en vis afstand til bygningerne, således der ikke er fare for sætningsskader eller behov for nedrivning. Hvis afstanden til bygningerne ikke er mulig at overholde, bør der anvendes metoder, som kan bidrage til at begrænse eventuelle skader på bygninger. Hertil bør der ske overvågning af bygningerne, så eventuelle skader opdages hurtigt og yderligere skade forhindres.

Biologisk mangfoldighed

Vej- og trafikplanens vejudlæg krydser i flere tilfælde skovbyggelinjer. Skovbyggelinjer har til formål at sikre det frie udsyn til skoven og skovbrynet samt bevare skovbrynene som værdifulde levesteder for plante- og dyreliv. Mellem skoven og skovbyggelinjen må der ikke placeres bebyggelse, såsom bygninger, skure, campingvogne og master. Vejanlæg er ikke defineret som om byggeri, hvormed planen ikke er omfattet af forbuddet.

I fem tilfælde gennemskæres eller strejfes økologiske forbindelsesområder. Disse kan være vigtige vandrings- og spredningskorridorer for større og mindre dyr. Som afværgende foranstaltning bør det i de konkrete projekter sikres, at dyrelivet fortsat kan benytte de økologiske forbindelser som vandrings- og spredningsveje.

En række naturtyper er beskyttet gennem naturbeskyttelseslovens § 3. Naturtyperne er ofte levested for en lang række dyr og planter. Ved fem af vejudlæggene berøres, gennemskæres eller passerer i kort afstand beskyttet vandhul, eng eller mose. For at tilstanden af disse områder kan bedømmes, bør der foretages en besigtigelse med henblik på at vurdere plante- og dyrelivet i forbindelse med skitseprojekteringen af de enkelte vejprojekter. For at reducere en eventuel påvirkning af de beskyttede naturområder kan der ske en tilpasning af vejenes forløb, således områderne ikke beskadiges eller fjernes. Ved eventuelle dispensationer vil blive stillet konkrete vilkår om erstatningsareal for tabt natur, levested eller økologisk funktionalitet.

Vej- og trafikplanen er på et så overordnet niveau, at det først vil være i forbindelse med skitseprojekteringen af de enkelte projekter, at der foretages en konkret miljøscreening og evt. miljøkonsekvensvurdering af de enkelte projekter.

2. INDLEDNING

2.1 Baggrund for planforslaget

Hedensted Kommune har udarbejdet et forslag til vej- og trafikplan 2020-2030 og stiplan 2020-2030 for Hedensted Kommune. Vej- og trafikplanen udstikker sammen med stiplanen og trafik-sikkerhedsplanen den fremtidige retning for udvikling af den overordnede infrastruktur i Hedensted Kommune.

Der er i vej- og trafikplanen udpeget 28 vejprojekter. Vejprojekterne er primært placeret på trafikvejene og ligger primært i forbindelse med centerbyerne. Derved skal projekterne være med til at sikre fremkommeligheden for trafikanter til og fra byerne og forbindelsen mellem dem.

2.2 Miljøvurdering

Forslag til vej- og trafikplan 2020-2030 og stiplan 2020-2030 er omfattet af miljøvurderingsloven, da den omfatter fysisk planlægning og fastlægger rammer for projekter, der er omfattet af bilag 2, pkt. 10b og 10e, vedrørende "anlægsarbejder i byzoner, herunder opførelse af butikcentre og parkeringsanlæg" og "bygning af veje, havne og havneanlæg, herunder fiskerihavne (projekter, som ikke er omfattet af bilag 1)".²

Grundet vej- og trafikplanens udstrækning vurderes det, at miljøvurderingslovens undtagelsesbestemmelsen i § 8, stk. 2 ikke finder anvendelse. Der er derfor udarbejdet en miljøvurdering af planforslaget, der indeholder de oplysninger, der er nævnt i miljøvurderingslovens § 12 og bilag 4. Miljørapporten skal dog kun indeholde de oplysninger, som med rimelighed kan forlanges med hensyntagen til den aktuelle viden og gængse vurderingsmetoder samt til, hvor detaljeret planen er, hvad den indeholder, og på hvilket trin i et eventuelt planhierarki planen eller programmet befinder sig.

Miljøvurderingen er sket på et overordnet niveau, idet de tiltag, som vej- og trafikplan samt stiplan omfatter, ikke er detaljeret i forhold til den konkrete udformning af løsningerne. Ved en efterfølgende mere detaljeret planlægning og projektering af de enkelte projekter, som planen indeholder, skal projektets udformning, placering og eventuelle afværgeforanstaltninger derfor vurderes nærmere.

Der er ikke udarbejdet formelle støjberegninger eller beregninger af luftkvalitet i forbindelse med vej- og trafikplanen, og miljøvurderingen er derfor gennemført på baggrund af tilgængelige kvantitative data i form af trafiktællinger, eksisterende undersøgelser og kvalitative data i form af faglig viden og erfaring. Det benyttede oplysningsgrundlag vurderes ikke at være mangelfuldt eller usikkert i et omfang, som har væsentlig betydning for rapportens konklusioner.

2.2.1 Gennemførelse af processen

Miljørapporten giver en kort beskrivelse af planforslaget og dens forventede miljøpåvirkninger. Miljørapporten danner grundlag for en offentlig debat og den endelige beslutning om, hvorvidt vej- og trafikplan 2020-2030 og stiplan 2020-2030 skal vedtages. Miljøvurderingsprocessen kan opdeles i følgende faser:

² Bekendtgørelse af lov om miljøvurdering af planer og programmer og af konkrete projekter (VVM), LBK nr. 1225 af 25/10/2018, <https://www.retsinformation.dk/Forms/R0710.aspx?id=203447>

- Afklaring af pligt til miljøvurdering, foretages af Hedensted Kommune.
- Miljøemner udpeges og høres hos de berørte myndigheder.
- Miljørapporten udarbejdes.
- Miljørapporten sendes i offentlig høring sammen med planforslaget.
- Der udarbejdes en sammenfattende redegørelse.
- Miljørapporten offentliggøres sammen med den sammenfattende redegørelse og den endelige vej- og trafikplan samt stiplan.

2.2.2 Høring af berørte myndigheder

Hedensted Kommune har i henhold til miljøvurderingsloven § 32 foretaget en høring af berørte myndigheder om indholdet af miljøvurderingen.

Der fremkom fem bemærkninger. Bemærkningerne præsenteres neden for sammen med en redegørelse for håndteringen af dem i miljørapporten.

Hedensted Kommune – Plan og Udvikling

Plan og Udvikling gør opmærksom på at 'kulturhistoriske interesser' også skal dække over udpegede kulturmiljøer. Fx kan ses at et af forslagene til en kommende trafikvej (fordelingsvej) at gå igennem landsbyen Stenderup, som er et kulturmiljø. Der kan derfor ligeledes være andre af kommunens kulturmiljøer som vej- og trafikplanen berører, det skal derfor undersøges nærmere.

Kulturmiljøerne kan ses på kommunens hjemmeside³.

Vær opmærksom på, at nogle er kirkens omgivelser, og andre er konkrete kulturmiljøer, der er sårbare overfor ændringer.

Håndtering i miljørapporten

Kulturmiljøer behandles nærmere i miljørapporten for de ti projekter, som vedrører nye arealudlæg i det åbne land.

Hedensted Kommune – Natur, Vand og Vej

Bemærker i afgrænsningen, at bilag IV arter er inkluderet under emnet " sjældne, udryddelses-truede el. fredede dyr, planter el. naturtyper" og ønsker oplyst, hvor langt der minimum og maksimum er til Natura 2000 områder.

Håndtering i miljørapporten

Bilag IV arter behandles i miljørapporten, hertil oplyses afstanden til det nærmeste Natura 2000 område. Den største afstand til et Natura 2000 område, vurderes ikke relevant.

Vejdirektoratet

Vejdirektoratet har ingen bemærkninger til selve afgrænsningen af miljørapporten, men imødeser vurderingen af planens konsekvenser for den overordnede infrastruktur.

I forhold til de viste kort i bilaget har Vejdirektoratet følgende bemærkninger:

- Figur 1 og 3 viser den fremtidige vejstruktur ved Tørring. Vejdirektoratet forventer dialog omkring hvordan den indpasses statens interesser omkring A13, som er en del af det overordnede vejnet.

³ <http://hedensted.viewer.dkplan.niras.dk/plan/9#/4622>

- På figur 1 og 2 vises en ny tilslutning fra det kommunale vejnet til E45. Vejdirektoratet vil påpege, at en sådan tilslutning ikke er en del af den statslige planlægning for den overordnede infrastruktur.

Håndtering i miljørapporten

Bemærkningerne behandles ikke yderligere i miljørapporten, da de omhandler udformning af konkrete projekter.

Haderslev Stift

Haderslev Stift har forelagt det fremsendte forslag til afgrænsning af miljørapportens indhold vedrørende Trafikplan og Stiplan for Hedensted Kommune for kgl. bygningsinspektør Rønnow Arkitekter A/S. Den indhentede udtalelse vedhæftes (*red: fremgår af næste bemærkning*).

Haderslev Stift vil påpege de særlige hensyn, Hedensted Kommune bør tage i forbindelse med udarbejdelse af Trafikplan og Stiplan for Hedensted Kommune, nemlig at respektere kirkebyggelinjer og kirkernes nær- og fjernbeskyttelseszoner.

Der må inden for kirkebyggelinjen ikke opføres bebyggelse med en højde på over 8,5 meter inden for en afstand på 300 meter fra kirkerne, jf. Naturbeskyttelseslovens § 19, stk. 1.

Kirkernes nærbeskyttelseszone omfatter de bebyggede områder – oftest landsbybebyggelser – hvor kirkerne opfattes som det dominerende bygningselement. Ofte findes der omkring landsbykirkerne bygninger, som sammen med kirkerne udgør et smukt miljø. Dominerende byggeri eller anlæg kan ødelægge næromgivelsernes ellers harmoniske helhedsbillede.

Kirkernes fjernbeskyttelseszone er det åbne landskab, hvori kirkerne opfattes som et markant element i landskabet. Hensigten med fjernbeskyttelseszonen er at bevare fjernbeskyttelseszonen som et åbent agerdomineret landskab. Fjernbeskyttelseszonen er dermed en tilkendegivelse af, hvor en egentlig byvækst skønnes at være uheldig ud fra hensynet til at bevare en sammenhæng mellem kirkeanlægget og det omgivende landskab, herunder at landskabets åbne karakter omkring kirkerne opretholdes med mulighed for både udsigt fra og indsigt til kirkerne.

Ovenstående betyder også, at Haderslev Stift er enig i bemærkningen fra den kgl. bygningsinspektør om, at Hedensted Kommunes kirker, kirkegårde og kirkelige anlæg vurderes på mindst på lige fod med fredede og bevaringsværdige bygninger.

Haderslev Stift forbeholder sig sin endelige stillingtagen, indtil der foreligger et konkret forslag til Trafikplan og Stiplan for Hedensted Kommune, herunder til de enkelte infrastrukturprojekter, som er indeholdt i forslag til Trafikplan og Stiplan for Hedensted Kommune.

Håndtering i miljørapporten

Kirkernes beskyttelseszoner behandles i miljørapporten sammen med Hedensted Kommunes kulturhistoriske udpegninger.

Kgl. bygningsinspektør Rønnow Arkitekter A/S

Med anmodning om en udtalelse har Haderslev Stift hertil fremsendt forslag til afgrænsning af miljørapport for Trafikplan for Hedensted Kommune.

Hedensted Kommune, Natur, Vand og Vej er i gang med at udarbejde et forslag til Trafikplan og Stiplan for Hedensted Kommune.

Planerne er overordnede planer for den fremtidige infrastruktur. Når og hvis de enkelte projekter besluttet udført, vil der ske en nærmere skitseprojektering, miljøscreening og evt. miljøvurdering afhængig af omfanget af det enkelte projekt. Under emner, som nærmere skal vurderes i miljørapporten nævnes bl.a. kulturhistoriske interesser (kulturhistoriske interesser samt fredede og bevaringsværdige bygninger).

Vi må anbefale at kommunens kirker, kirkegårde og kirkelige anlæg vurderes på lige fod med de fredede og bevaringsværdige bygninger.

Håndtering i miljørapporten

Kirkernes beskyttelseszoner behandles i miljørapporten sammen med Hedensted Kommunes kulturhistoriske udpegninger. De nye vejudlæg er beliggende i en afstand, således kirker, kirkegårde og kirkelige anlæg ikke påvirkes direkte, hvormed de ikke vurderes yderligere.

2.2.3 Afbødende foranstaltninger og overvågningsprogram

Kapitel 7 indeholder en liste over eventuelle afbødende foranstaltninger, som kan hindre eller minimere den enkelte miljøpåvirkning. Miljørapporten skal desuden indeholde et program for overvågning med henblik på at kunne identificere uforudsete negative virkninger på et tidligt trin og træffe enhver hensigtsmæssig afhjælpende foranstaltning. Eksisterende overvågningsordninger kan anvendes, i det omfang det er hensigtsmæssigt. Overvågning behandles i kapitel 8.

2.2.4 Den videre proces

Miljørapporten vil sammen med forslag til vej- og trafikplan 2020-2030 og stiplan 2020-2030 blive fremlagt i offentlig høring i 8 uger fra den xx 2020 til den xx 2020.

Efter den offentlige høring, vil indsigelser og bemærkninger blive behandlet og vurderet. Der udarbejdes en sammenfattende redegørelse i henhold til miljøvurderingsloven, som forholder sig til de miljøhensyn, der indarbejdes i planen, begrundelsen for det valgte alternativ og forholder sig bl.a. til høringssvar. Resultatet af høringen vil indgå i Hedensted Kommunes beslutning om, hvorvidt planen skal vedtages.

3. PLANENS INDHOLD

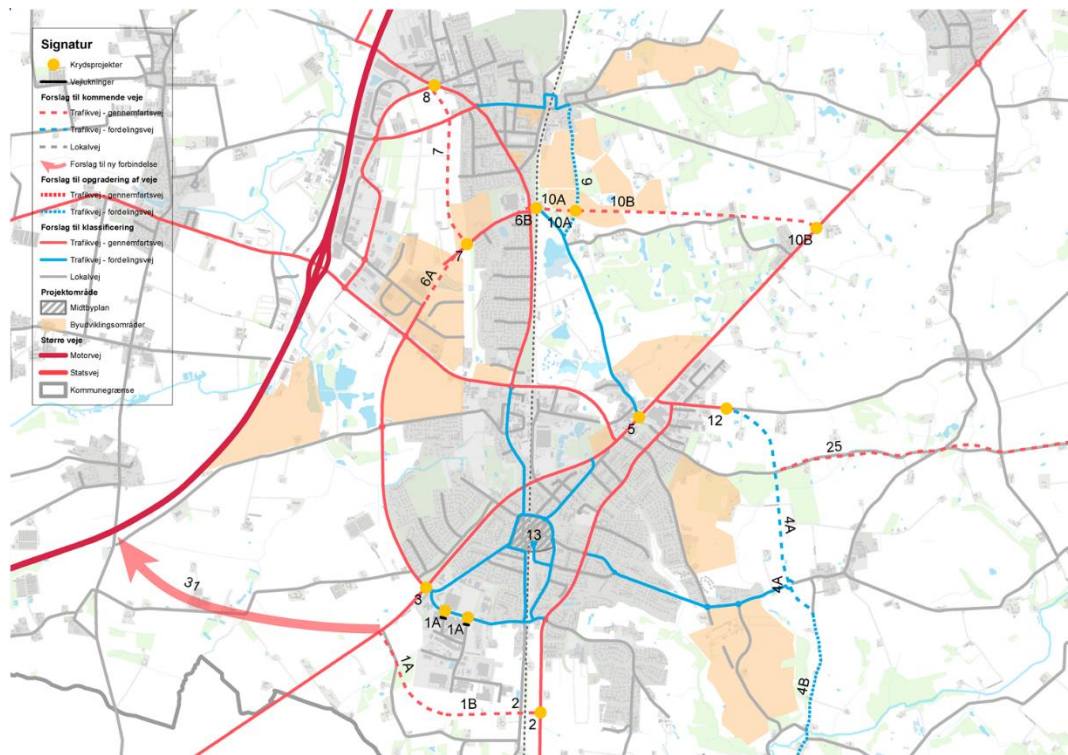
3.1 Vej- og trafikplan 2020-2030

Den fremtidige infrastruktur i Hedensted Kommune bygger på overordnede principper om at koncentrere den gennemkørende trafik på de primære veje i kommunen, hvor der sikres god fremkommelighed.

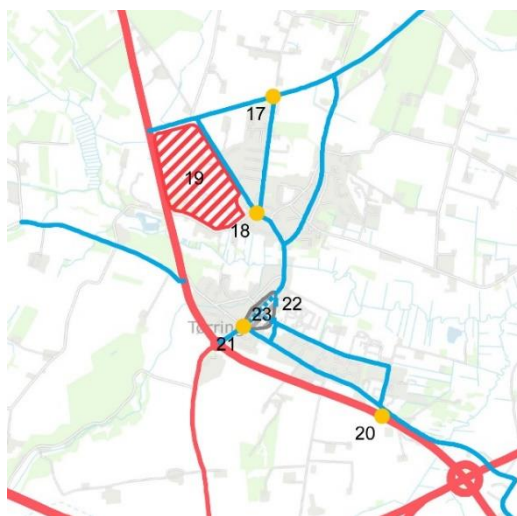
Der er indarbejdet 28 forskellige infrastrukturprojekter i modellen. Projekterne er vist på Figur 3-1 - Figur 3-4 og en oversigt af projekterne er listet i tabel 3-1. På figurerne er der markeret forskellige forslag til nye forbindelser, som skal forbedre mobiliteten og den trafikale sammenhæng i kommunen. De forskellige vejprojekter er også udvalgt for, at de skal være med til at skabe god tilgængelighed og mobilitet for de områder i kommunen, der er udpeget til byudviklingsområder. Nogle projekter er nye vejprojekter og andre er forbedringsprojekter af eksisterende veje, der skal sikre bedre fremkommelighed for den gennemkørende trafik og sikre sammenhængen mellem byerne.



Figur 3-1. Oversigtskort med analyserede infrastrukturprojekter i vej- og trafikplanen.



Figur 3-2. Fremtidig vejstruktur i Hedensted med forslag til nye forbindelser.



Figur 3-3. Fremtidig vejstruktur i Tørring med forslag til nye forbindelser.



Figur 3-4. Fremtidig vejstruktur i Juelsminde med forslag til nye forbindelser.

Infrastrukturprojekterne er primært placeret omkring/til/fra Hedensted by og omegn, hvilket er et ønske om at sikre fremkommeligheden for trafikanter til og fra byen. I de forskellige infrastrukturprojekter arbejdes der også med tiltag på det overordnede vejnet, der skal sikre en god fremkommelighed for den gennemkørende trafik og sikre god sammenhæng i kommunen, så der skabes mulighed for at komme fra yderområderne til centerbyerne, ligesom adgangen til det overordnede vejnet prioriteres. En nærmere beskrivelse af de konkrete projekter nævnt i tabel 3-1 fremgår af *baggrundsrapport trafik og mobilitetsanalyse*. Projekterne angivet med * i tabel 3-1 vurderes nærmere i miljørapportens kapitel 6, da disse vedrører nye arealudlæg i det åbne land.

De øvrige projekter vurderes samlet, da de vedrører projekter langs eksisterende veje eller i byer.

Nr.	Beskrivelse
Hedensted / Løsning	
1	Ny forbindelse mellem Hovedvejen og Mimersvejs forlængelse*
2	Tunnel/Krydsning af banen til Daugårdvej*
3	Kapacitetsundersøgelser af rundkørslen
4	Ny vej øst om Hedensted*
5	Krydsudformning mellem Hovedvejen og Remmerslundvej
6	Ny forbindelse i forlængelse af Tranebovej til jernbanen*
7	Ny forbindelse vest for Løsning*
8	Krydsudformning mellem Vandmøllevej, Lundagervej og ny forbindelse
9	Opgradering af Skolegade
10	Ny forbindelse fra Hovedvejen til jernbanen*
11	Forbindelse mellem Spettrupvej og Hovedvejen* (Udgået)
13	Hedensted midtby
Juelsminde	
14	Opgradering af vejnettet i forbindelse med byudvikling*
15	Hastighedsdæmpende foranstaltninger på Klakringvej
16	Juelsminde midtby
Tørring	
17	Krydsudformning, Brædstrupvej/Kirkevej
18	Krydsudformning, Viborgvej/Kirkevej
19	Planlægning af trafik til og fra nyt boligområde
20	Krydsudformning, projekt i samarbejde med VD
21	Krydsudformning, Skovvej/Bredgade/Vongevej/Sønderbrogade
22	Nyt vejforløb, Postvej
23	Tørring midtby
Åbent land	
24	Ny forbindelse mellem TSA 58 og Lindved, igennem Øster Snede*
25	Ny forbindelse mellem Hornsyld og Hedensted*
26	Opgradering af Juelsmindevej/Vejlevej
27	Opgradering af Bjerrevej, via Klejs
28	Opgradering af Åstrupvej/Gramvej, via Rårup
29	Ny forbindelse til Sikavej* (Udgået)
30	Omfartsvej Glud*
31	Forslag til projekt efter planlægningsperioden, nyt TSA og forbindelse til Hedensted SV

Tabel 3-1. Liste og nummerering af indarbejdede infrastrukturprojekter i kommunen. * markerer de projekter, som er nye vejudlæg i det åbne land.

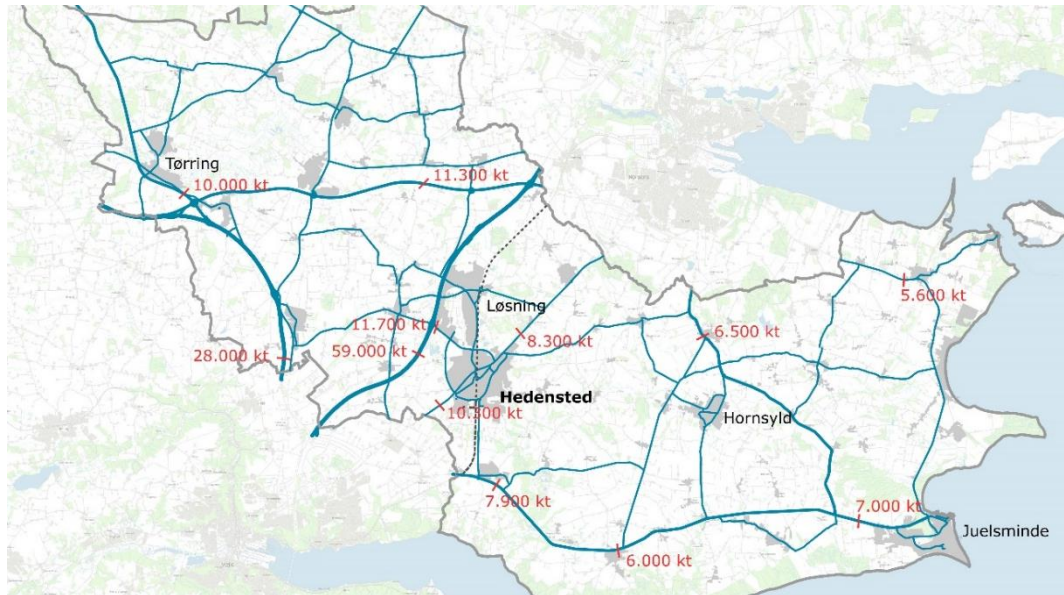
3.2 Stiplan 2020-2030

Sideløbende med udarbejdelsen vej- og trafikplan 2020-2030 er der udarbejdet en stiplan for Hedensted Kommune. Stiplan 2020-2030 indeholder ændringer af eksisterende stier, nye stier langs eksisterende veje eller langs nye veje, som behandles i miljørapporten. Det vurderes, at stiplanen i sig selv ikke medfører væsentlige indvirkninger på miljøet, og stiplanens påvirkninger er indeholdt i miljøvurderingen af vej- og trafikplanen. Stiplanen benævnes dermed ikke yderligere.

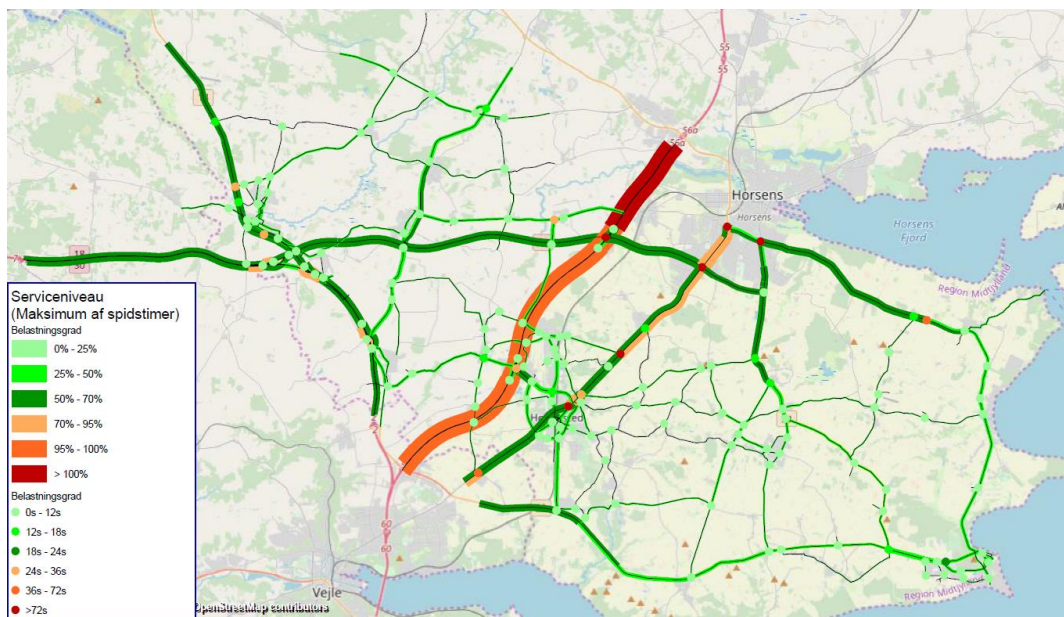
3.3 Nuværende trafiksituation

Den overordnede vejstruktur i kommunen (statsveje og trafikveje) kan ses på Figur 3-5. På figuren er årsdøgntrafikken (ÅDT) opgjort for de største snit af trafikmængder på statsvejene. For kommunevejene uden for byerne er alle snit med ÅDT over 5.000 vist.

I dagens situation kan der forventes kapacitets- og fremkommelighedsproblemer forskellige steder på vejnettet. På figur 3-6 er serviceniveauet for vejnettet i kommunen vist for veje og kryds. Serviceniveauet på figurene er opgjort for den største af spidstimerne. Især på motorvejen og Hovedvejen forekommer en høj belastningsgrad, som kan medføre fremkommelighedsproblemer. Dertil er der forskellige kryds i kommunen, som har høje belastningsgrader og dermed høj middelventetid for køretøjerne.



Figur 3-5. Overordnede vejstruktur i Hedensted Kommune med angivelse af ÅDT over 5.000 kt.



Figur 3-6. Belastningsgrader for veje og kryds i basismodellen.

3.4 0-alternativ

0-alternativet beskriver den situation, hvor vej- og trafikplanen ikke vedtages. Med 0-alternativet videreføres det eksisterende vej- og stinet og den nuværende kollektive trafikbetjening principielt uændret, dog således forstået, at der med den løbende drift og vedligehold af vejnettet samt tilrettelæggelsen af den kollektive trafik må forventes at ske mindre justeringer i forhold til dagens situation. 0-alternativet er dermed ikke en beskrivelse af status quo, men er en beskrivelse af den situation, der forventes at eksistere i år 2030. Det er samme år, som planforslagets miljøpåvirkninger vurderes for. Det forudsættes hertil, at i 2030 er vej- og trafikplanen realiseret og ændringer i infrastrukturen har fungeret i nogle år. I 2030 antages det, at der vil opstå en "normaltilstand", der ikke er påvirket af anlægsfaser eller opstartsperioder på nye anlæg.

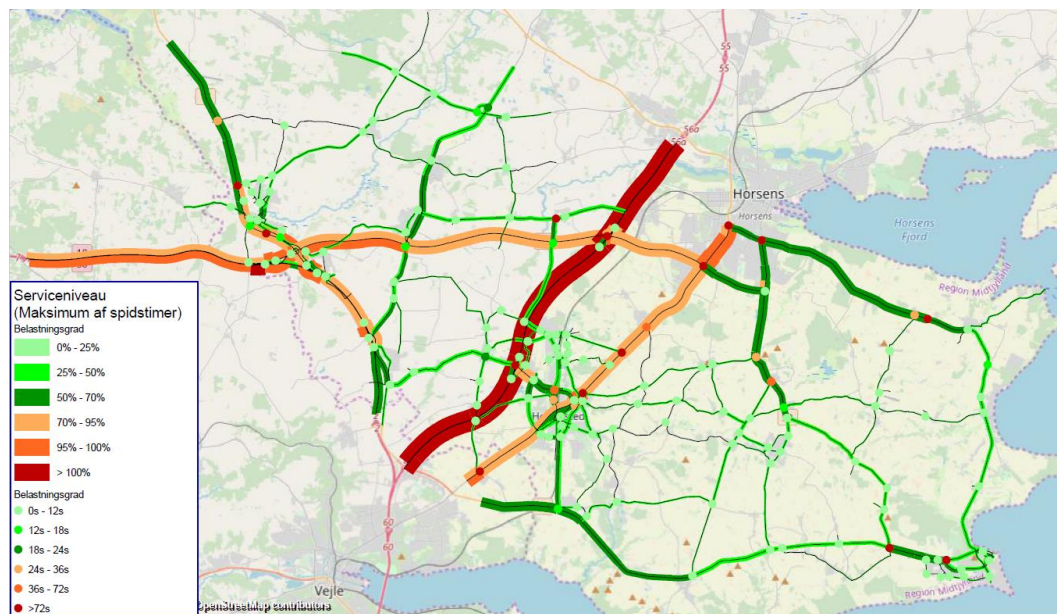
Der er på baggrund af den opstillede og kalibrerede basismodel for 2018 udarbejdet en prognosemodel til beskrivelse af den forventede fremtidige trafik på vejnettet i Hedensted Kommune indeholdende forventet fremtidig byudvikling. Prognosemodellen er opbygget til beskrivelse af den fremtidige trafik i år 2030.

Den største vækst forventes på motorvejen samt på de større veje ind og ud af kommunen (portzoner). Væksten er på hhv. 3,0 % og 2,2 % pr. år. Hovedbyerne, Hedensted og Løsning, samt oplandsbyerne, Tørring, Juelsminde og Hornsyld, forventes at vækste med 1,5 % pr. år. Endelig forventes en vækst på 0,5 % pr. år i landsbyer og på landet. Væksten fordelt på zonetyperne er vist i tabel 3-2.

Område	Vækst pr. år
Hovedby	1,50%
Oplandsby	1,50%
Landsby	0,50%
Land	0,50%
Industri og erhverv	1,50%
Motorvej	3,00%
Portzoner	2,20%

Tabel 3-2. Vækst pr. år fordelt på zonetype.

I forhold til den eksisterende situation, kan der i 2030 forventes øgede kapacitets- og fremkommelighedsproblemer på motorvejen, rute 13, rute 30 og Hovedvejen. Flere kryds vil i 2030 have kapacitetsproblemer jf. figur 3-7 og, hvilket især er gældende omkring Hovedvejen men også andre steder i kommunen.



Figur 3-7. Belastningsgrader for veje og kryds i prognosemodellen.

Vurderingen af 0-alternativet fremgår under de enkelte miljøemner i kapitel 6.

3.5 Kumulative effekter

Vej- og trafikplanen dækker et område, hvor der løbende kommer nye planer og anlægsprojekter, som vil medføre ændringer i trafikmængden og ændringer i infrastrukturen.

Vej- og trafikplanen er af så overordnet karakter, at det er usandsynligt, at vej- og trafikplanen i samspil med andre projekter og planer vil medføre væsentlige kumulative effekter på miljøet. Det kan være relevant at se på kumulative effekter ved projektering af de konkrete projekter nævnt i vej- og trafikplanen, når der er større viden omkring, hvilke påvirkninger projekterne reelt vil have. Miljørapporten behandler dermed ikke kumulative effekter yderligere.

4. AFGRÆNSNING AF INDHOLD I MILJØRAPPORTEN

Hedensted Kommune har på baggrund af en afgrænsning vurderet, at følgende miljøemner skal undersøges i miljørapporten:

- Trafikafvikling/-belastning
- Ressourcer og affald (Arealforbrug)
- Befolkning og menneskers sundhed (Støjpåvirkning, sundhedstilstand, friluftsliv/rekreative interesser)
- Luftforurening
- Klima
- Landskab (landskabelig værdi og geologiske særpræg, lys og refleksioner)
- Kulturhistoriske interesser
- Biologisk mangfoldighed
- Vand (vandløb og vådområder)

Emnerne er blevet forelagt de berørte myndigheder. Myndighedernes bemærkninger og miljørapportens behandling heraf, fremgår af afsnit 2.2.2.

Miljøemnerne er vurderet i kapitel 6.

5. PLANENS RELATION TIL ANDRE PLANER

Kapitlet beskriver og vurderer forslag til vej- og trafikplan for Hedensted Kommune i forhold til de gældende planforhold for planområdet.

5.1 Kommuneplan og lokalplaner

Hedensted Kommuneplan 2017-2029 regulerer, sammen med lokalplanerne, arealanvendelsen i Hedensted Kommune. Området for vej- og trafikplanen er omfattet af en lang række kommuneplanrammer og lokalplaner. Området er dermed ramme- og lokalplanlagt til forskellige formål, såsom boligområder, offentlige formål og rekreativt områder.

Trafikplanen bygger videre på kommunens overordnede mål og planlægning i kommunens planstrategi. Mobilitet er et af fire fremhævede temaer i kommuneplan 2017-2029⁴ og i den planlagte kommuneplans revision fra 2020 vil målene i vej- og trafikplanen blive videreført i kommuneplanen. Vej- og trafikplanen skal derfor ses som et vigtigt redskab til at opfylde kommunens overordnede mål og en konkretisering af, hvilke vejprojekter der kan være med til at understøtte kommunens udviklingsønsker.

Af kommuneplanen fremgår blandt andet en vision om, at *"Hedensted Kommune har en unik geografisk placering, og det skal udnyttes. Der skal skabes en god mobilitet for kommunens virksomheder, hvor en stærk infrastruktur understøtter erhvervslivet"*.⁵ Forslag til vej- og trafikplan for Hedensted Kommune bidrager til en realisering af kommuneplanens politiske mål på området.

Et andet af kommuneplanens politiske mål omhandler: *"Hedensted Kommune er en attraktiv kommune at bosætte sig i og pendle til arbejde og uddannelse fra. Her er det nemt at få en hverdag til at fungere med gode og nemme forbindelser"*.⁶ Vej- og trafikplanen bidrager til at skabe bedre fremkommelighed ved flere af kommunens tre centerbyer og byerne imellem.

Forslag til vej- og trafikplan for Hedensted Kommune vurderes at være i overensstemmelse med kommuneplanrammerne, da rammerne generelt ikke fastlægger konkrete rammer i forhold til trafikale forhold, der kan være i konflikt med trafikplanen.

Forslag til vej- og trafikplan for Hedensted Kommune vurderes ikke at påvirke mulighederne for at udnytte og realisere eksisterende lokalplaner inden for vej- og trafikplanens afgrænsning. Dette skyldes, at vej- og trafikplanen stiller overordnede rammer for trafikken. Ved konkret projektering bør det sikres, at vejprojekterne ikke forhindrer adgang til lokalplanområderne eller forhindre udnyttelse lokalplanerne.

5.2 Udviklingsstrategi 2019-2030

Forslag til vej- og trafikplan for Hedensted Kommune er omfattet af den regionale vækst- og udviklingsstrategi for Region Midtjylland⁷. Den regionale udviklingsstrategi sætter retning for den regionale indsats. Region Midtjylland har en række strategispor for udvikling af regionen. Et strategispor er, at Region Midtjylland skal være en region, der giver borgerne mulighed for at leve

⁴ Hedensted Kommune, Kommuneplan 2017-2029, Temaer, <http://hedensted.viewer.dkplan.niras.dk/plan/9#/3681>

⁵ Hedensted Kommune, Hedensted Kommuneplan 2017-2029, Erhvervslivets mobilitet, <http://hedensted.viewer.dkplan.niras.dk/plan/9#/4004>

⁶ Hedensted Kommune, Hedensted Kommuneplan 2017-2029, Mobilitetens betydning for bosætning, <http://hedensted.viewer.dkplan.niras.dk/plan/9#/4008>

⁷ Region Midtjylland, Udviklingsstrategi 2019-2030, https://www.rm.dk/siteassets/regional-udvikling/ru/tal-og-strategi/udviklingsstrategi-2019-30/regional_udviklingsstrategi_20192030_300119.pdf

det gode liv. Blandt andet vedrører det gode liv, at der er en fleksibel og bæredygtig infrastruktur. Vej- og trafikplanen bidrager blandt andet til at skabe nye forbindelser og bedre fremkommelighed.

6. MILJØMÆSSIG VURDERING

I det følgende vurderes vej- og trafikplanens indvirkning på miljøet fordelt på de enkelte miljøemner:

- Trafikafvikling og -belastning
- Arealforbrug
- Menneskers sundhed
- Klima
- Landskab
- Kulturhistorie
- Biologisk mangfoldighed

For miljøemnerne trafikafvikling og -belastning, menneskers sundhed, arealforbrug og klima udarbejdes en samlet vurdering for vej- og trafikplanen i helhed. Det vurderes, det er tilstrækkeligt med en samlet vurdering, da konsekvensen af de enkelte vejprojekter vurderes at være i samme størrelsesorden.

Der er i vej- og trafikplanen ti projekter, som indeholder nye arealudlæg i det åbne land. De ti projekter behandles enkeltvis i forhold til landskab, kulturhistorie og biologisk mangfoldighed, da projekterne vurderes at kunne påvirke miljøet i højere grad end de øvrige af vej- og trafikplanens projekter.

Vej- og trafikplanens øvrige 19 vejprojekter er krydsomlægninger, vejudvidelser eller andre ændringer af eksisterende veje, hvormed der ikke vil blive inddraget uforstyrrede arealer. Disse projekter behandles ikke ift. landskab, kulturhistoriske interesser og biologisk mangfoldighed, da der i forbindelse med afgrænsningen af miljørapportens indhold er vurderet, at de ikke medfører væsentlige indvirkninger på de tre emner.

6.1 Trafikafvikling og -belastning

Eksisterende forhold

I dagens situation kan der forventes kapacitets- og fremkommelighedsproblemer forskellige steder på vejnettet i Hedensted Kommune. Det drejer sig især om motorvejen og Hovedvejen, hvor der i dag forekommer en høj belastningsgrad, som kan medføre fremkommelighedsproblemer. Dertil er der forskellige kryds i kommunen, som har høje belastningsgrader og dermed høj middelventetid for køretøjerne. Den nuværende trafikbelastning er beskrevet nærmere i afsnit 3.3.

0-alternativet

I forhold til den eksisterende situation, kan der i 2030 forventes øgede kapacitets- og fremkommelighedsproblemer på motorvejen, rute 13 (Viborg Hovedvej), rute 30 (Vestvejen) og Hovedvejen. Flere kryds vil i 2030 have kapacitetsproblemer, hvilket især er gældende omkring Hovedvejen, men også andre steder i kommunen. Udviklingen af trafikbelastningen er beskrevet nærmere i afsnit 3.4.

Vurdering

Ændringerne af vejnettet og stinettet forventes at bidrage til at styrke sammenhængen mellem flere byer i Hedensted Kommune. Desuden vil tiltagene bidrage til at løse specifikke kapacitets- eller sikkerhedsmæssige problemstillinger på vejnettet, hvorfor vej- og trafikplanen forventes at medføre en positiv virkning på trafikafviklingen. Både de nye vejforbindelser og ændringerne af de eksisterende veje og kryds kan have en indflydelse på de lokale trafiksammenhænge og bidrage til en højere fremkommelighed i kommunen.

6.2 Arealforbrug

Vej- og trafikplanen indeholder forslag til nye vejudlæg, hvilket vil medføre ændringer i det kommunale arealforbrug. I forbindelse med kommunal planlægning skal der tages højde for, at landskabet danner grundlag for en lang række interesser, ligesom det er en begrænset ressource. Det er ikke kun byggeri og byudvikling som inddrager store arealressourcer. Vejprojekter vedrører store vejudlæg og heraf arealressourcer, hvorfor andre interesser, såsom landbrugs-, natur- og rekreative interesser skal overvejes inden et vejforløb fastlægges endeligt.

Eksisterende forhold

Arealressourcen benyttes til flere forskellige interesser, herunder byer og byudvikling, landbrug, naturinteresser og infrastruktur. Arealressourcen har historisk altid været i forandring i forhold til dens anvendelse, men i de sidste mange årtier er der sket et markant skifte og der er nu et pres på landbrugsarealer og natur i fra byudvikling og infrastruktur⁸. Arealindtaget (omdannelse af areal til by og infrastruktur), var i Danmark på 303 m²/km² om året i perioden 2000 – 2018⁹. Dette er det femte højeste arealindtag i Europa. Hedensted Kommune ligger i et område hvor der har været et relativt højt arealindtag i perioden 2000 – 2018, særligt i området omkring den midtjyske motorvej og retning af Vejle og Trekantområdet¹⁰.

0-Alternativ

En realisering af 0-alternativet vil som udgangspunkt betyde, at der ikke inddrages areal til de 28 trafikprojekter. Arealerne kan dermed henligge med deres nuværende eller planlagte anvendelse.

Vurdering

19 af de 28 projekter indeholder ændringer af eksisterende veje eller kryds, hvormed der vil være begrænset inddragelse af nyt areal. Ved de øvrige ti vil der blive inddraget areal, som i dag bl.a. anvendes til landbrug. Arealerne vil efter etableringen af projekterne ikke kunne anvendes til deres nuværende anvendelse, hvilket kan betyde, at det er nødvendigt at inddrage andet areal til f.eks. landbrug. Nye veje vil heraf fortrænge eksisterende arealanvendelse på de dele, som ligger inden for eller nær vejtracéet. Da vejene har en begrænset udstrækning, og det vil være muligt at anvende arealerne omkring vejtracéet til anden arealanvendelse, vurderes påvirkningen af arealressourcen at være begrænset. Der vil dermed ikke være væsentlige indvirkninger på miljøet.

6.3 Menneskers sundhed

Vej- og trafikplanens ændringer til infrastrukturen kan have både positive og negative konsekvenser for beboernes sundhed som følge af gener fra støj, emissioner samt tiltag vedrørende forbedring af trafikikkerheden.

6.3.1 Støj

Eksisterende forhold

Trafikstøj påvirker beboere og andre, der færdes langs veje, der er trafikbelastede. Der er gennem årene gennemført undersøgelser, som viser, at trafikstøj, over et vist niveau, påvirker menneskers dagligdag. Såfremt vejtrafikstøjen overskrider grænseværdien (58 dB ved boliger), anses det for at være sundhedsmæssigt utilfredsstillende. 58 dB svarer til, at 35 % af befolkningen opfatter støjen som generende eller meget generende. Det er således som udgangspunkt en kom-

⁸ Land and soil in Europe, EEA Signals 2019, European environment Agency, <https://www.eea.europa.eu/publications/eea-signals-2019-land>

⁹ <https://www.eea.europa.eu/data-and-maps/indicators/land-take-3/assessment>

¹⁰ <https://www.eea.europa.eu/data-and-maps/indicators/land-take-3/assessment>

fortmæssig støjgrænse, men undersøgelser har vist, at de sundhedsmæssige aspekter af trafikstøj kan være alvorlige.¹¹ Støj kan blandt andet øge risikoen for sygdomme i hjerte og kredsløb. Hos mennesker, der udsættes for en vedvarende støjbelastning, kan man måle forhøjet blodtryk og puls samt øget produktion af stresshormoner. Når man bliver udsat for stærk støj over længere perioder, kan man reagere med angst eller depression, eller ved at blive anspændt og aggressiv.¹² Støjbelastning fra vejtrafik medfører også, at mellem 100 og 500 mennesker årligt dør i Danmark¹³ og at ca. 700 hospitalsindlægges¹⁴. Desuden forårsager støj søvnforstyrrelser for ca. 180 000 personer i Danmark¹⁵.

Ifølge Vejdirektoratets støjhandlingsplan for 2018-2023 er i alt 422 boliger i Hedensted Kommune belastet af støj fra statslige veje på et niveau, der ligger over miljøstyrelsens anbefalede grænseværdi på 58 dB. Hedensted Kommune påvirkes af støj fra Den Østjyske Motorvej (M60), Den Midtjyske Motorvej (M64), samt hovedlandevejene Tørring-Viborg (hldv. 348) og Ølholm-Horsens (hldv. 338). Af støjhandlingsplanen fremgår det hertil, at på motorvejene er trafikken steget i gennemsnit med ca. 26 % i perioden 2010-16, hvilket, vurderes at have medført en stigning i støjniveauet på i størrelsesordenen ca. 1 dB, en ændring i støjen, som i praksis ikke kan høres. På de øvrige statsveje er der generelt ikke sket en stigning i støjen.¹⁶

Trafikstøj består af motorstøj, udstødningsstøj og hjulstøj. Ved lave hastigheder under 35 km/t for personbiler og 60 km/t for tung trafik er motor- og udstødningsstøj mest dominerende, men ved højere hastigheder bliver hjulstøjen den mest dominerende af de tre støjkloder.¹⁷ En fremtidig indførelse af et større antal el-biler kan derfor ikke forventes at løse alle trafikstøjproblemer. Hjulstøjen opstår ved dækkenes kontakt med vejbanen. Vejbanens tilstand har derfor betydning, hvilket betyder at ujævne veje og manglende vedligehold bidrager til øget hjulstøj.

0-alternativ

Det forventes at trafikken på det overordnede vejnet fremadrettet vil være stigende. Trafikudviklingen vil derfor, medføre at støjen fra veje vil stige. Der skal store trafikstigninger til, før støjpåvirkningen stiger mærkbart. En stigning i trafikken på f.eks. 30 % vil medføre et forøget støjniveau på ca. 1 dB, hvilket i praksis ikke kan høres. Selvom stigningen i støjniveauet er marginal, vil det dog have betydning støjens udbredelse omkring vejene. Derfor vil en øget støjpåvirkning medføre at flere boliger ved de eksisterende veje bliver berørt af støjen. Som følge af, at flere udskifter deres benzin- eller diesebil til en elbil, kan det dog forventes at støj fra motor og udstødning ikke stiger i så høj grad. 0-alternativet vil hertil betyde, at der ikke kommer nye vejudlæg, hvormed støjen vil være tilknyttet de eksisterende veje, men med større støjmæssig udbredelse.

Vurdering af påvirkninger

¹¹ Grontmij, Esbjerg Kommune, Kortlægning af vejtrafikstøj, Sammenfatningsnotat, <https://www.esbjergkommune.dk/borger/vej-og-trafik/trafikplan/C3%A6gning/st%C3%B8jkort/C3%A6gning-i-esbjerg-kommunes-byzoner.aspx>

¹² Miljøstyrelsen, Styr på støjen, https://mst.dk/media/90185/styr_paa_stoejen.pdf

¹³ Grontmij, Esbjerg Kommune, Kortlægning af vejtrafikstøj, Sammenfatningsnotat, <https://www.esbjergkommune.dk/borger/vej-og-trafik/trafikplan/C3%A6gning/st%C3%B8jkort/C3%A6gning-i-esbjerg-kommunes-byzoner.aspx>

¹⁴ Revision af gennemførelsen af miljøreglerne 2019 LANDERAPPORT FOR DANMARK, Europa Kommissionen, https://ec.europa.eu/environment/eir/pdf/report_dk_da.pdf

¹⁵ Revision af gennemførelsen af miljøreglerne 2019 LANDERAPPORT FOR DANMARK, Europa Kommissionen, https://ec.europa.eu/environment/eir/pdf/report_dk_da.pdf

¹⁶ Vejdirektoratet, Støjhandlingsplan for statens veje 2018-2023, Rapport 593, https://www.vejdirektoratet.dk/api/drupal/sites/default/files/2019-04/stojhandlingsplan_2018-2023_web1.pdf

¹⁷ Rambøll, DELTA, Kræftens Bekæmpelse, Gate 21, Trafikstøj – et overset samfundsproblem, maj 2016, <https://www.ft.dk/samling/20151/almdel/tru/bilag/324/1679588.pdf>

Belastningen af vejnettet forventes ændret som følge af de 28 vejprojekter, hvormed støjpåvirkningen af omgivelserne vil forandres. Ved ændringer af eksisterende veje, kan der forventes en højere eller lavere andel trafik, hvilket kan medføre øget eller reduceret støjbelastning. Omvendt kan en bedre fremkommelighed betyde, at støjen fra accelerationer i forbindelse med tæt trafik reduceres.

Ved nye vejudlæg vil der ske en øget støjpåvirkning af områderne omkring de nye veje. Der kan derved være områder, som tidligere ikke har været berørt af store trafikmængder, som vil blive berørt af en betydelig større mængde trafik og heraf trafikstøj. Omvendt kan de nye veje betyde, at trafikken reduceres på eksisterende veje, da trafikken flyttes.

Figur 6-1 fremstiller, hvordan støjpåvirkningen påvirkes af at fjerne biler eller nedsætte hastigheden på strækninger.

Der skal flyttes store mængder trafik, før der er tale om en hørbar effekt. En ændring i støjniveauet på 3 dB svarer til en fordobling eller halvering af støjen. En ændring på 3 dB opfattes dog midlertidig kun som en lille ændring af det hørbare støjniveau. Der skal altså ske en ændring på 8-10 dB før, ændringen opfattes som en halvering eller fordobling. Reduktion af støjen er først hørbar ved 2-3 dB, hvor en halvering af trafikken giver en reduktion på 3 dB.

Ændring i støjniveau	Oplevet ændring	Eksempler på metoder til opnåelse af dæmpningen
1 dB	En meget lille ændring.	Fjerne 25 % af trafikken eller sænke hastigheden med 10 km/t eller mere glidende trafik
3 dB	En hørbar, men lille ændring.	Fjerne 50 % af trafikken eller 100 % af den tunge trafik eller sænke hastigheden med 20 km/t
5 dB	En væsentlig og tydelig ændring	Fjerne 65 % af trafikken
10 dB	Lyder som en halvering	Fjerne 90 % af trafikken
20 dB	En meget stor ændring	Fjerne 99 % af trafikken

Figur 6-1. Oplevelse af ændringer i støjniveauer og metoder til at opnå ændringen.^{18 og 19}

Som eksempel vil en flytning af 1.500 biler fra en vej med 3.000 biler dæmpe støjen med 3 dB. Hvis de 1.500 biler i stedet kommer til at køre på en vej med 15.000 biler, vil støjen langs denne vej kun øges med 0,5 dB.²⁰ Den opnåede effekt og påvirkning afhænger dermed af mængden af biler, der flyttes, og andelen af trafikken på vejene. Det betyder også, at støjen fra de nye vejstrækninger vil opleves højere end den effekt der opnås på de vejstrækninger, som trafikken flyttes fra. Ved projektering af de enkelte nye vejudlæg og større ændringer i trafikafviklingen bør de støjmæssige konsekvenser af omgivelserne undersøges nærmere. Kortlægningen bør indeholde både generne for borgere der udsættes for øget støj og dem, som udsættes for mindre støj, så der kan ses på den samlede ændring. I de situationer, hvor forholdene forværres, bør der være opmærksomhed på muligheden for at reducere generne ved afværgende foranstaltninger, såsom støjvolde, lavere hastighed og støjreducerende belægninger. Nye vejudlæg bør dog som udgangspunkt overholde Miljøstyrelsens vejledende støjgrænser.

Forbedrede forhold for cyklister kan øge antallet af cyklister og heraf reducere antallet af biler på visse strækninger, hvilket har en positiv indvirkning på mængden af trafikstøj.

¹⁸ Rambøll, DELTA, Kræftens Bekæmpelse, Gate 21, Trafikstøj – et overset samfundsproblem, maj 2016, <https://www.ft.dk/samling/20151/almdel/tru/bilag/324/1679588.pdf>

¹⁹ Vejdirektoratet, Støjhandlingsplan for statens veje 2018-2023, Rapport 593, https://www.vejdirektoratet.dk/api/drupal/sites/default/files/2019-04/stojhandlingsplan_2018-2023_web1.pdf

²⁰ Rambøll, DELTA, Kræftens Bekæmpelse, Gate 21, Trafikstøj – et overset samfundsproblem, maj 2016, <https://www.ft.dk/samling/20151/almdel/tru/bilag/324/1679588.pdf>

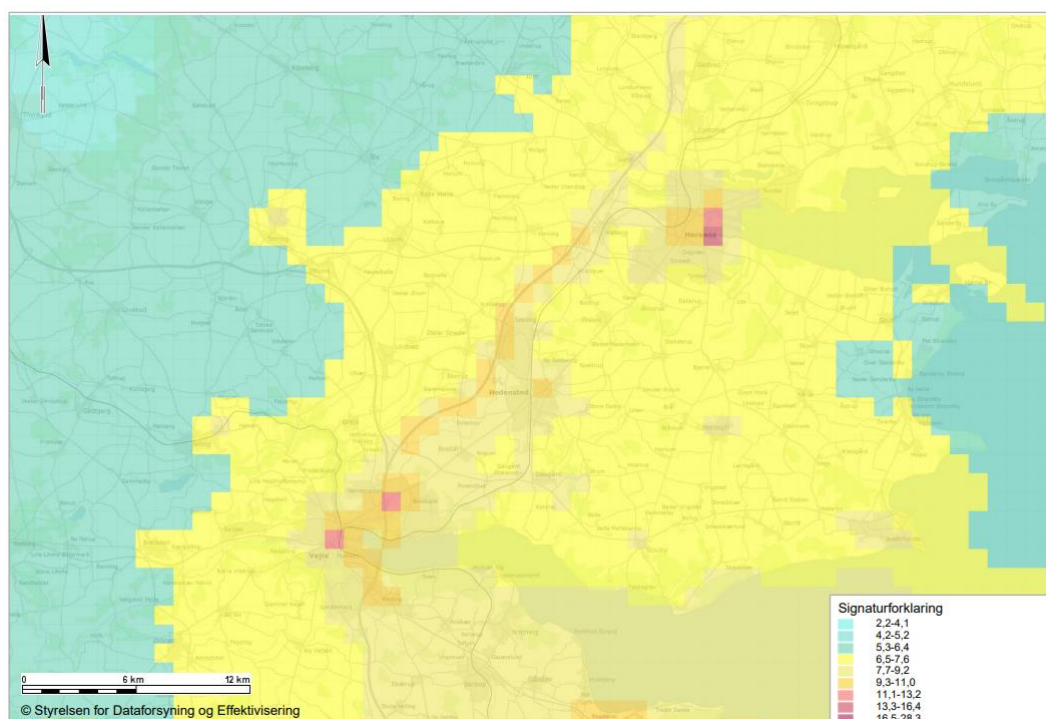
6.3.2 Luftforurening

Eksisterende forhold

I Danmark overvåger Miljøstyrelsen i samarbejde med DCE - Nationalt Center for Miljø og Energi luftens indhold af forurening. De stoffer, der måles, er partikler (PM₁₀, PM_{2,5} og ultrafine partikler), nitrogendioxid (NO₂), nitrogenoxider (NO), svovldioxid (SO₂), bly, benzen, kulilte (CO) og ozon(O₃) samt visse tungmetaller. Målingerne og modelberegningerne anvendes til at vurdere om EU's grænseværdier for luftkvalitet er overholdt. Generelt viser målingerne fra 2017 at grænseværdierne ikke er overskredet i Danmark og sammenlignet med tidligere år er mængden af blandt andet NO₂ faldet.²¹

Luftforurening har betydning for menneskers sundhed og kan være årsag til hjerte- og lungesygdomme, lungekræft, slagtilfælde, astmaanfald, bronkitis, fosterpåvirkning og nedsat lungefunktion hos børn. Danske beregninger viser, at luftforureningen i Danmark i 2011 førte til ca. 3.500 for tidlige dødsfald. Tidligere vurderinger viser, at det svarer til at den forventede levetid for befolkningen reduceres med omkring seks-ni måneder.²²

Grænseværdien for NO₂ er 40 µg/m³ for årgennemsnittet. Grænseværdien er fastlagt på grundlag af en helbredsmæssig vurdering. I Hedensted Kommune ligger det beregnede niveau for NO₂ mellem 5,3-9,3-11,0, hvor det højeste niveau findes omkring motorvejen og i Hedensted (se Figur 6-2).



Figur 6-2. Beregning af mængden af NO₂ (2012).²³

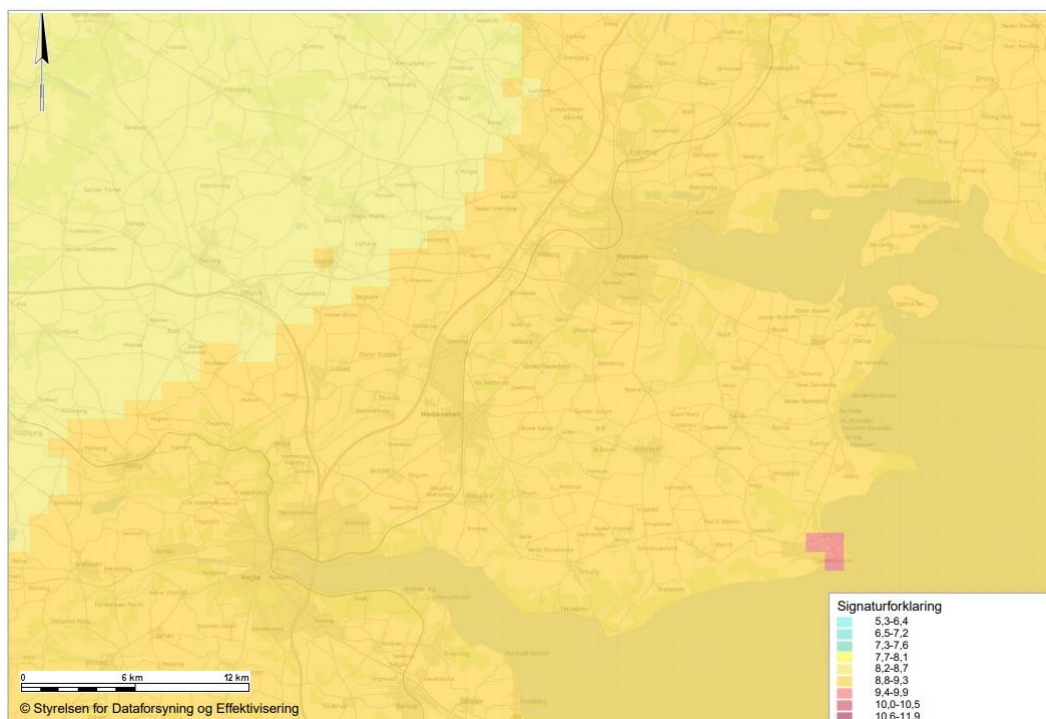
²¹ DCE, Nr. 281: Det danske overvågningsprogram for luftkvalitet. Årlig sammenfatning for 2017, <http://dce.au.dk/udgivelser/vr/nr-251-300/abstracts/nr-281-det-danske-overvaagningsprogram-for-luftkvalitet-aarlig-sammenfatning-for-2017/>

²² DCE, Luftforurening i 2012, <http://lpdv.spatialsuite.dk/spatialmap?>

²³ DCE, Luftforurening i 2012, <http://lpdv.spatialsuite.dk/spatialmap?>

Grænseværdien for grove partikler PM_{10} er $40 \mu\text{g}/\text{m}^3$ for årgennemsnittet. PM_{10} er partikler mindre en $10 \mu\text{m}$, som stammer blandt andet fra ophvirvlet jordstøv og forbrænding. I Hedensted Kommune er det beregnede niveau for PM_{10} på mellem 10,2-12,9.²⁴

Grænseværdien for fine partikler $PM_{2,5}$ er $25 \mu\text{g}/\text{m}^3$ for årgennemsnittet. $PM_{2,5}$ partikler dannes ofte ud fra kemiske reaktioner i luften mellem SO_2 og NO_2 fra blandt andet motorer. I Hedensted Kommune ligger det beregnede niveau for $PM_{2,5}$ mellem 8,2-11,9, hvor det højeste niveau findes i Juelsminde.²⁵



Figur 6-3. Beregning af mængden af $PM_{2,5}$ (2012).²⁶

0-alternativ

Ved 0-alternativet vil mængden af emissioner fra trafikken være stigende, som følge af, der vil komme flere biler på vejene. Der vil ikke ske lokale forbedringer i luftkvaliteten, som følge af biler flyttes til nye veje. Det må dog forventes, at biler, busser og tung trafik løbende skiftes ud til mere miljøvenlige typer, f.eks. elbiler, hvormed emissionerne reduceres.

Vurdering af påvirkninger

Ved omlægning af biltrafikken flyttes miljøpåvirkningen fra ét sted til et andet. Dette betyder, at der lokalt kan opleves ændringer i luftmiljøet, men at der samlet set ikke vil ske en mindre udledning end 0-alternativet, da antallet af biler fortsat vil være stigende. Det skal dog bemærkes, at partikelniveauerne i Hedensted kommune ligger langt under grænseværdierne. Hertil må det forventes, at kørekøjerne, ligesom i 0-alternativet, løbende udskiftes med mere miljøvenlige typer, såsom elbiler, hvormed der vil ske en reduktion af mængden af emissioner.

²⁴ DCE, Luftforurening i 2012, <http://lpdv.spatialsuite.dk/spatialmap?>

²⁵ DCE, Luftforurening i 2012, <http://lpdv.spatialsuite.dk/spatialmap?>

²⁶ DCE, DCE, Luftforurening i 2012, <http://lpdv.spatialsuite.dk/spatialmap?>

6.3.3 Friluftsliv og rekreative interesser

Hedensted Kommune har i Kommuneplan 2017-2029 udpeget en række rekreative områder i form af større fritids- og idrætsanlæg²⁷. De rekreative områder, som kan påvirkes ved vej- og trafikplanens nye vejudlæg, fremgår af Figur 6-4.

Ved 0-alternativet vil de rekreative områder ikke blive påvirket af vejprojekterne og vil ikke blive påvirket af trafikstøj fra nye veje. De rekreative områder vil kunne anvendes og udvikles, som hidtil planlagt.

Projekt 6 "Ny forbindelse i forlængelse af Tranebovej til jernbanen" krydser det rekreative område ved Gesagervej. Desuden forløber projekt 7 "Ny forbindelse vest for Løsning" nær det rekreative område. Som følge af vej- og trafikplanen kan den grønne forbindelse i det rekreative område ved Gesagervej blive brudt. Ifølge ortofoto findes der ingen stier inden for området, der kan berøres af vej- og trafikplanen. Hvis der anlægges stier inden for kilerne, vil der skulle laves en krydsning af vejen for bløde trafikanter, hvis vejudlægget udnyttes.

Projekt 10 "Ny forbindelse fra Hovedvejen til jernbanen" forløber gennem den nordlige del af det rekreative område "Tidligere grusgrav i Remmerslund", som grænser op til Hedensted. En del af området fremstår dog ifølge ortofoto stadig som råstofgraveområde, hvormed området vurderes at lave en begrænset rekreativ værdi på nuværende tidspunkt. Efter efterbehandlingen af råstofgraveområdet, må det forventes, at området får en større rekreativ værdi. Hvis vejen anlægges, vil der skulle laves en ny krydsningsmulighed for bløde trafikanter, så de fortsat kan tilgå den nordlige del af det rekreative område. Den øvrige del af det rekreative område, vurderes ikke fysisk at blive berørt af vej- og trafikplanen og kan anvendes som planlagt.



Figur 6-4. Rekreative områder, som kan påvirkes ved nye vejudlæg som følge af vej- og trafikplanen. De orange cirkler markerer den omtrentlige placering af vejprojekterne.

²⁷ Hedensted Kommune, Kommuneplan 2017-2029, 3.1 Større fritids- og idrætsanlæg, <http://hedensted.viewer.dkplan.niras.dk/plan/9#/4039>

Oplevelsen af begge rekreative områder må forventes at blive ændret, men da de rekreative områder i forvejen krydser veje, vurderes påvirkningen, som følge af et ekstra kryds at være begrænset.

De rekreative områder kan blive påvirket af støj, hvis vejene bliver anlagt, hvilket kan virke generende for brugere af områderne, selvom vejledende grænseværdier overholdes. De rekreative områder er beliggende nær byen og eksisterende færdselsårer, hvorfor der i dag allerede er støj i områderne.

Det vurderes, at vej- og trafikplanen medfører begrænsede konsekvenser på friluftsliv og rekreative interesser. Der er dermed ingen væsentlige indvirkninger.

6.4 Klima

Ændringer i trafikafviklingen kan have betydning for klimaet. I følgende afsnit vurderes konsekvenserne af vej- og trafikplanen for klimaet.

6.4.1 Eksisterende forhold

Køretøjer danner forskellige drivhusgasser, f.eks. kuldioxid (CO₂), metan (CH₄) og lattergas (N₂O)²⁸. Drivhusgas er en fællesbetegnelse for alle de luftarter, der bidrager til drivhuseffekten. Drivhuseffekten er naturligt opstået og beskytter jordens overflade mod afkøling. Flere drivhusgasser i atmosfæren betyder, at varmestråling ikke så nemt kan passere igennem atmosfæren, og der sker derfor en opvarmning af jorden. Drivhuseffekten har derfor stor indflydelse på temperatur, nedbør, skydække, vind og luftfugtighed på jorden. Emissionerne af metan og lattergas fra køretøjer er væsentlig mindre end CO₂, men disse har en højere drivhuseffekt, da de bliver læn- gere i atmosfæren. For at kunne sammenligne drivhusgasser, omregnes de derfor til CO₂-ækvivalenter.

Siden 2007 er CO₂-udledningen fra transportsektoren i Danmark faldet med næsten 15 %²⁹. Dette er sket, selvom der i samme periode har været en fortsat forøgelse af antallet af kørte kilometer. Dette skyldes, at benzinbilernes effektivitet siden 1997 er steget med mere end 60 %, mens dieselbilernes effektivitet er stedet med mere end 50 %. Fra 2014-2017 år har udledningen af CO₂ fra transportsektoren dog igen været svagt stigende. Årsagen er både et større forbrug af diesel til tung transport, og at nye personbiler er en smule mindre energieffektive end tidligere.³⁰ I 2018 faldt udledningen fra transportsektoren igen en lille smule med ca. 0,5 % ift. 2017, mens det samlede antal kørte kilometer, steg med 1 %.³¹

6.4.2 0-alternativ

Ved 0-alternativet vil trafikmængden i Hedensted Kommune være stigende, at der kommer flere biler på vejene. Fordi der igennem de sidste 10 år er sket et samlet fald i udledningen fra transportsektoren på trods af en stigning af kørte kilometer, vil det være rimeligt at antage, at dette også vil være tilfældet i Hedensted Kommune. Et svagt fald i CO₂-udledningen kan derfor forventes. Det forventes ligeledes, at biler, busser og tung trafik løbende bliver skiftet ud med mere miljøvenlige typer, såsom elbiler, hvorved klimapåvirkningen kan reduceres yderligere.

²⁸ EPA, Greenhouse Gas Emissions from a Typical Passenger Vehicle, <https://epa.gov/greenvehicles/greenhouse-gas-emissions-typical-passenger-vehicle>

²⁹ Drivkraft Danmark, Den rigtige vej, men lang rejse forude, <https://www.drivkraftdanmark.dk/aktuelt/den-rigtige-vej-men-langt-hjem/>

³⁰ Drivkraft Danmark, CO₂-udledning fra transportsektoren, <https://www.drivkraftdanmark.dk/viden/danmarks-samlede-udledning/>

³¹ Drivkraft Danmark, Den rigtige vej, men lang rejse forude, <https://www.drivkraftdanmark.dk/aktuelt/den-rigtige-vej-men-langt-hjem/>

6.4.3 Vurdering af påvirkninger

Ved omlægning af biltrafikken flyttes miljøpåvirkningen fra ét sted til et andet. Vej- og trafikplanen ligger ikke op til metoder, der skal reducere mængden af trafikanter på vejene, men i stedet sikre en bedre fremkommelighed. Det kan derfor forventes, at der vil ske en stigning i trafikmængden svarende til 0-alternativet. Ligesom ved 0-alternativet er det rimeligt at antage, at der vil ske et svagt fald i CO₂-udledningen ligesom det er set i de seneste 10 år. Hertil forventes det, at biler, busser og tung trafik løbende bliver skiftet ud med mere miljøvenlige typer, såsom elbiler, hvorved klimapåvirkningen kan reduceres yderligere.

Det vurderes derfor ikke, at vej- og trafikplanen har betydning for at nedbringe udledningen af CO₂ fra biltrafik. Et mindre fald i CO₂-emissioner kan dog forventes, hvis udviklingen beskrevet oven for fortsætter, og bilerne bliver stadig mere energieffektive og miljøvenlige, hvilket vil have en positiv effekt på klimaet.

6.5 Landskab

I det følgende vurderes vej- og trafikplanens indvirkning på den landskabelige værdi, geologiske særpræg og lys og refleksioner. Emnerne landskabelig værdi og geologiske særpræg vurderes kun for de projekter, som er nye vejudlæg i det åbne land. For de øvrige projekter, som er udvidelser, omlægninger mv. af eksisterende veje, vurderes vej- og trafikplanen ikke at medføre væsentlig indvirkning på den landskabelige værdi eller de geologiske særpræg.

Under de enkelte projekter, fremgår en beskrivelse af landskabet, samt hvordan de landskabelige og geologiske interesser påvirkes.

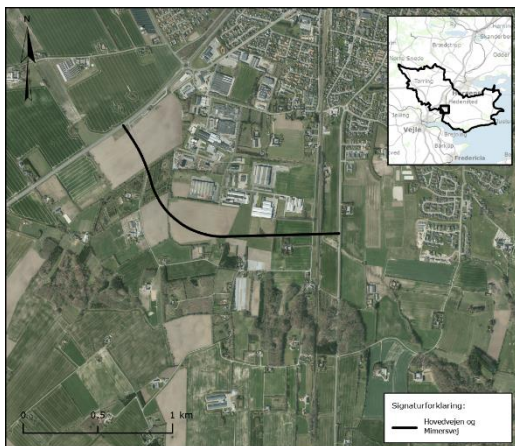
0-alternativet for alle projekter er, at hvis strækningen ikke udlægges til vejanlæg, hvormed arealet kan henligge med dets nuværende eller planlagte anvendelse.

6.5.1 Landskabelig værdi og Geologiske særpræg

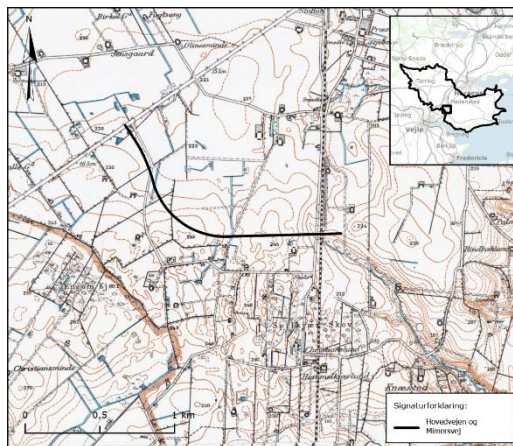
Projekt 1: Ny forbindelse mellem Hovedvejen og Mimørsvejs forlængelse og Projekt 2: Tunnel/Krydsning af banen til Daugårdvej

Vejudlægget skal forløbe ca. 200 meter syd for Overholm, hvor landskabet karakteriseres af et morænelandskab fra sidste istid samt randmoræne³². Landskabet er relativt fladt og fremtræder fortrinsvis med opdyrkede landbrugsarealer opdelt af levende hegn, hvor nogle er placeret på diger. De levende hegn har varieret orientering, hvor nogle er markante og virker afskærmende mod erhvervsområdet nord for vejudlægget. De levende hegn danner et landskab af lille til mellem skala med mange afgrænsede landskabsrum, der vil blive brudt af vejudlægget. Ved den vestlige del af vejudlægget findes en mindre plantage, som ligeledes opdeles af udlægget. Nord for vejudlægget findes et markant erhvervsområde i den sydlige del af Overholm, mens der syd for vejudlægget i det åbne land findes spredt bebyggelse fortrinsvis langs Skovvangen. Hertil krydser vejudlægget mod øst jernbanen Fredericia-Aarhus, som forløber på en dæmning i en nord-sydgående retning. Vej- og trafikplanen giver mulighed for at lave en tunnel/krydsning af jernbanen.

³² Per Smed landskabskort for Midtjylland, 1982



Figur 6-5. Luftfoto fra 2018, der viser dyrkningsmønstret.



Figur 6-6. Lave målebordsblade (1926-1941).

Vejudlægget er inden for et område, som i Hedensted Kommuneplan 2017-2029 er udpeget med specifik geologisk bevaringsværdi. Udpegningen rummer Løsning Hedeslette, som desuden udpeget som et nationalt geologisk interesseområde. Udpegningen består af en smeltevandsslette ved den østjyske israndslinje.^{33 34} Af retningslinjerne for de geologiske udpegninger i Hedensted Kommuneplan 2017-2029 fremgår, at "Værdifulde geologiske landskabstræk, deres indbyrdes overgange og sammenhænge, skal sikres."³⁵ Figur 6-7 viser placeringen af den østjyske israndslinje. Vejudlægget vil krydse linjen, hvilket kan udviske en mindre del af de geologiske landskabstræk inden for udpegningen. Ud fra ortofoto (se Figur 6-5) og terrænkort fremstår arealet for vejudlægget præget af landbrugsdrift og uden særlige terrænskift. Det vurderes på den baggrund, at vejudlægget er i overensstemmelse med de geologiske interesser, som kommuneplanen varetager.

³³ Hedensted Kommune, Kommuneplan 2017-2029, 10.4 Geologi, <https://hedensted.viewer.dkplan.niras.dk/plan/9#/4045>

³⁴ Naturstyrelsen, Geologisk set – Det mellemste Jylland – Lokalitet, 90 Løsning Hedeslette, <https://naturstyrelsen.dk/media/nst/67055/geoSetMJyllandL%C3%B8sning.pdf>

³⁵ Hedensted Kommune, Kommuneplan 2017-2029, 10.4 Geologi, <https://hedensted.viewer.dkplan.niras.dk/plan/9#/4045>



Figur 6-7. Kort med placering af den østjyske israndslinje (rød), hvor den geologiske udpegning er markeret med grøn.³⁶ Med orange fremgår den omtrentlige placering af vejudlægget.

Landskabet vurderes at have en medium sårbarhed over for ændringer, grundet bevarede markinddelinger, diger mv. Sårbarheden reduceres af den nære placering til Overholm, hvor byens udvikling har slettet mange landskabstræk, hvor erhvervsområdet danner en tydelig overgang mellem byen og det åbne land. Syd for Overholm findes der dog stadig flere af de tidligere markinddelinger, sognegrænser og vejforløb, som fremgår af de lave målebordsblade fra perioden 1926 til 1941 (se Figur 6-6).

Samlet set vurderes det, at vejudlægget vil have begrænsede konsekvenser, og heraf ikke vil medføre væsentlige indvirkninger på landskabet og de geologiske særpræg.

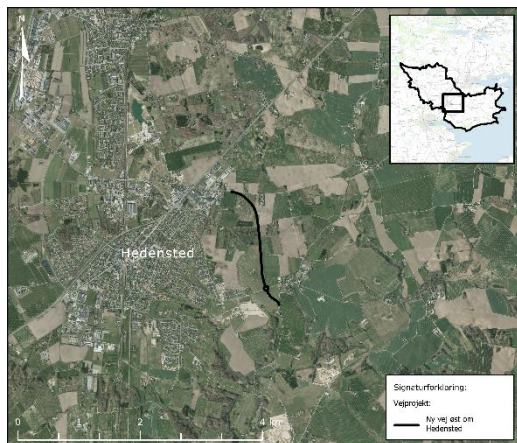
Projekt 4: Ny vej øst om Hedensted

Vejudlægget skal forløbe ca. 100-800 meter øst for Hedensted, hvor landskabet karakteriseres af et morænelandskab fra sidste istid³⁷. Landskabet fremstår relativt fladt, hvor terrænet falder mod syd. Syd for vejudlægget findes en smeltevandsdal, der ligger lavt i landskabet. Landskabet fremtræder med opdyrkede landbrugsarealer med få levende hegn og bebyggelse. De få levende hegn betyder også, at landskabet optræder i et mellem til stor skala, der vil blive brudt af vejudlægget. Syd for Aldumvej findes en plantage, som sammen med et beplantningsbælte langs vejen som

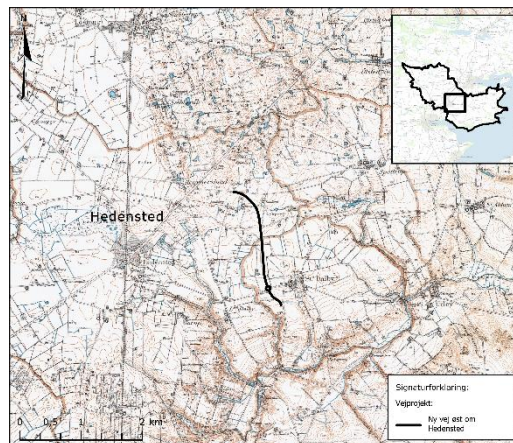
³⁶ Naturstyrelsen, Geologisk set – Det mellemste Jylland – Lokalitet, 90 Løsning Hedeslette, <https://naturstyrelsen.dk/media/nst/67055/geoSetMJyllandL%C3%B8sning.pdf>

³⁷ Per Smed landskabskort for Midtjylland, 1982

bidrager til at reducere landskabet store skala. Vejudlægget vil krydse plantagen. Ca. 200 meter øst for vejudlæggets sydlige del ligger landsbyen Store Dalby. Ved den nordlige del af vejudlægget findes et erhvervsområde i Hedensted, der mod øst, nord og nordvest afgrænses af det åbne land.



Figur 6-8. Luftfoto fra 2018, der viser dyrkningsmønstret.



Figur 6-9. Lave målebordsblade (1926-1941).

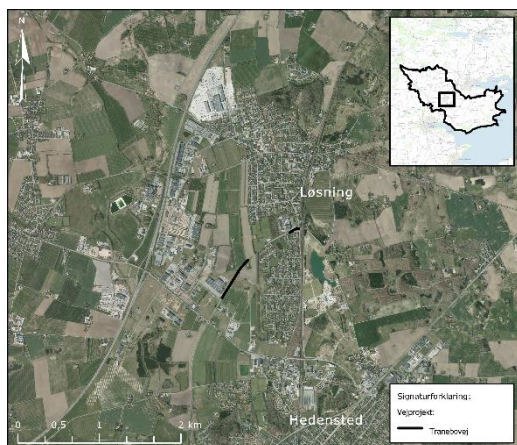
Landskabet vurderes at have en medium sårbarhed over for ændringer, grundet landskabets forholdsvis store skala og vejstrukturer, som fremgår af de lave målebordsblade fra perioden 1926 til 1941 (se Figur 6-9) i overvejende grad er bevaret. Hertil er vandløbets naturlige forløb bevaret, hvilket betyder at den tidligere sognegrænse, der forløber langs vandløbet, stadig er synlig i landskabet. Sårbarheden reduceres af, at der er anlagt plantage og afvandsingsgrøfter er fjernet.

Samlet set vurderes det, at vejudlægget vil have begrænsede konsekvenser, og heraf ikke vil medføre væsentlige indvirkninger på landskabet og de geologiske særpræg.

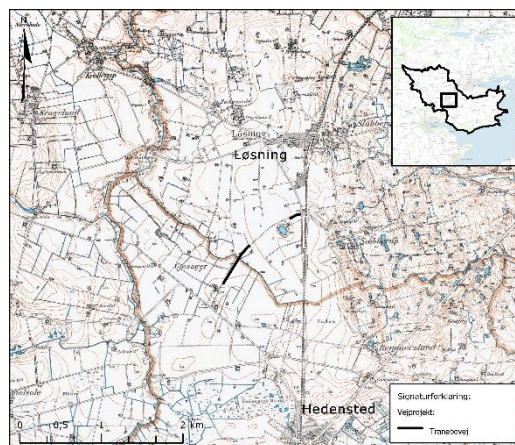
Projekt 6: Ny forbindelse i forlængelse af Tranebovej til jernbanen

Vejudlæggets nordlige del skal forløbe syd for emballagevirksomheden på Hedenstedvej 14 og den sydlige del skal forløbe øst og nordøst for transportvirksomheden på Teknikervej 5. Landskabet karakteriseres af en ekstramarginal smeltevandsdal³⁸, hvor landskabet er relativt fladt uden større terrænspring. Den sydlige del fremtræder som græsarealer og opdyrkede landbrugsarealer, hvor den nordlige del passerer gennem en erhvervsjendoms ubebyggede arealer og overdækket areal til cykelparkering. Græsarealet og de opdyrkede landbrugsarealer deles af spredt bevoksning, der sammen med levende hegn danner et landskab af lille til mellem skala. Vejudlægget er placeret tæt ved Løsning og et eksisterende erhvervsområde. Løsning og erhvervsområdet er delt af området med landbrugsarealer, hvor de flere markante levende hegn virker afskærmende i forhold til indsyn til erhvervsområdet. Vejudlægget er en forlængelse af Vestre Ringvej, så der skabes forbindelse til Tranebovej.

³⁸ Per Smed landskabskort for Midtjylland, 1982



Figur 6-10. Luftfoto fra 2018, der viser dyrkningsmønstret.



Figur 6-11. Lave målebordsblade (1926-1941).

Vejudlægget er inden for et område, som i Hedensted Kommuneplan 2017-2029 er udpeget med specifik geologisk bevaringsværdi. Udpegningen rummer Løsning Hedeslette, som desuden udpeget som et nationalt geologisk interesseområde. Udpegningen består af en smeltevandsslette ved den østjyske israndslinje.^{39 40} Af retningslinjerne for de geologiske udpegninger i Hedensted Kommuneplan 2017-2029 fremgår, at "Værdifulde geologiske landskabstræk, deres indbyrdes overgange og sammenhænge, skal sikres."⁴¹ Ud fra ortofoto (se Figur 6-10) og terrænkort fremstår arealet for vejudlægget præget af landbrugsdrift og bymæssig bebyggelse, hvormed eventuelle særlige terrænskift, der markerer smeltevandssletten, er udviskede. Israndslinjen forløber øst for vejudlægget⁴², og berøres dermed ikke. Det vurderes på den baggrund, at vejudlægget er i overensstemmelse med de geologiske interesser, som kommuneplanen varetager.

Landskabet vurderes at have en lav sårbarhed over for ændringer, da kun ganske få af de tidligere landskabstræk er bevaret. Sammenlignes de lave målebordsblade fra perioden 1926 til 1941 og ortofoto fra 2018, ses at der i dag findes flere markinddelinger og landskabet i overvejende grad er bebygget. Opdelingen i form af områder med boligbebyggelse og et område med erhvervsbebyggelse har hertil udvisket den tydelige overgang mellem det åbne land og byen.

Samlet set vurderes det, at vejudlægget vil have begrænsede konsekvenser, og heraf ikke vil medføre væsentlige indvirkninger på landskabet og de geologiske særpræg.

Projekt 7: Ny forbindelse vest for Løsning

Vejudlæggets skal forløbe fra Lundagervej til Tranebovej ca. 100 meter vest for Løsning. Landskabet karakteriseres af en ekstramarginal smeltevandssdal⁴³, hvor landskabet er relativt fladt uden større terrænspring. Landskabet fremtræder som landbrugsarealer i tæt tilknytning til Løsning og erhvervsområdet, som findes ca. 450 meter øst for. Landbrugsarealerne er flere steder opdelt af markante levende hegn, som har en afskærmende effekt i forhold til indkig til erhvervsområdet. De levende hegn danner et landskab af lille til mellem skala.

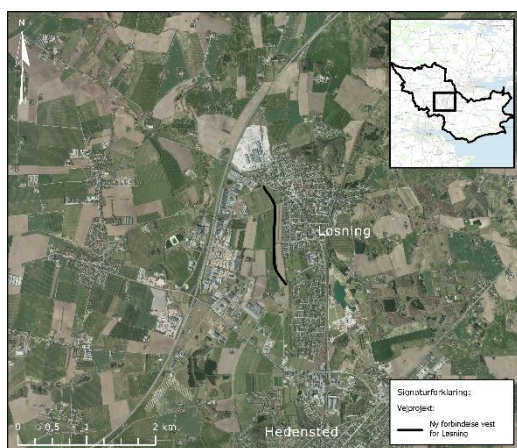
³⁹ Hedensted Kommune, Kommuneplan 2017-2029, 10.4 Geologi, <https://hedensted.viewer.dkplan.niras.dk/plan/9#/4045>

⁴⁰ Naturstyrelsen, Geologisk set – Det mellemste Jylland – Lokalitet, 90 Løsning Hedeslette, <https://naturstyrelsen.dk/media/nst/67055/geoSetMJyllandL%C3%B8sning.pdf>

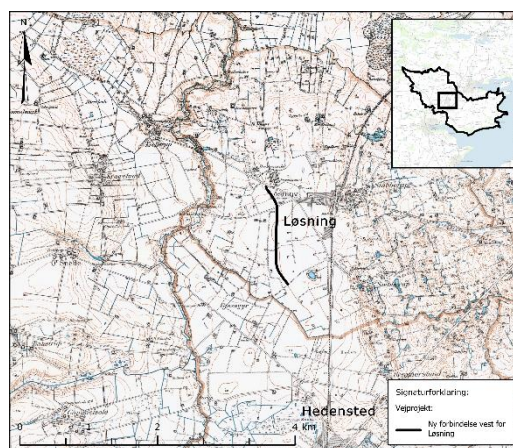
⁴¹ Hedensted Kommune, Kommuneplan 2017-2029, 10.4 Geologi, <https://hedensted.viewer.dkplan.niras.dk/plan/9#/4045>

⁴² Naturstyrelsen, Geologisk set – Det mellemste Jylland – Lokalitet, 90 Løsning Hedeslette, <https://naturstyrelsen.dk/media/nst/67055/geoSetMJyllandL%C3%B8sning.pdf>

⁴³ Per Smed landskabskort for Midtjylland, 1982



Figur 6-12. Luftfoto fra 2018, der viser dyrkningsmønstret.



Figur 6-13. Lave målebordsblade (1926-1941).

Vejudlægget er inden for et område, som i Hedensted Kommuneplan 2017-2029 er udpeget med specifik geologisk bevaringsværdi. Udpegningen rummer Løsning Hedeslette, som desuden udpeget som et nationalt geologisk interesseområde. Udpegningen består af en smeltevandslette ved den østjyske israndslinje.⁴⁴ ⁴⁵ Af retningslinjerne for de geologiske udpegninger i Hedensted Kommuneplan 2017-2029 fremgår, at "Værdifulde geologiske landskabstræk, deres indbyrdes overgange og sammenhænge, skal sikres."⁴⁶ Ud fra ortofoto (se Figur 6-12) og terrænkort fremstår arealet for vejudlægget præget af landbrugsdrift og bymæssig bebyggelse, hvormed eventuelle særlige terrænskift, der markerer smeltevandsletten, er udviskede. Israndslinjen forløber øst for vejudlægget⁴⁷, og berøres dermed ikke. Det vurderes på den baggrund, at vejudlægget er i overensstemmelse med de geologiske interesser, som kommuneplanen varetager.

Landskabet vurderes at have en lav sårbarhed over for ændringer, da kun ganske få af de tidligere landskabstræk er bevaret. Sammenlignes de lave målebordsblade fra perioden 1926 til 1941 og ortofoto fra 2018, ses at der i dag findes flere markinddelinger og landskabet i overvejende grad er bebygget. Opdelingen i form af områder med boligbebyggelse og et område med erhvervsbebyggelse har hertil udvisket den tydelige overgang mellem det åbne land og byen.

Samlet set vurderes det, at vejudlægget vil have begrænsede konsekvenser, og heraf ikke vil medføre væsentlige indvirkninger på landskabet og de geologiske særpræg.

Projekt 10: Ny forbindelse fra Hovedvejen til jernbanen

Vejudlægget skal forløbe fra Hovedvejen til jernbanen, hvor vejudlægget møder projekt 6, der leder videre ud til Hedenstedvej. Landskabet mod vest karakteriseres af en smeltevandsdal og den øvrige del af et morænelandskab fra sidste istid samt randmoræne⁴⁸. Landskabet fremtræder som et småbakked landbrugslandskab opdelt af enkelte levende hegn. Ca. 100 meter syd for vejudlægget findes en del af Sebberup Skov. Landskabet omkring vejudlægget vurderes at have en

⁴⁴ Hedensted Kommune, Kommuneplan 2017-2029, 10.4 Geologi, <https://hedensted.viewer.dkplan.niras.dk/plan/9#/4045>

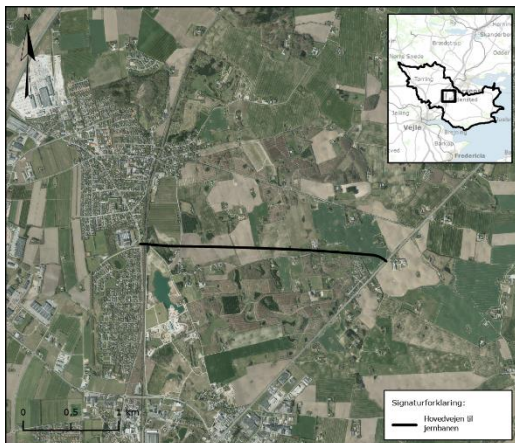
⁴⁵ Naturstyrelsen, Geologisk set – Det mellemste Jylland – Lokalitet, 90 Løsning Hedeslette, <https://naturstyrelsen.dk/media/nst/67055/geoSetMJyllandL%C3%B8sning.pdf>

⁴⁶ Hedensted Kommune, Kommuneplan 2017-2029, 10.4 Geologi, <https://hedensted.viewer.dkplan.niras.dk/plan/9#/4045>

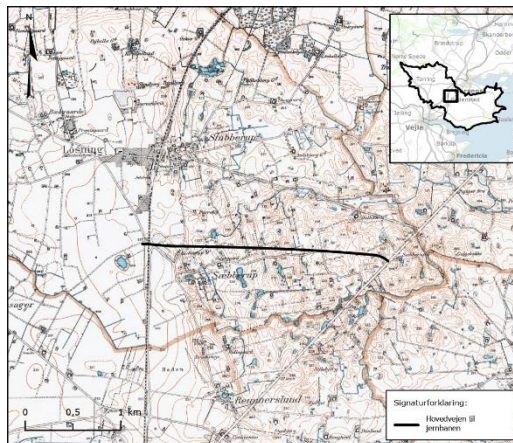
⁴⁷ Naturstyrelsen, Geologisk set – Det mellemste Jylland – Lokalitet, 90 Løsning Hedeslette, <https://naturstyrelsen.dk/media/nst/67055/geoSetMJyllandL%C3%B8sning.pdf>

⁴⁸ Per Smed landskabskort for Midtjylland, 1982

mellem skala, hvor det bakkede landskab og bevoksninger begrænser det lange kig. Syd for den vestlige del af vejdlægget findes en igangværende råstofgrav, som er beliggende inden for smeltevandsdalen ved overgangen til det bakkede morænelandskab. Nord for råstofgraveområdet findes et mindre område med skov. Omkring vejdlægget findes enkelte spredte bebyggelser, men vest for vejdlægget findes Løsning. Den vestlige del af vejdlægget krydser jernbanen Fredericia-Aarhus, som forløber på en dæmning i en nord-sydgående retning. Der findes kun enkelte mindre veje i det åbne land omkring vejdlægget, som leder ind til de spredte bebyggelser.



Figur 6-14. Luftfoto fra 2018, der viser dyrkningsmønstret.



Figur 6-15. Lave målebordsblade (1926-1941).

Vejdlægget er inden for et område, som i Hedensted Kommuneplan 2017-2029 er udpeget med specifik geologisk bevaringsværdi. Udpegningen rummer Løsning Hedeslette, som desuden udpeget som et nationalt geologisk interesseområde. Udpegningen består af en smeltevandslette ved den østjyske israndslinje.^{49 50} Af retningslinjerne for de geologiske udpegninger i Hedensted Kommuneplan 2017-2029 fremgår, at "Værdifulde geologiske landskabstræk, deres indbyrdes overgange og sammenhænge, skal sikres."⁵¹ Figur 6-16 viser placeringen af den østjyske israndslinje. Vejdlægget vil krydse linjen, hvilket kan udviske en mindre del af de geologiske landskabstræk inden for udpegningen. Ud fra ortofoto, lave målebordsblade og terrænkort fremstår arealet for vejdlægget præget af landbrugsdrift, hvor terrænet ved den vestlige del af vejdlægget ændrer sig fra at være bakked til et landskab uden store terrænskit, hvilket underbygger placeringen af israndslinjen. Det vurderes på den baggrund, at vejdlægget ikke er i overensstemmelse med de geologiske interesser, som kommuneplanen varetager.

Vejdlægget er inden for et område, som i Hedensted Kommuneplan 2017-2029 er udpeget med større sammenhængende landskab i form af Remmerslund. Af retningslinjerne for de landskabelige udpegninger i Hedensted Kommuneplan 2017-2029 fremgår, at "De større sammenhængende landskaber skal som hovedregel friholdes for byggeri, anlæg, støj og menneskeskabt lys. Hvor byggeri eller anlæg tillades, skal byggeriet besidde en høj arkitektonisk kvalitet og samspillet med landskabet prioriteres højt."⁵² Anlæg af vejen betyder, at landskabet bliver påvirket af forhøjet menneskeskabt lys fra billygter og eventuel gadebelysning. Anlæg af vejen kan betyde,

⁴⁹ Hedensted Kommune, Kommuneplan 2017-2029, 10.4 Geologi, <https://hedensted.viewer.dkplan.niras.dk/plan/9#/4045>

⁵⁰ Naturstyrelsen, Geologisk set – Det mellemste Jylland – Lokalitet, 90 Løsning Hedeslette, <https://naturstyrelsen.dk/media/nst/67055/geoSetMJyllandL%C3%B8sning.pdf>

⁵¹ Hedensted Kommune, Kommuneplan 2017-2029, 10.4 Geologi, <https://hedensted.viewer.dkplan.niras.dk/plan/9#/4045>

⁵² Hedensted Kommune, Kommuneplan 2017-2029, 10.1 Landskab, <https://hedensted.viewer.dkplan.niras.dk/plan/9#/4042>

at der ændres i terrænets udformning, hvorfor anlæg af vejen, bør ske med hensyn til landskabets udformning, så landskabets karakteristiske terræn bevares. Det vurderes at vejudlægget ikke er i overensstemmelse med de landskabelige interesser, som kommuneplanen varetager.



Figur 6-16. Kort med placering af den østjyske israndslinje (rød), hvor den geologiske udpegning er markeret med grøn.⁵³ Med orange fremgår den omtrentlige placering af vejudlægget.

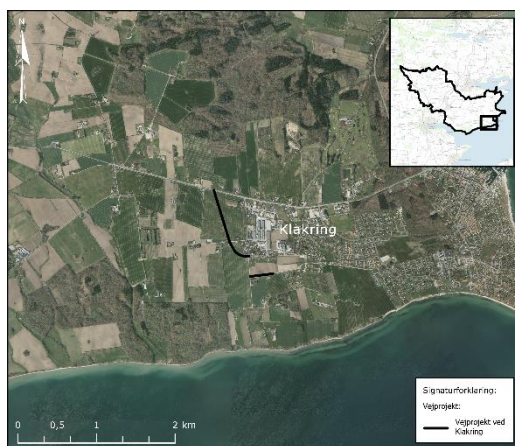
Landskabet vurderes at have en medium sårbarhed over for ændringer, grundet de karakteristiske terrænformer og overgangen til smeltevandsdalen. Hertil er enkelte af de tidligere markstrukturer, søer og veje, som fremgår af de lave målebordsblade fra perioden 1926 til 1941 (se Figur 6-15), stadig synlige i landskabet, ligesom landskabet nord for vejudlægget stadig fremstår åbent. Sårbarheden reduceres af, at der syd for vejudlægget er anlagt skov, som slører det bakkede terræn. Ved israndslinjen anvendes et område til råstofgravning og skov, hvilket hertil slører de geologiske karakteristika.

Samlet set vurderes det, at vejudlægget vil have begrænsede konsekvenser, og heraf ikke vil medføre væsentlige indvirkninger på landskabet og de geologiske særpræg.

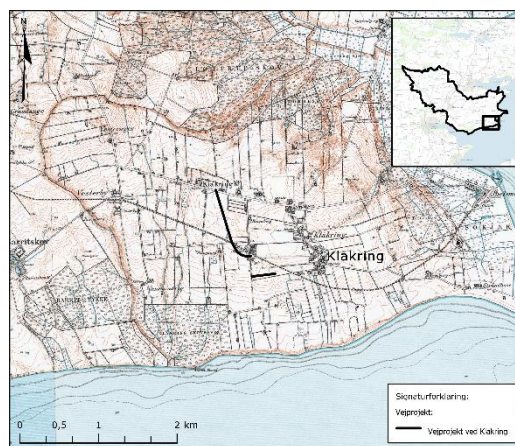
⁵³ Naturstyrelsen, Geologisk set – Det mellemste Jylland – Lokalitet, 90 Løsning Hedeslette, <https://naturstyrelsen.dk/media/nst/67055/geoSetMJyllandL%C3%B8sning.pdf>

Projekt 14: Opgradering af vejnettet i forbindelse med byudvikling

Vejudlægget skal forløbe syd og øst for Klakring, hvor landskabet karakteriseres af et morænelandskab fra sidste istid⁵⁴. Landskabet fremstår relativt fladt, hvor terrænet falder mod syd. Landskabet fremtræder med landbrugsarealer med få levende hegn og en mindre plantage. De få levende hegn betyder også, at landskabet optræder i et mellem til stor skala, hvor der er mulighed for lange kig. Øst og nord for vejudlægget ligger byen Klakring, hvor den del, som ligger nærmest vejudlægget er et erhvervsområde samt boliger omkring Savværksvej, Klakring Stationsvej og Kokborgvej.



Figur 6-17. Luftfoto fra 2018, der viser dyrkningsmønstret.



Figur 6-18. Lave målebordsblade (1926-1941).

Landskabet vurderes at have en medium sårbarhed over for ændringer, grundet landskabets mark- og vejstrukturer, som fremgår af de lave målebordsblade fra perioden 1926 til 1941 (se Figur 6-18) i overvejende grad er bevaret. Sårbarheden reduceres af vejens nære placering til Klakring. Klakring har gennem tiden udvidet sig fra en lille landsby til større by som mod syd hænger sammen med Juelsminde. Klakring har stadig en rimelig tydelig grænse mellem byen og det åbne land. Vejudlægget vurderes at kunne rykke grænsen mod vest og dermed på sigt skabe en ny afgrænsning til det åbne land.

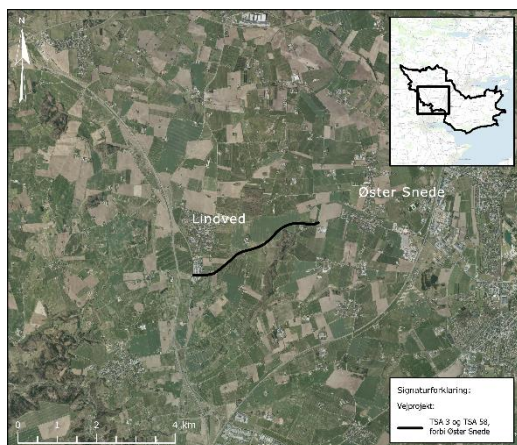
Samlet set vurderes det, at vejudlægget vil have begrænsede konsekvenser, og heraf ikke vil medføre væsentlige indvirkninger på landskabet og de geologiske særpræg.

Projekt 24: Ny forbindelse mellem TSA 58 og Lindved, igennem Øster Snede

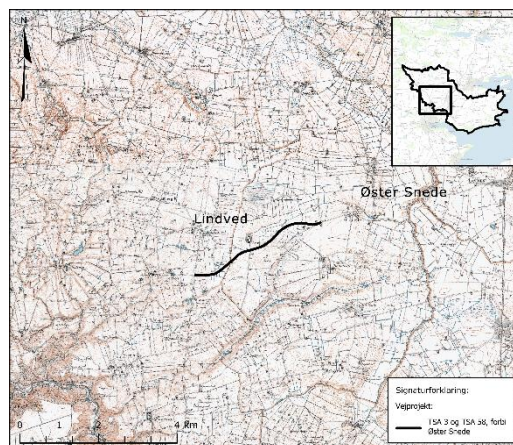
Vejudlægget skal forløbe fra Viborg Hovedvej til Lindvedvej, hvor landskabet mod vest karakteriseres af et morænelandskab fra sidste istid⁵⁵. Landskabet fremtræder åbent og bakket landbrugslandskab uden levende hegn. Umiddelbart syd for vejudlægget findes et område med fredskov. Omkring vejudlægget findes enkelte spredte bebyggelser og ca. 500 meter nord for den vestlige del af vejudlægget findes byen Lindved. Der findes kun enkelte mindre veje i det åbne land omkring vejudlægget, som leder ind til de spredte bebyggelser. Ny Agersbølvej følger en del af vejudlægget. Den sparsomme beplantning betyder også, at landskabet optræder som mellem til stor skala, hvor der er mulighed for lange kig i landskabet.

⁵⁴ Per Smed landskabskort for Midtjylland, 1982

⁵⁵ Per Smed landskabskort for Midtjylland, 1982



Figur 6-19. Luftfoto fra 2018, der viser dyrkningsmønstret.



Figur 6-20. Lave målebordsblade (1926-1941).

Vejudlægget passerer den nordligste del af et område, som i Hedensted Kommuneplan 2017-2029 er udpeget med større sammenhængende landskab i form af Grejs dal. Af retningslinjerne for de landskabelige udpegninger i Hedensted Kommuneplan 2017-2029 fremgår, at *”De større sammenhængende landskaber skal som hovedregel friholdes for byggeri, anlæg, støj og menneskeskabt lys. Hvor byggeri eller anlæg tillades, skal byggeriet besidde en høj arkitektonisk kvalitet og samspillet med landskabet prioriteres højt.”*⁵⁶ Anlæg af vejen betyder, at landskabet bliver påvirket af forhøjet menneskeskabt lys fra billygter og eventuel gadebelysning. På en del af vejudlægget forløber Ny Agersbølvej, hvormed lys fra billygter ikke er fremmed for området. Anlæg af vejen kan betyde, at der ændres i terrænets udformning, hvorfor anlæg af vejen, bør ske med hensyn til landskabets udformning, så landskabets karakteristiske terræn bevares. Det vurderes at vejudlægget er i overensstemmelse med de landskabelige interesser, som kommuneplanen varetager.

Landskabet vurderes at have en medium sårbarhed over for ændringer, grundet landskabets skala. Hertil er flere af de tidligere markstrukturer og veje, som fremgår af de lave målebordsblade fra perioden 1926 til 1941 (se Figur 6-20), stadig synlige i landskabet, ligesom skovens udbredelse er bevaret.

Samlet set vurderes det, at vejudlægget vil have begrænsede konsekvenser. Heraf vurderes det, at vejudlægget ikke vil medføre væsentlige indvirkninger på landskabet og de geologiske særpræg.

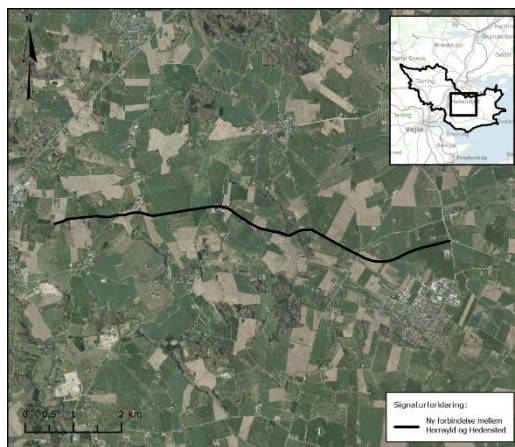
Projekt 25: Ny forbindelse mellem Hornsyld og Hedensted

Vejudlægget er beliggende langs de eksisterende veje Aldumvej, Dalbyvej og Bråvej, samt en forlængelse af Bråvej til rundkørslen ved Nørregade og Bjerrevej. Ved vejudlægget karakteriseres landskabet som et morænelandskab fra sidste istid⁵⁷. Landskabet fremstår med lave bakker, hvor terrænet falder mod syd, hvor landskabet skifter til en smeltevandsdal. Landskabet fremtræder primært med landbrugsarealer med få læhegn og flere mindre søer. Enkelte arealer fremstår med bevoksning i form af høj bevoksning, eng og mose. Den sparsomme bevoksning betyder også, at landskabet optræder i mellem til stor skala, hvor der flere steder er mulighed for lange kig på tværs af landskabet. Ca. 600 meter vest for vejudlægget findes Hedensted. Omkring vejudlægget findes enkelte spredte bebyggelser og flere mindre veje, som leder ind til de spredte bebyggelser.

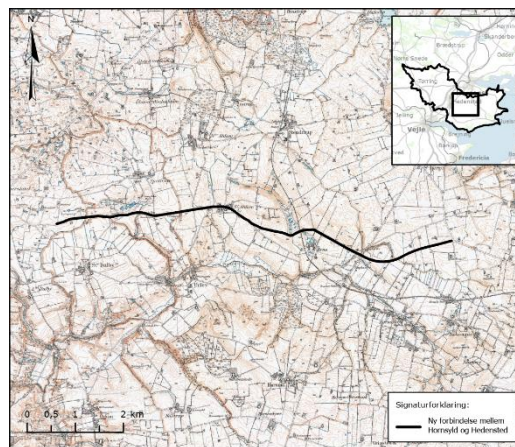
⁵⁶ Hedensted Kommune, Kommuneplan 2017-2029, 10.1 Landskab, <https://hedensted.viewer.dkplan.niras.dk/plan/9#/4042>

⁵⁷ Per Smed landskabskort for Midtjylland, 1982

Ca. 1.300 meter nordvest for vejudlægget findes Hovedvejen, der gennemskærer landskabet med en ret linje.



Figur 6-21. Luftfoto fra 2018, der viser dyrkningsmønstret.



Figur 6-22. Lave målebordsblade (1926-1941).

Landskabet vurderes at have en medium sårbarhed over for ændringer, da flere af de mark-, bevoksning- og vejstrukturer, der fremgår af de lave målebordsblade fra perioden 1926 til 1941 (se Figur 6-22) stadig er synlige i landskabet. Sårbarheden reduceres af, at nogle markstrukturer er udviskede som følge af sammenlægninger eller nye inddelinger. Mellem Hedenstedvej og Bråvej er markstrukturerne forholdsvis intakte, hvor markstrukturerne mellem Bråvej og rundkørslen ved Nørregade og Bjerrevej er mere udviskede, som følge af sammenlægning.

Samlet set vurderes det, at vejudlægget vil have begrænsede konsekvenser. Heraf vurderes det, at vejudlægget ikke vil medføre væsentlige indvirkninger på landskabet og de geologiske særpræg.

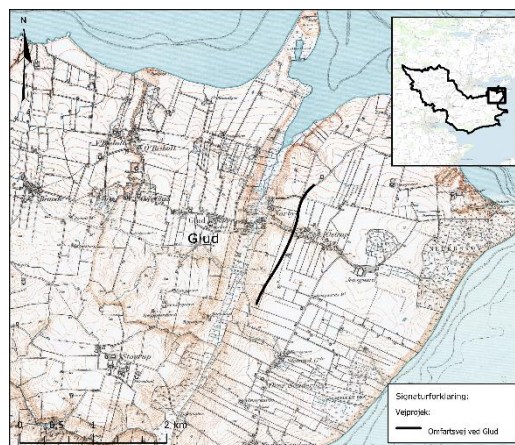
Projekt 30: Omfartsvej Glud

Vejudlægget skal forløbe fra Gludvej til Snaptunvej, hvor landskabet mod vest karakteriseres af grænsen mellem en tunneldal og et morænelandskab fra sidste istid⁵⁸. Landskabet fremtræder storbakket på landbrugsarealerne, hvor terrænet falder mod vest, syd og nord i forbindelse med tunneldalen. Hertil ligger landskabet omkring Gludvej, Østrupvej og Snaptun lavere, som en del af tunneldalen. Umiddelbart øst for vejudlægget ligger landsbyen Østrup og ca. 400 meter vest for ligger byen Glud. Omkring vejudlægget findes desuden enkelte spredte bebyggelser. Det bakkede landskab og den lavere liggende tunneldal betyder, at alt efter placering, kan være lange kig i landskabet. Bakkerne kan omvendt også betyde, at der skabes mindre og afgrænsede landskabsrum. Landskabet vurderes at lave en mellem skala.

⁵⁸ Per Smed landskabskort for Midtjylland, 1982



Figur 6-23. Luftfoto fra 2018, der viser dyrkningsmønsteret.



Figur 6-24. Lave målebordsblade (1926-1941).

Vejudlægget ligger inden for et område, som i Hedensted Kommuneplan 2017-2029 er udpeget med større sammenhængende landskab i form af Klejs dal og Hunds Hage. Af retningslinjerne for de landskabelige udpegninger i Hedensted Kommuneplan 2017-2029 fremgår, at *”De større sammenhængende landskaber skal som hovedregel friholdes for byggeri, anlæg, støj og menneskeskabt lys. Hvor byggeri eller anlæg tillades, skal byggeriet besidde en høj arkitektonisk kvalitet og samspillet med landskabet prioriteres højt.”*⁵⁹

Den nordlige del af vejudlægget ligger desuden inden for et område, som i Hedensted Kommuneplan er udpeget som bevaringsværdigt landskab i form af ”Horsens Fjord, Hunds Hade, Klejs”. Af retningslinjerne for de landskabelige udpegninger i Hedensted Kommuneplan 2017-2029 fremgår, at *” Uden for bymæssig bebyggelse skal de bevaringsværdige landskaber friholdes for støj, menneskeskabt lys samt større byggeri og tekniske anlæg.”*⁶⁰

Anlæg af vejen betyder, at landskabet bliver påvirket af forhøjet menneskeskabt lys fra billygter og eventuel gadebelysning. Vejen føres over det højere liggende landskab, hvormed lys kan ses fra store afstande. Hertil vil trafikken medføre en øget støjbelastning af omgivelserne. Anlæg af vejen kan betyde, at der ændres i terrænets udformning, hvorfor anlæg af vejen, bør ske med hensyn til landskabets udformning, så landskabets karakteristiske terræn bevares. Det vurderes at vejudlægget ikke er i overensstemmelse med de landskabelige interesser, som kommuneplanen varetager.

Landskabet vurderes at have en høj sårbarhed over for ændringer, grundet landskabets karakteristiske terræn. Hertil er der en stor del af de tidligere mark-, bebyggelses- og vejstrukturer, som fremgår af de lave målebordsblade fra perioden 1926 til 1941 (se Figur 6-24), stadig synlige i landskabet.

Det vurderes at anlæg af vejen kan medføre en væsentlig påvirkning af landskabet, da det karakteristiske landskab kan blive påvirket af terrænreguleringer, lys og støj. Påvirkningen kan reduceres ved, at vejens udformning indpasses i landskabet.

⁵⁹ Hedensted Kommune, Kommuneplan 2017-2029, 10.1 Landskab, <https://hedensted.viewier.dkplan.niras.dk/plan/9#/4042>

⁶⁰ Hedensted Kommune, Kommuneplan 2017-2029, 10.1 Landskab, <https://hedensted.viewier.dkplan.niras.dk/plan/9#/4042>

6.5.2 Lys og refleksioner

Eksisterende forhold

Vej- og trafikplanen gælder for hele Hedensted Kommune, og dækker heraf et område med både byer og det åbne land. Det betyder, at nogle steder er landskabet i høj grad lysforurenet fra bygninger, skilte, infrastruktur mv. Langs veje i og ved byer findes gadelamper, ligesom bilernes lygter forstyrrer nattemørket i det åbne land, hvor nattemørke er forventeligt.

0-alternativet

En realisering af 0-alternativet vil ikke medføre nye vejudlæg, hvormed lysforureningen fra infrastruktur i høj grad forbliver som i dag. Dog kan der forventes en højere andel lys fra billygter på eksisterende veje i form af et større antal biler på vejene.

Vurdering

Nye vejudlæg i det åbne land kan medføre øget lysforurening steder, hvor nattemørke er forventeligt. Lysforureningen består af lys fra billygter og eventuelle gadelygter. Ombygning af veje og kryds kan hertil medføre en anden lyspåvirkning, end der findes i dag, i form af ændret signalregulering og placering af gadebelysning. Der kan derfor, som følge af vej- og trafikplanen, komme flere steder i kommunen, hvor der vil være lyspåvirkning fra trafikken og infrastruktur. For at begrænse lyspåvirkningen i det åbne land bør gadebelysning så vidt muligt undgås på nye vej anlæg. Hvis gadelys er nødvendig, bør lyset være nedadrettet, hvor at begrænse lyspåvirkningen af omgivelserne.

6.6 Kulturhistorie

6.6.1 Kulturhistoriske interesser

Afsnittet behandler de kulturhistoriske interesser, som findes inden for de ti projekter, som vedrører arealudlæg i det åbne land. Under de enkelte projekter, fremgår hvilke interesser, som findes inden for undersøgelsesområdet på 12,5 meter på hver side af vejforløbet, samt hvordan interesserne påvirkes.

0-alternativet for alle projekter er, at hvis strækningen ikke udlægges til vejanlæg, hvormed arealet kan henligge med dets nuværende eller planlagte anvendelse.

Projekt 1: Ny forbindelse mellem Hovedvejen og Mimersvejs forlængelse og Projekt 2: Tunnel/Krydsning af banen til Daugårdvej

Der findes ingen registrerede kulturhistoriske interesser langs vejforløbet inden for en afstand af 12,5 meter. Der vil dermed ikke ske en påvirkning af de kulturhistoriske interesser.

Projekt 4: Ny vej øst om Hedensted

Kulturhistorisk bevaringsværdi

Den sydlige del af strækningen er beliggende inden for et areal, som i Hedensted kommuneplan 2017-2029 er udpeget med kulturhistorisk bevaringsværdi, som omhandler kirkebyggelinje omkring Store Dalby Kirke og kirkens fjernomgivelser.

Kommuneplanens retningslinjer fastligger bl.a. at, "*Inden for beskyttelseszonerne omkring kirkerne kan der kun opføres bebyggelse hvis det kan ske uden, at hensynet til kirkernes landskabelige beliggenhed eller samspil med bymæssigt miljø herved tilsidesættes.*"⁶¹ Hedensted vej- og trafikplan medfører ikke byggeri, hvormed vejudlægget vurderes at være i overensstemmelse med de kulturhistoriske interesser Hedensted Kommuneplan varetager. Vejanlægget bør dog stadig udformes under hensyntagen til kirkeomgivelsens karakter.

⁶¹ Hedensted Kommune, Kommuneplan 2017-2029, 11.2 Kulturhistoriske bevaringsværdier, <http://hedensted.viewer.dk/plan.niras.dk/plan/9#/4623>

Ikke fredede fortidsminder

Ca. 10 meter syd for strækningen findes et ikke fredet fortidsminde i form af en rundhøj fra oldtiden.⁶² Rundhøjen er synlig på reliefkort, men højen har en begrænset højde og er beplantet, hvormed højen er begrænset synlig i omgivelserne.

Grundet højens nære placering til vejforløbet kan højen blive påvirket af et eventuelt vejprojekt. Intensiteten af en påvirkning af fortidsmindet vurderes at være meget høj, da højen kan fjernes permanent. Konsekvensen ved fjernelse af det ikke fredede fortidsminde vurderes at være moderat.

Der kan laves en frivillig forundersøgelse, hvor det ansvarlige museum undersøger, om fortidsmindet har en sådan karakter, at de skal udgraves, inden de ødelægges ved anlægsarbejdet.

Hvis der under anlægsarbejdet opdages fortidsminder, skal arbejdet standses, i det omfang det berører fortidsmindet. Fundet skal anmeldes til det ansvarlige museum, jf. museumslovens § 27, stk. 2⁶³. Ikke-fredede fortidsminder i form af enkeltfund kan af museet registreres og fjernes fra stedet, så de bevares for eftertiden.

Projekt 6: Ny forbindelse i forlængelse af Tranebovej til jernbanen

Der findes ingen registrerede kulturhistoriske interesser langs vejforløbet inden for en afstand af 12,5 meter. Der vil dermed ikke ske en påvirkning af de kulturhistoriske interesser.

Projekt 7: Ny forbindelse vest for Løsning

Kulturmiljø

En del af strækningen er beliggende inden for et areal, som i Hedensted kommuneplan 2017-2029 er udpeget som værdifuldt kulturmiljø i form af Geisler Nielsens Planteskole. Planteskolen blev oprettet i 1950 med markante læhegn, bestyrerbolig og arbejderbolig. I dag anvendes planteskolen primært til juletræer og landbrug. Kulturmiljøet er sårbart overfor ændringer i arkitektur, veje, læhegn og omgivelser.⁶⁴ Vejudlægget er beliggende langs den eksisterende markvej Ri-bevej, som forløber gennem kulturmiljøet.

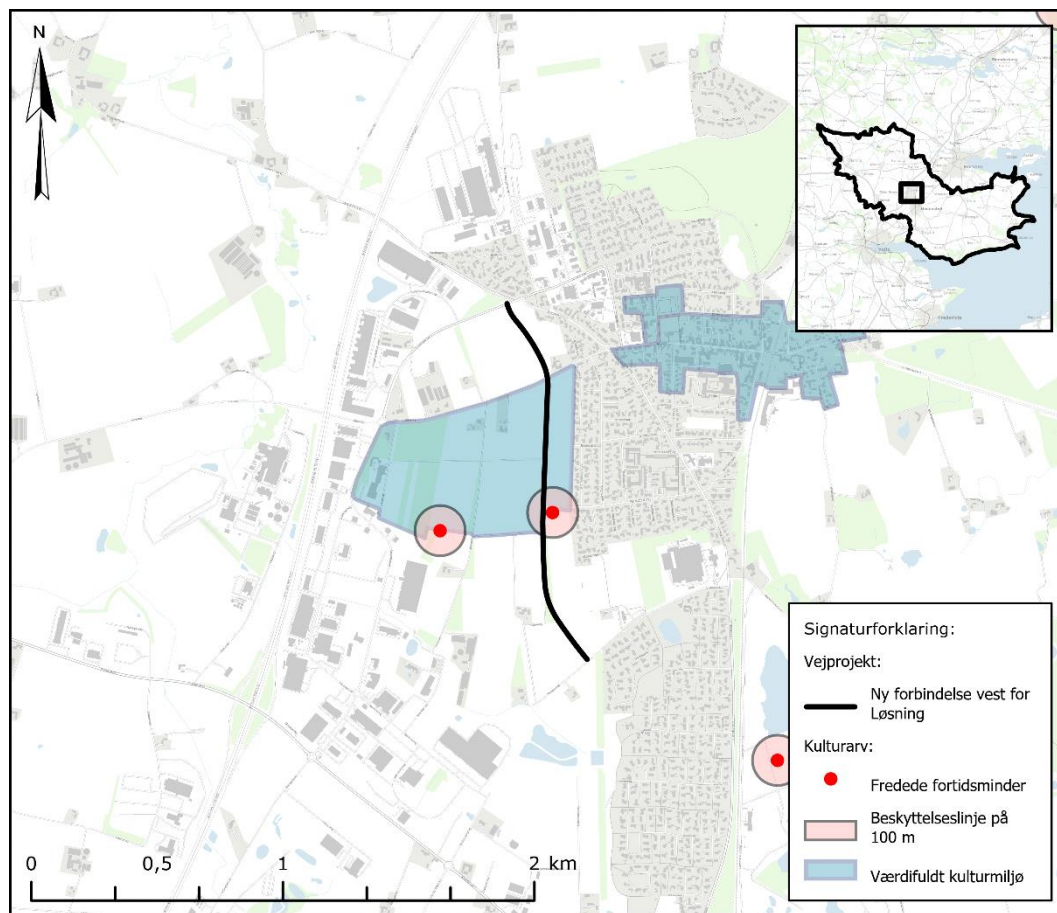
Kommuneplanens retningslinjer fastligger bl.a. at, "*Nybyggeri, udvidelse eller ændring af eksisterende bygninger, tekniske anlæg og større terrænændringer inden for et kulturmiljø kan kun ske under hensyntagen til, at enkelte elementer eller sammenhænge mellem de kulturhistoriske elementer ikke herved forringes eller går tabt.*"⁶⁵ Hedensted vej- og trafikplan medfører ikke byggeri, men vejudlægget ligger op af et af de karakteristiske læhegn, som derfor kan blive fjernet i forbindelse med anlægget af vejen. Vejudlægget vurderes dermed ikke at være i overensstemmelse med de interesser, som Hedensted Kommuneplan varetager, da der kan ske en forringelse af et af de kulturhistoriske elementer. Påvirkningen kan reduceres ved, at læhegn bevares.

⁶² Slots- og Kulturstyrelsen, Fund og fortidsminder, Preplerhøj, 170404-135, <http://www.kulturarv.dk/fundogfortidsminder/Lokalitet/218164/>

⁶³ Kulturministeriet, Bekendtgørelse af museumsloven, LBK nr. 358 af 08/04/2014, <https://www.retsinformation.dk/forms/r0710.aspx?id=162504>

⁶⁴ Hedensted Kommune, Kommuneplan 2017-2029, 11.1 Kulturmiljøer, <http://hedensted.viewer.dkplan.niras.dk/plan/9#/4622>

⁶⁵ Hedensted Kommune, Kommuneplan 2017-2029, 11.1 Kulturmiljøer, <http://hedensted.viewer.dkplan.niras.dk/plan/9#/4622>



Figur 6-25. Værdifulde kulturmiljøer og fredede fortidsminder ved vejudlægget.

Fredet fortidsminde

Ca. 40 meter øst for vejudlægget findes et fredet fortidsminde i form af en rundhøj fra oldtiden, en brandgrav fra bronzealderen og en gravgenstand fra bronzealderen. Højen er 2x20 meter, hvor den østlige side er afgravet og højfoden er svagt afgravet. I den østlige side er der fundet flere urner med brændte ben og en dolk af bronze. Højen er græsklædt med store træer langs foden mod sydvest og sydøst.⁶⁶

Vejudlægget ligger inden for fortidsmindets beskyttelseslinje. Formålet med beskyttelseslinjen er at sikre fortidsminders værdi som landskabselementer, herunder sikre indsyn til og udsyn fra fortidsminderne⁶⁷. Anlæg af vejen inden for fortidsmindebeskyttelseslinjen forudsætter dispensation efter naturbeskyttelsesloven, da anlægsarbejde bl.a. kan påvirke de arkæologiske lag omkring fortidsmindet.

Tæt på fortidsmindet ændres omgivelserne, hvilket kan ændre oplevelsen af fortidsmindet, og de arkæologiske lag rundt om fortidsmindet fjernes. Intensiteten af påvirkningen vurderes derfor at være meget høj. Hvis der sker anlægsarbejde inden for beskyttelseslinjen, vurderes konsekvensen at være moderat, da det kun er en mindre del af arealet inden for beskyttelseslinjen, der vil blive anvendt til vejanlæg, ligesom vejanlægget har en begrænset højde i landskabet.

⁶⁶ Slots- og Kulturstyrelsen, Fund og fortidsminder, Løsning, 30112, <http://www.kulturarv.dk/fundogfortidsminder/Lokalitet/56326/>

⁶⁷ Miljøstyrelsen, Fortidsmindebeskyttelseslinjen (§ 18), <https://mst.dk/natur-vand/natur/national-naturbeskyttelse/bygge-og-beskyttelseslinjer/fortidsmindebeskyttelseslinjen/>

Projekt 10: Ny forbindelse fra Hovedvejen til jernbanen

Ikke fredet fortidsminde

Ca. 20 meter nord for strækningen findes et ikke fredet fortidsminde i form af en rundhøj fra oldtiden.⁶⁸ Rundhøjen er ikke synlig på reliefkort, og området er beplantet med træplantage.

Grundet højens nære placering til vejforløbet kan højen blive påvirket af et eventuelt vejprojekt. Intensiteten af en påvirkning af fortidsmindet vurderes at være meget høj, da højen kan fjernes permanent. Konsekvensen ved fjernelse af det ikke fredede fortidsminde vurderes at være begrænset, da højen ikke er synlig i omgivelserne.

Der kan laves en frivillig forundersøgelse, hvor det ansvarlige museum undersøger, om fortidsmindet har en sådan karakter, at de skal udgraves, inden de ødelægges ved anlægsarbejdet.

Hvis der under anlægsarbejdet opdages fortidsminder, skal arbejdet standses, i det omfang det berører fortidsmindet. Fundet skal anmeldes til det ansvarlige museum, jf. museumslovens § 27, stk. 2⁶⁹. Ikke-fredede fortidsminder i form af enkeltfund kan af museet registreres og fjernes fra stedet, så de bevares for eftertiden.

Projekt 14: Opgradering af veinettet i forbindelse med byudvikling

Kulturmiljø

Den nordlige del af strækningen er beliggende inden for et areal, som i Hedensted kommuneplan 2017-2029 er udpeget som værdifuldt kulturmiljø i form af kirkeomgivelser omkring Klarkring Kirke.

Kommuneplanens retningslinjer fastligger bl.a. at, *"Nybyggeri, udvidelse eller ændring af eksisterende bygninger, tekniske anlæg og større terrænændringer inden for et kulturmiljø kan kun ske under hensyntagen til, at enkelte elementer eller sammenhænge mellem de kulturhistoriske elementer ikke herved forringes eller går tabt."*⁷⁰ Hedensted vej- og trafikplan medfører ikke byggeri. Anlæg af vejen kan medføre ændringer i terrænet, hvorfor vejanlægget bør udformes under hensyntagen til kirkeomgivelsens karakter. Det vurderes heraf, at vejudlægget er i overensstemmelse med de interesser Hedensted Kommuneplan varetager.

Kulturhistorisk bevaringsværdi

Den nordlige del af strækningen er beliggende inden for et areal, som i Hedensted kommuneplan 2017-2029 er udpeget med kulturhistorisk bevaringsværdi, som omhandler kirkebyggelinje omkring Klarkring Kirke og kirkens nær- og fjernomgivelser.

Kommuneplanens retningslinjer fastligger bl.a. at, *"Inden for beskyttelseszonerne omkring kirkerne kan der kun opføres bebyggelse hvis det kan ske uden, at hensynet til kirkernes landskabelige beliggenhed eller samspil med bymæssigt miljø herved tilsidesættes."* Hertil fastlægges at, *"Kirkernes nærmiljø skal tilpasses samspillet med kirken og de kirkelige anlæg. Kirkernes ofte markante synlighed i omgivelserne skal bevares."*⁷¹ Hedensted vej- og trafikplan medfører ikke

⁶⁸ Slots- og Kulturstyrelsen, Fund og fortidsminder, Preplerhøj, 170404-135, <http://www.kulturarv.dk/fundogfortidsminder/Lokalitet/218164/>

⁶⁹ Kulturministeriet, Bekendtgørelse af museumsloven, LBK nr. 358 af 08/04/2014, <https://www.retsinformation.dk/forms/r0710.aspx?id=162504>

⁷⁰ Hedensted Kommune, Kommuneplan 2017-2029, 11.1 Kulturmiljøer, <http://hedensted.viewer.dkplan.niras.dk/plan/9#/4622>

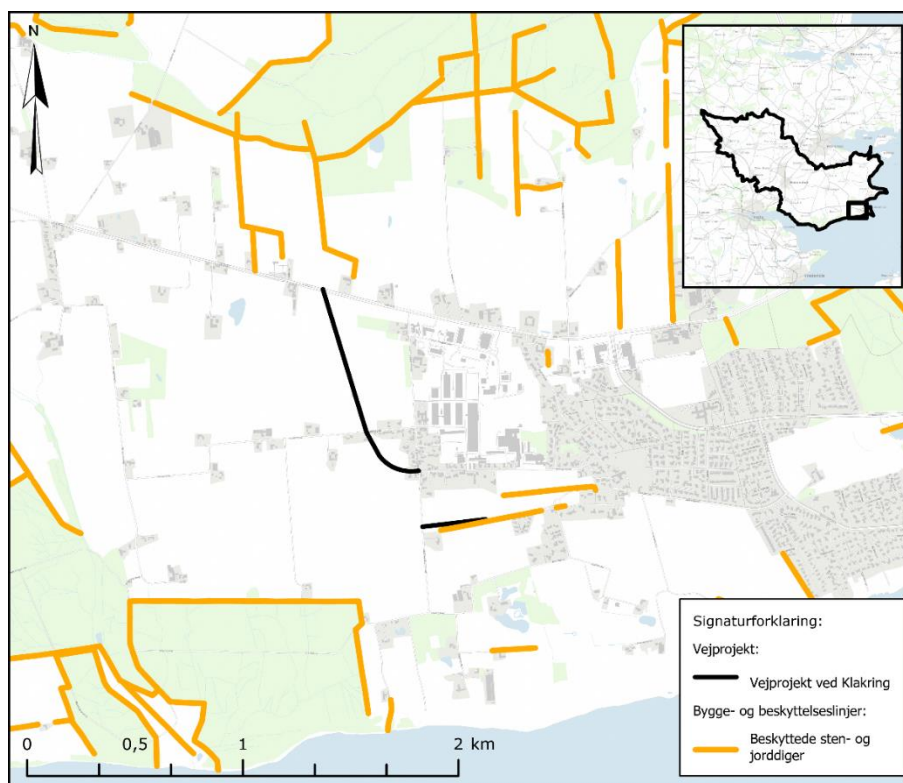
⁷¹ Hedensted Kommune, Kommuneplan 2017-2029, 11.2 Kulturhistoriske bevaringsværdier, <http://hedensted.viewer.dkplan.niras.dk/plan/9#/4623>

byggeri, hvormed vejudlægget vurderes at være i overensstemmelse med de kulturhistoriske interesser Hedensted Kommuneplan varetager. Vejanlægget bør dog stadig udformes under hensyntagen til kirkeomgivelsens karakter.

Beskyttet sten- og jorddige

Langs vejudlæg 14B forløber et ca. 475 meter langt beskyttet sten- og jorddige, hvor en del af diget forløber umiddelbart syd for eksisterende Samsinggårdvej. Diger fortæller bl.a. om historien i landskabet og om Danmarks inddeling i sogne, ejerlav, om driften i marken og ejerforhold. Diger er også vigtige levesteder og spredningsveje for dyr og planter⁷².

Diget fremgår af reliefkort og fremstår på ortofoto, som beplantet. Af de lave målebordsblade fremgår det, at diget har været en del af et større netværk af diger, der har angivet markskel i området. Diget er et af de eneste diger, som stadig findes i området. Da den eksisterende del af Samsinggårdvej forløber langs med diget, er det rimeligt at antage at forlængelsen af vejen, vil gøre det samme, således diget ikke påvirkes. Hvis en påvirkning af diget ikke kan undgås, vurderes intensiteten af påvirkningen vil være meget høj, da diget kan fjernes permanent. Ifølge museumslovens § 29a må tilstanden af sten- og jorddiger ikke ændres⁷³. I særlige tilfælde kan kommunen jf. museumslovens § 29j, stk. 2, dispensere fra forbuddet, men der skal være så væsentlige samfundsinteresser, at de i den konkrete sag vil kunne tilsidesætte de bevaringsinteresser, bestemmelsen skal sikre.⁷⁴ Hvorvidt der kan gives dispensation fra museumsloven, afhænger af en konkret vurdering, og afgørelser kan påklages og omgøres af Miljø- og fødevarerklagenævnet.



Figur 6-26. Beskyttede sten- og jorddiger ved vejudlægget.

⁷² Kulturarvsstyrelsen (Slots- og kulturstyrelsen), 2009, Vejledning om beskyttede sten- og jorddiger, https://slks.dk/fileadmin/user_upload/0_SLKS/Fotos/Fortidsminder_Diger/Sten_jorddiger/digevejledning.pdf

⁷³ Kulturministeriet, Bekendtgørelse af museumsloven, LBK nr. 358 af 08/04/2014, <https://www.retsinformation.dk/forms/r0710.aspx?id=162504>

⁷⁴ Kulturarvsstyrelsen, Vejledning om beskyttede sten- og jorddiger, 2009, https://slks.dk/fileadmin/user_upload/0_SLKS/Fotos/Fortidsminder_Diger/Sten_jorddiger/digevejledning.pdf

Den samlede konsekvens vurderes at være moderat, da en af de sidste historiske spor af netværket af diger i området forsvinder. Der bør i forbindelse med skitseprojekteringen blive foretaget en nærmere vurdering af digets betydning for dyr og planter i forhold til projektets udformning og placering. Ved eventuel dispensation kan der blive stillet konkrete vilkår om erstatningsareal for tabt levested eller økologisk funktionalitet.

Projekt 24: Ny forbindelse mellem TSA 58 og Lindved, igennem Øster Snede

Ikke fredet fortidsminde

Ca. 10 meter nord for den eksisterende del af Ny Agerbølvej findes et ikke fredet fortidsminde i form af et kulturlag fra oldtiden.⁷⁵

I forbindelse med anlæg af Ny Agerbølvej, blev der foretaget en prøvegravning, som var negativ. Grundet kulturlagets nære placering til vejforløbet kan eventuelle rester af laget blive påvirket af et eventuelt vejprojekt. Intensiteten af en påvirkning af fortidsmindet vurderes at være meget høj, da kulturlaget kan fjernes permanent. Konsekvensen ved fjernelse af det ikke fredede fortidsminde vurderes at være moderat.

Der kan laves en frivillig forundersøgelse, hvor det ansvarlige museum undersøger, om fortidsmindet har en sådan karakter, at de skal udgraves, inden de ødelægges ved anlægsarbejdet.

Hvis der under anlægsarbejdet opdages fortidsminder, skal arbejdet standses, i det omfang det berører fortidsmindet. Fundet skal anmeldes til det ansvarlige museum, jf. museumslovens § 27, stk. 2⁷⁶. Ikke-fredede fortidsminder i form af enkeltfund kan af museet registreres og fjernes fra stedet, så de bevares for eftertiden.

Projekt 25: Ny forbindelse mellem Hornsyld og Hedensted

Ikke fredet fortidsminde

Ca. 15 meter syd for strækningen (ca. 5 meter nord for den eksisterende vej Aldumvej) findes et ikke fredet fortidsminde i form af en overpløjet rundhøj fra oldtiden.⁷⁷ Rundhøjen er ikke synlig på reliefkort, og området fremstår som landbrugsareal.

Grundet højens nære placering til vejforløbet kan eventuelle rester af højen blive påvirket af et eventuelt vejprojekt. Intensiteten af en påvirkning af fortidsmindet vurderes at være meget høj, da kulturlaget kan fjernes permanent. Konsekvensen ved fjernelse af det ikke fredede fortidsminde vurderes at være begrænset, da højen ikke er synlig.

Der kan laves en frivillig forundersøgelse, hvor det ansvarlige museum undersøger, om fortidsmindet har en sådan karakter, at de skal udgraves, inden de ødelægges ved anlægsarbejdet.

Hvis der under anlægsarbejdet opdages fortidsminder, skal arbejdet standses, i det omfang det berører fortidsmindet. Fundet skal anmeldes til det ansvarlige museum, jf. museumslovens § 27, stk. 2⁷⁸. Ikke-fredede fortidsminder i form af enkeltfund kan af museet registreres og fjernes fra stedet, så de bevares for eftertiden.

⁷⁵ Slots- og Kulturstyrelsen, Fund og fortidsminder, Lindved, 170811-38, <http://www.kulturarv.dk/fundogfortidsminder/Lokalitet/58809/>

⁷⁶ Kulturministeriet, Bekendtgørelse af museumsloven, LBK nr. 358 af 08/04/2014, <https://www.retsinformation.dk/forms/r0710.aspx?id=162504>

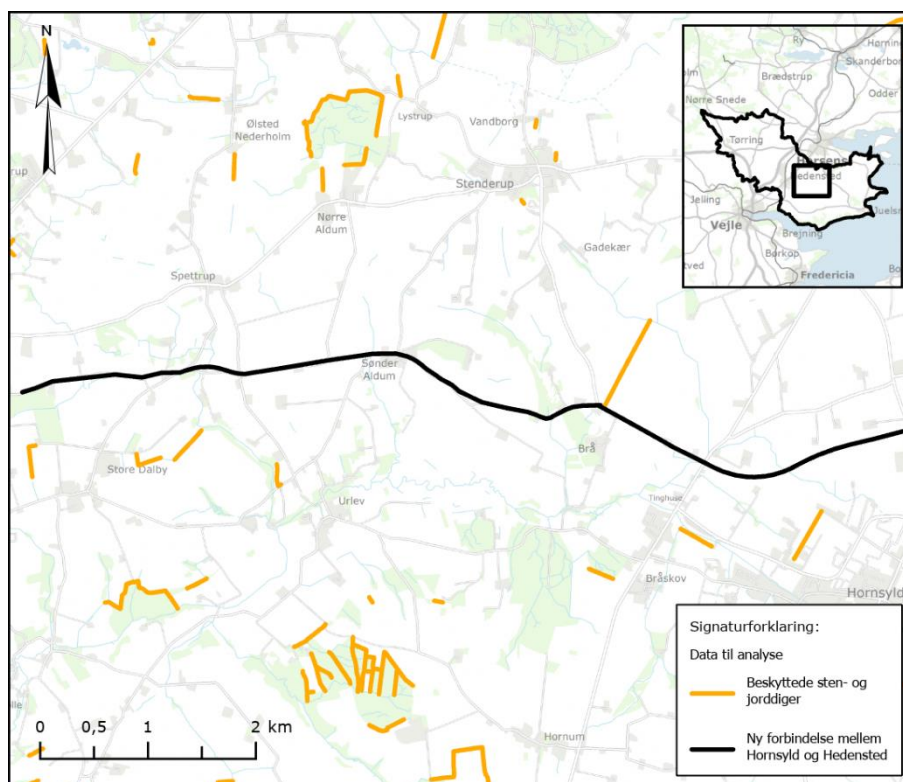
⁷⁷ Slots- og Kulturstyrelsen, Fund og fortidsminder, Lindevang, 170407-19, <http://www.kulturarv.dk/fundogfortidsminder/Lokalitet/56397/>

⁷⁸ Kulturministeriet, Bekendtgørelse af museumsloven, LBK nr. 358 af 08/04/2014, <https://www.retsinformation.dk/forms/r0710.aspx?id=162504>

Beskyttet sten- og jorddige

Vejudlægget passerer den sydlige ende af et ca. 900 meter langt beskyttet sten- og jorddige, der ender ved Bråvej, se Figur 6-27. Diger fortæller bl.a. om historien i landskabet og om Danmarks inddeling i sogne, ejerlav, om driften i marken og ejerforhold. Diger er også vigtige levesteder og spredningsveje for dyr og planter⁷⁹.

Diget fremgår af reliefkort og fremstår på ortofoto, som beplantet. Af de lave målebordsblade fremgår det, at diget er en del af et større netværk af diger, der angiver markskel i området. Intensiteten af en påvirkning af diget vurderes at være lav, da det kun er den sydligste del af diget, som fjernes permanent. Ifølge museumslovens § 29a må tilstanden af sten- og jorddiger ikke ændres⁸⁰. I særlige tilfælde kan kommunen jf. museumslovens § 29j, stk. 2, dispensere fra forbuddet, men der skal være så væsentlige samfundsinteresser, at de i den konkrete sag vil kunne tilsidesætte de bevaringsinteresser, bestemmelsen skal sikre.⁸¹ Hvorvidt der kan gives dispensation fra museumsloven, afhænger af en konkret vurdering, og afgørelser kan påklages og omgøres af Miljø- og fødevarerklagenævnet.



Figur 6-27. Beskyttede sten- og jorddiger ved vejudlægget.

Den samlede konsekvens vurderes at være begrænset, da det fortsat er muligt at se de historiske spor af diger i området. Der bør i forbindelse med skitseprojekteringen blive foretaget en nærmere vurdering af digets betydning for dyr og planter i forhold til projektets udformning og placering. Ved eventuel dispensation kan der blive stillet konkrete vilkår om erstatningsareal for tabt levested eller økologisk funktionalitet.

⁷⁹ Kulturarvsstyrelsen (Slots- og kulturstyrelsen), 2009, Vejledning om beskyttede sten- og jorddiger, https://slks.dk/fileadmin/user_upload/0_SLKS/Fotos/Fortidsminder_Diger/Sten_jorddiger/digevejledning.pdf

⁸⁰ Kulturministeriet, Bekendtgørelse af museumsloven, LBK nr. 358 af 08/04/2014, <https://www.retsinformation.dk/forms/r0710.aspx?id=162504>

⁸¹ Kulturarvsstyrelsen, Vejledning om beskyttede sten- og jorddiger, 2009, https://slks.dk/fileadmin/user_upload/0_SLKS/Fotos/Fortidsminder_Diger/Sten_jorddiger/digevejledning.pdf

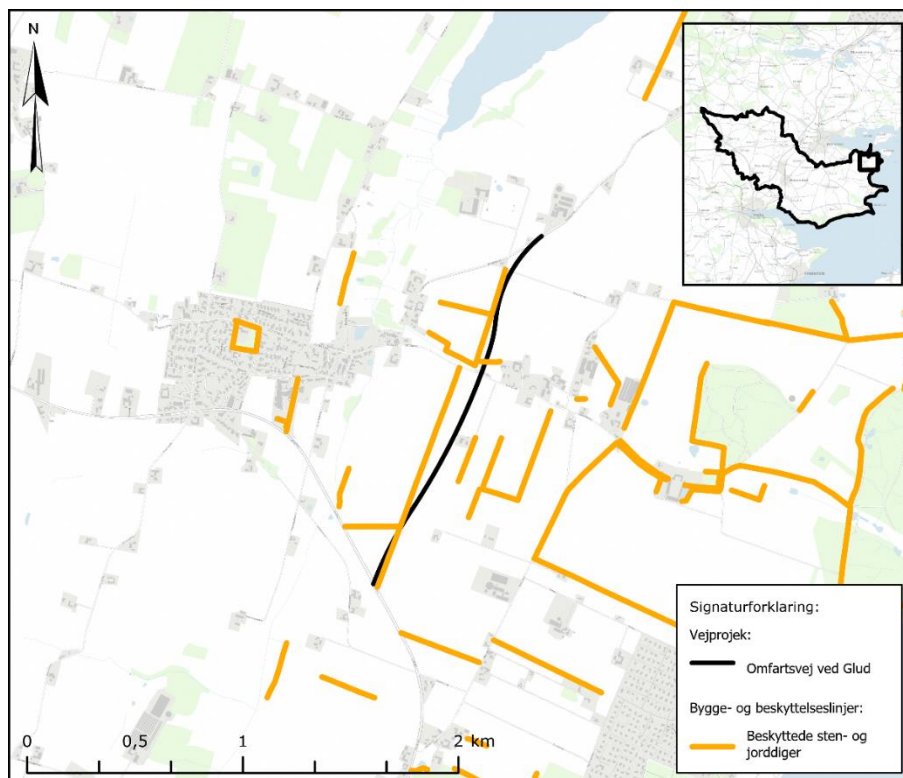
Projekt 30: Omfartsvej Glud

Kulturhistorisk bevaringsværdi

Hedensted kommune har udpeget ejendommen Østrupvej 3 som bevaringsværdig bygning. Bygningen er beliggende ca. 20 meter øst for vejudlægget, nord for Østrupvej. Bygningen behandles nærmere i afsnit 6.6.2.

Beskyttet sten- og jorddige

Vejudlægget passerer flere beskyttede sten- og jorddiger, se Figur 6-28. Diger fortæller bl.a. om historien i landskabet og om Danmarks inddeling i sogne, ejerlav, om driften i marken og ejerforhold. Diger er også vigtige levesteder og spredningsveje for dyr og planter⁸².



Figur 6-28. Beskyttede sten- og jorddiger ved vejudlægget.

Digerne fremgår af reliefkort og fremstår på ortofoto, som beplantet. Af de lave målebordsblade fremgår det, at digerne var en del af et større netværk af diger, der angiver markskel i området. Flere af digerne findes stadig i dag. Intensiteten af en påvirkning af digerne vurderes at være høj, da sammenhængen af digerne kan brydes, som følge af at dele af digerne kan fjernes permanent. Ifølge museumslovens § 29a må tilstanden af sten- og jorddiger ikke ændres⁸³. I særlige tilfælde kan kommunen jf. museumslovens § 29j, stk. 2, dispensere fra forbuddet, men der skal være så væsentlige samfundsinteresser, at de i den konkrete sag vil kunne tilsidesætte de bevaringsinteresser, bestemmelsen skal sikre.⁸⁴ Hvorvidt der kan gives dispensation fra museumsloven, afhænger af en konkret vurdering, og afgørelser kan påklages og omgøres af Miljø- og fødevareklagenævnet.

⁸² Kulturarvsstyrelsen (Slots- og kulturstyrelsen), 2009, Vejledning om beskyttede sten- og jorddiger, https://slks.dk/fileadmin/user_upload/0_SLKS/Fotos/Fortidsminder_Diger/Sten_jorddiger/digevejledning.pdf

⁸³ Kulturministeriet, Bekendtgørelse af museumsloven, LBK nr. 358 af 08/04/2014, <https://www.retsinformation.dk/forms/r0710.aspx?id=162504>

⁸⁴ Kulturarvsstyrelsen, Vejledning om beskyttede sten- og jorddiger, 2009, https://slks.dk/fileadmin/user_upload/0_SLKS/Fotos/Fortidsminder_Diger/Sten_jorddiger/digevejledning.pdf

Den samlede konsekvens vurderes at være moderat, da det fortsat er muligt at se de historiske spor af diger i området, men digerne vil fremstå mere brudte og enkeltstående. Der bør i forbindelse med skitseprojekteringen blive foretaget en nærmere vurdering af digernes betydning for dyr og planter i forhold til projektets udformning og placering. Ved eventuel dispensation kan der blive stillet konkrete vilkår om erstatningsareal for tabt levested eller økologisk funktionalitet.

6.6.2 Fredede og bevaringsværdige bygninger

I det følgende vurderes påvirkningen af fredede og bevaringsværdige bygninger for både de ti projekter, som vedrører nye vejreservationer i det åbne land samt opgradering af eksisterende veje.

Eksisterende forhold

Hedensted Kommune har ikke foretaget en systematisk registrering af bevaringsværdige bygninger. Det betyder dog ikke, at der ikke findes bygninger, som kan vurderes bevaringsværdige, som bør bevares for eftertiden. Den tidligere Juelsminde Kommune er der udført en registrering af de bevaringsværdige bygninger, som er optaget i kommuneplanen.⁸⁵ Hertil har Slots- og Kulturstyrelsen foretaget en registrering af fredede bygninger, som findes inden for kommunen. De fredede bygninger ligger i en afstand af minimum 400 meter til et vejudlæg eller en vejopgradering, hvormed de ikke påvirkes af vej- og trafikplanen.

Den tidligere Juelsminde Kommune har udpeget ejendommen Østrupvej 3 som bevaringsværdig bygning. Bygningen er beliggende ca. 20 meter øst for vejprojekt 30. Hertil er der flere bevaringsværdige bygninger i Åstrup. Åstrupvej, der løber gennem landsbyen, kan som følge af vej- og trafikplanen opgraderes. Den nærmeste bevaringsværdige bygning er Åstrupvej 23a, som ligger få meter fra vejen. Desuden findes der en bevaringsværdig bygning på Vejlevej 63 i Hyrup. Vejlevej kan med vej- og trafikplanen opgraderes. Bygningen ligger få meter fra vejen.

0-alternativ

De bevaringsværdige og fredede bygninger, vil som følge af 0-alternativet ikke blive påvirket af nye vejudlæg eller opgraderinger.

Vurdering

Vejanlæg og udvidelser af eksisterende veje kan medføre vibrationer, som kan beskadige bygninger, som ligger nær anlægsaktiviteterne. Der bør holdes en afstand til bygningerne, således der ikke er fare for sætningsskader eller behov for nedrivning. Hvis afstand til bygningerne ikke er muligt, bør der anvendes metoder, som kan bidrage til at begrænse eventuelle skader på bygninger. Hertil bør der ske overvågning af bygningerne, så eventuelle skader opdages hurtigt og yderligere skade forhindres. Det vurderes at påvirkningen af de bevaringsværdige bygninger kan være væsentlige, men konsekvensen afhænger af intensiteten af skaderne. Ligeledes vurderes konsekvensen for bevaringsværdige bygninger at være væsentlig, hvis opgraderingen af vejene kræver at bygningerne nedrives.

6.7 Biologisk mangfoldighed

I det følgende vurderes vej- og trafikplanens indvirkning på dyre- og planteliv, skove, spredningskorridorer, naturområder beskyttet efter naturbeskyttelseslovens § 3, skov og beskyttede vandløb samt arter på habitatdirektivets bilag IV.

Miljøemnet biologisk mangfoldighed vurderes kun for de projekter, som er nye vejudlæg i det åbne land. For de øvrige projekter, som er udvidelser, omlægninger mv. af eksisterende veje,

⁸⁵ Hedensted Kommune, Hedensted Kommuneplan 2017-2029, 11.2 Kulturhistoriske bevaringsværdier, <http://hedensted.viewer.dkplan.niras.dk/plan/9#/4623>

vurderes vej- og trafikplanen ikke at medføre væsentlig indvirkning på den biologiske mangfoldighed.

Fredninger og Natura 2000 områder vurderes ikke yderligere, da der ikke findes fredninger eller Natura 2000 områder nærmere end 12,5 meter fra vejudlæggene. Nærmeste Natura 2000 område ligger ca. 450 meter sydvest for Projekt 14: "Opgradering af vejnettet i forbindelse med byudvikling". Fredninger og Natura 2000 områder vurderes deraf ikke at blive påvirket væsentligt af vej- og trafikplanen.

I det følgende beskrives først de eksisterende forhold for de enkelte vejudlæg i det åbne land. Herefter er der en samlet vurdering af vejudlæggenes indvirkning på den biologiske mangfoldighed. Det vurderes, det er tilstrækkeligt med en samlet vurdering, da konsekvensen af de enkelte påvirkninger vurderes at være i samme størrelsesorden.

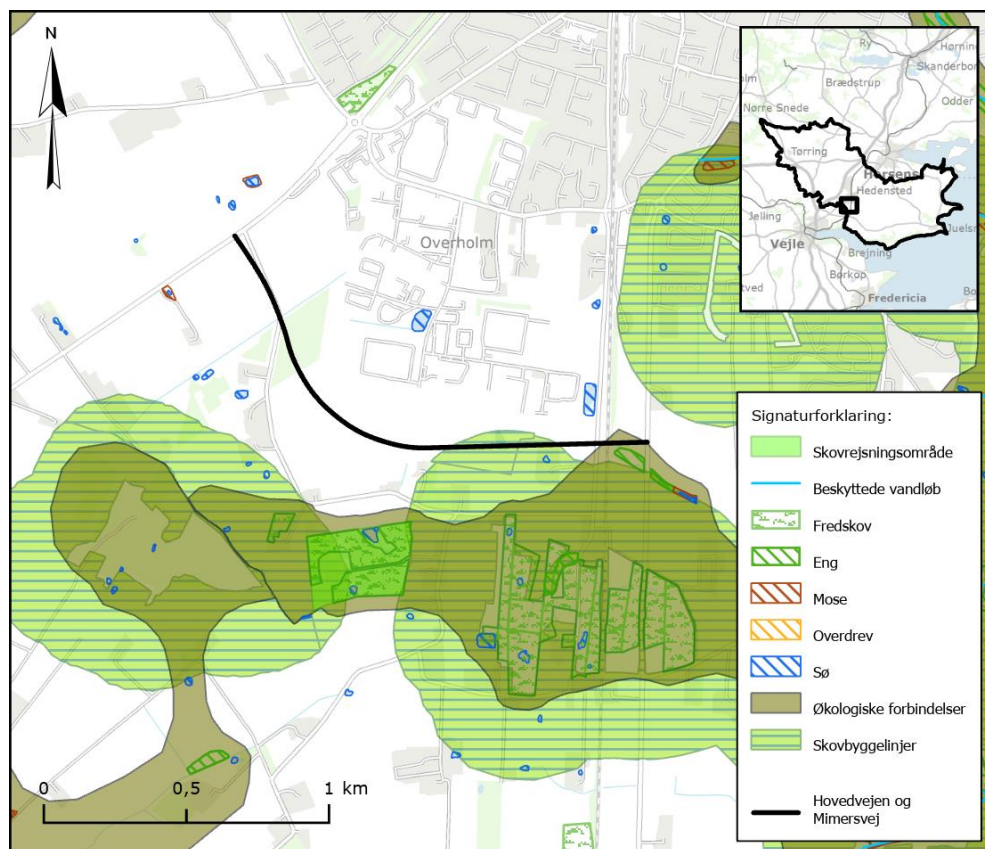
0-alternativet for alle projekter er, at hvis strækningen ikke udlægges til vejanlæg, hvormed arealet kan henlægges med dets nuværende eller planlagte anvendelse.

6.7.1

Eksisterende forhold

Projekt 1: Ny forbindelse mellem Hovedvejen og Mimersvejs forlængelse og Projekt 2: Tunnel/Krydsning af banen til Daugårdvej

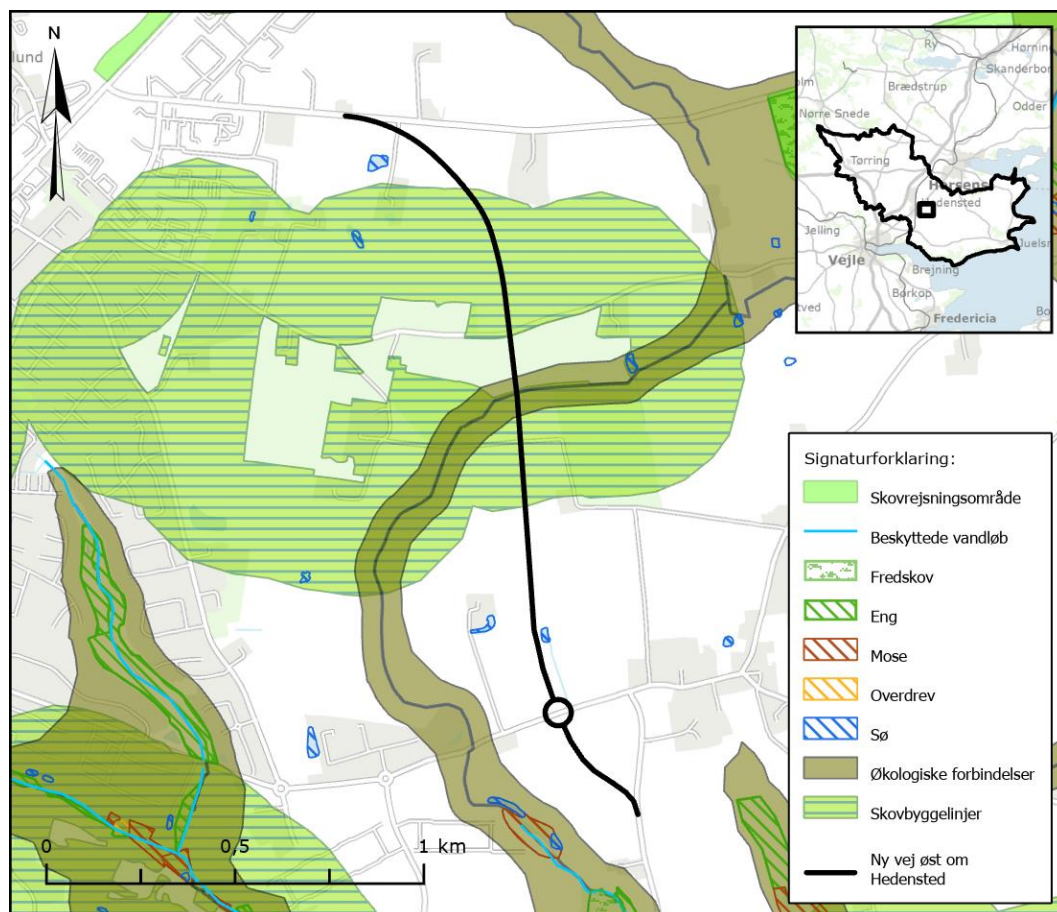
En mindre del af vejudlægget forløber i udkanten af en skovbyggelinje og en økologisk forbindelse. Desuden forløber vejudlægget nær en § 3 beskyttet eng. Området er ikke besøgt af kommunen, og der foreligger derfor ikke registreringer af planter. Naturinteresserne, som findes ved vejudlægget, fremgår af Figur 6-29.



Figur 6-29. Naturinteresser ved vejudlægget.

Projekt 4: Ny vej øst om Hedensted

Vejudlægget gennemskærer en skovbyggelinje og en økologisk forbindelse. Desuden forløber vejudlægget nær en § 3 beskyttet sø. Området er ikke besøgt af kommunen og der foreligger derfor ikke registreringer af planter. Naturinteresserne, som findes ved vejudlægget, fremgår af Figur 6-30.



Figur 6-30. Naturinteresser ved vejudlægget.

Projekt 6: Ny forbindelse i forlængelse af Tranebovej til jernbanen

Der findes ingen udpegede naturinteresser inden for en afstand af 12,5 meter fra vejudlægget.

Projekt 7: Ny forbindelse vest for Løsning

Der findes ingen udpegede naturinteresser inden for en afstand af 12,5 meter fra vejudlægget.

Projekt 10: Ny forbindelse fra Hovedvejen til jernbanen

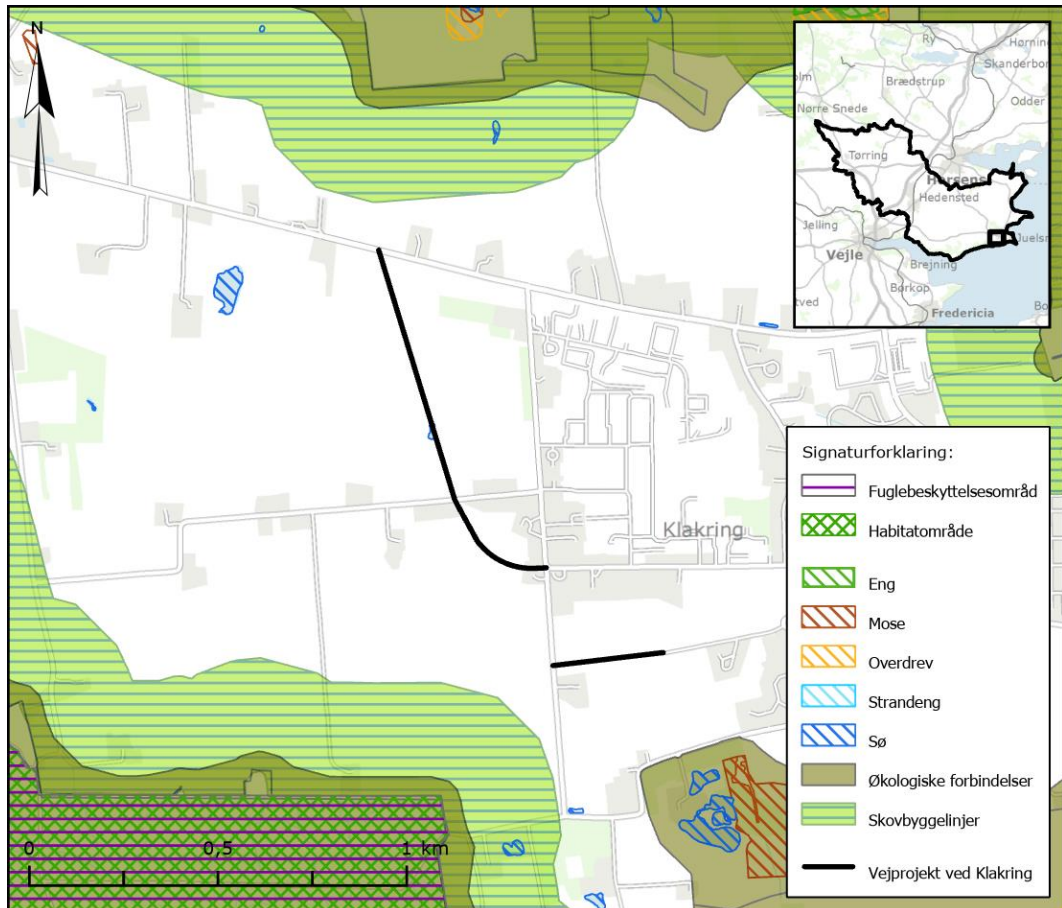
Vejudlægget gennemskærer en skovbyggelinje og et mindre område til skovrejsning. Desuden forløber vejudlægget nær § 3 beskyttede søer og mose. Der er lyttet efter løgfrø ved to mindre søer, men de blev ikke registreret (NOVANA). Mosen blev undersøgt i 1986 af Vejle Amt, hvor der blev fundet høj sødgræs, bittersød natskygge og pindsvineknop, der alle er næringstolerante. Naturinteresserne, som findes ved vejudlægget, fremgår af Figur 6-31.



Figur 6-31. Naturinteresser ved vejudlægget.

Projekt 14: Opgradering af vejnettet i forbindelse med byudvikling

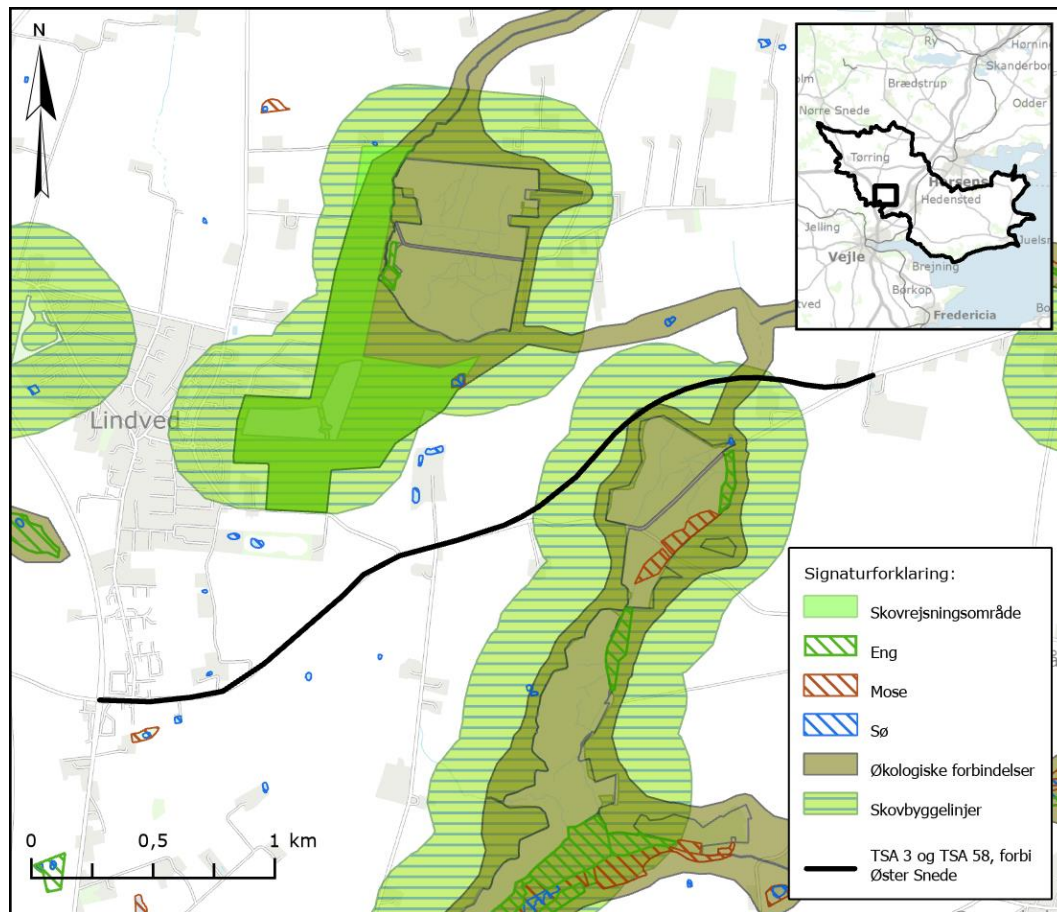
Vejudlægget krydser en § 3 beskyttet natur (sø). Der er ikke foretaget nogle registreringer i søen. Naturinteresserne, som findes ved vejudlægget, fremgår af [Figur 6-32](#).



Figur 6-32. Naturinteresser ved vejudlægget.

Projekt 24: Ny forbindelse mellem TSA 58 og Lindved, igennem Øster Snede

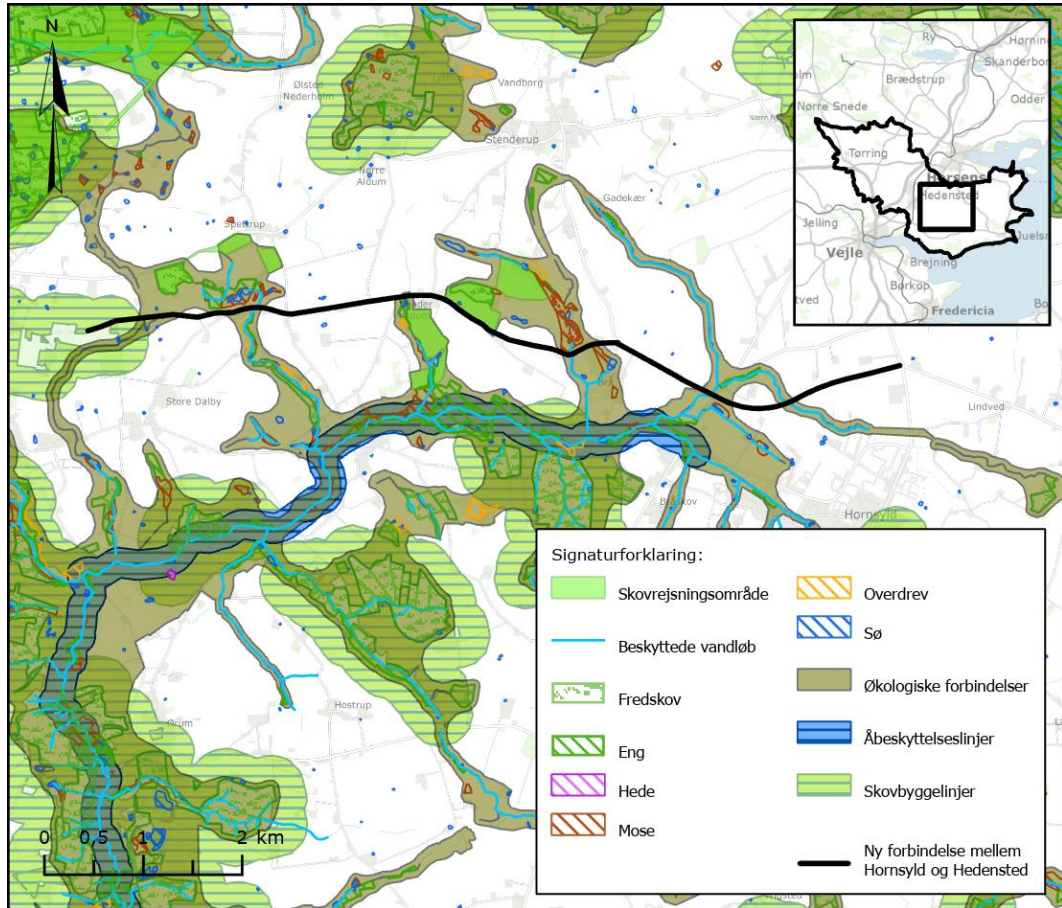
Vejudlægget gennemskærer en skovbyggelinje og en økologisk forbindelse. Naturinteresserne, som findes ved vejudlægget, fremgår af Figur 6-33.



Figur 6-33. Naturinteresser ved vejudlægget.

Projekt 25: Ny forbindelse mellem Hornsyld og Hedensted

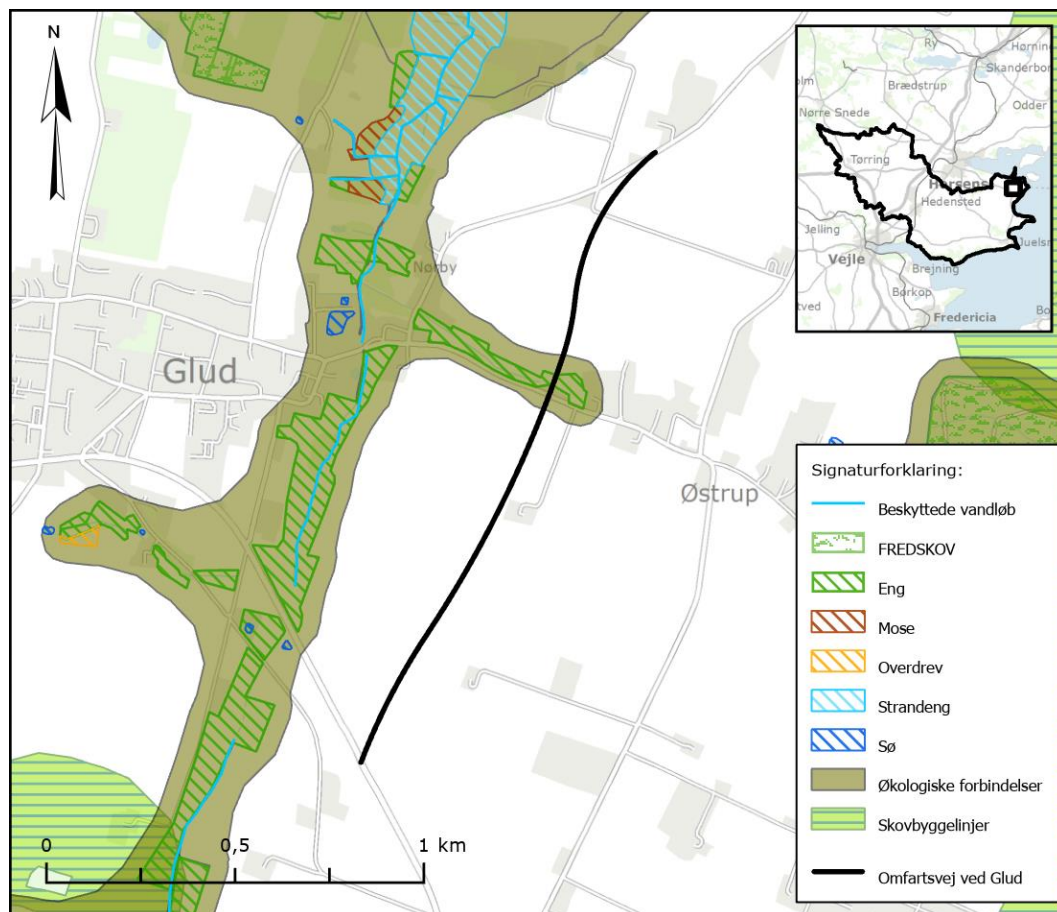
Vejudlægget gennemskærer flere økologiske forbindelser, en skovbyggelinje samt beskyttede vandløb. Inden for en afstand af 12,5 meter fra vejudlægget findes § 3 beskyttet eng, mose og søer og skovrejsningsområder, hvor skovrejsning er ønsket. Der er ikke registreret data for eng, mose og søerne. Naturinteresserne, som findes ved vejudlægget, fremgår af [Figur 6-34](#).



Figur 6-34. Naturinteresser ved vejudlægget.

Projekt 30: Omfartsvej Glud

Vejudlægget gennemskærer en økologisk forbindelse og en § 3 beskyttet eng. Engstrækningen langs Østrupvej er besøgt af Hedensted Kommune den 24. maj 2017. Naturtilstanden blev vurderet til III (moderat). Der blev blandt andet fundet glanskapslet siv og sump-fladstjerne, foruden en række næringstolerante arter og vidt udbredte arter. Naturinteresserne, som findes ved vejudlægget, fremgår af [Figur 6-35](#).



Figur 6-35. Naturinteresser ved vejudlægget.

6.7.2

Vurdering

I det følgende fremgår en samlet vurdering af vejudlæggenes påvirkning af den biologiske mangfoldighed fordelt på de enkelte emner, som kan blive berørt.

Skovbyggelinjer

Skovbyggelinjer gælder i en afstand af 300 meter fra skoven, jf. naturbeskyttelseslovens § 17⁸⁶. Skovbyggelinjen har til formål at sikre det frie udsyn til skoven og skovbrynet samt bevare skovbrynene som værdifulde levesteder for plante- og dyreliv. Mellem skoven og skovbyggelinjen må der ikke placeres bebyggelse, såsom bygninger, skure, campingvogne og master. Kommunen kan i særlige tilfælde dispensere fra skovbyggelinjen. Realisering af vej- og trafikplanen, som i seks tilfælde gennemskærer skovbyggelinjer, kræver ikke en dispensation fra skovbyggelinjen, da der ikke er tale om byggeri. Planen er derfor ikke omfattet af forbuddet.

⁸⁶ Miljø- og Fødevarerministeriet, Bekendtgørelse af lov om naturbeskyttelse, LBK nr. 240 af 13/03/2019, <https://www.retsinformation.dk/Forms/R0710.aspx?id=207969>

Skovrejsningsområder og fredskov

I fire tilfælde forløber vejudlæggene nær skovrejsningsområder, hvor projekt 10 krydser et mindre skovrejsningsområde. Af retningslinjerne for skovrejsning i Hedensted Kommuneplan 2017-2029 fremgår det bl.a. at, *"skovrejsningsområder skal beskyttes mod arealanvendelser og anlæg, der kan virke hindrende for skovtilplantning."*⁸⁷ Da vejudlæggene primært forløber nær skovrejsningsområder, vurderes realiseringen af vej- og trafikplanen at medføre en begrænset indvirkning på skovrejsningsområderne og muligheden for skovrejsningsprojekter.

Ingen af vejudlæggene ligger inden for en afstand af 12,5 meter fra fredskov. Et område med fredskov skal drives efter skovlovens regler om bæredygtig drift. Jævnfør skovloven må der på fredskovspligtige arealer ikke opføres bygninger, etableres anlæg, gennemføres terræændringer eller anbringes affald uden forudgående dispensation efter § 38. I forbindelse med dispensationen kan der stilles krav om etablering af erstatningsskov.⁸⁸ Det vurderes, at vej- og trafikplanen ikke påvirker muligheden for at drive arealet efter skovlovens regler.

Vej- og trafikplanen vurderes hermed ikke at medføre væsentlige indvirkninger på skovrejsningsområder eller fredskov.

Økologiske forbindelser

I fem tilfælde gennemskæres eller strejfes økologiske forbindelsesområder. Disse kan være vigtige vandrings- og spredningskorridorer for større og mindre dyr. En brud af en økologisk forbindelse kan heraf have en væsentlig indvirkning på de dyr, som benytter forbindelserne.

Af retningslinjerne for grønt danmarkskort i Hedensted Kommuneplan 2017-2029 fremgår det ligeledes bl.a. at, *"hvis nye anlæg, herunder tekniske anlæg, veje med videre, nødvendigvis skal placeres inden for Økologiske forbindelser eller Potentielle økologiske forbindelser, skal det vurderes om, der er behov for at stille krav om etablering af faunapassager eller andre tiltag, for at sikre overlevelse og udbredelse af særligt beskyttede arter og naturtyper samt sikre hensynet til en mere sammenhængende natur."*⁸⁹

Som afværgende foranstaltning bør det i de konkrete projekter sikres, at dyrelivet fortsat kan benytte de økologiske forbindelser som vandrings- og spredningsveje. Ved etablering af afværgende foranstaltninger kan indvirkningen reduceres.

§3 beskyttet natur

En række naturtyper (f.eks. vandløb, ferske enge, moser, strandenge, søer) er beskyttet gennem naturbeskyttelseslovens § 3. Naturtyperne er ofte levested for en lang række dyr og planter. Beskyttelsen betyder, at der ikke må foretages ændringer i områdernes tilstand. Ændring af tilstanden kræver dispensation efter naturbeskyttelseslovens § 65, stk. 2⁹⁰. I forbindelse med dispensationen kan der stilles krav om etablering af erstatningsnatur. Hvorvidt der kan gives dispensation fra naturbeskyttelsesloven, afhænger af en konkret vurdering, og afgørelser kan påklages og omgøres af Miljø- og fødevareklagenævnet.

⁸⁷ Hedensted Kommune, Hedensted Kommuneplan 2017-2029, 7.1 Grønt Danmarkskort, <http://hedensted.viewer.dkplan.niras.dk/plan/9#/11583>

⁸⁸ Miljø- og Fødevareministeriet, Bekendtgørelse af lov om skove, LBK nr. 315 af 28/03/2019, <https://www.retsinformation.dk/Forms/R0710.aspx?id=208359>

⁸⁹ Hedensted Kommune, Hedensted Kommuneplan 2017-2029, 7.1 Grønt Danmarkskort, <http://hedensted.viewer.dkplan.niras.dk/plan/9#/11583>

⁹⁰ Miljø- og Fødevareministeriet, Bekendtgørelse af lov om naturbeskyttelse, LBK nr 240 af 13/03/2019, <https://www.retsinformation.dk/Forms/R0710.aspx?id=207969>

Ved fem af vejudlæggene berøres, gennemskæres eller passeres i kort afstand beskyttet vandhul, eng eller mose. I ét tilfælde er der foretaget besigtigelser i 2017, hvor der i de øvrige tilfælde ikke foreligger data, eller data er meget gamle. For at tilstanden af områderne kan bedømmes, bør der foretages en besigtigelse med henblik på at vurdere plante- og dyrelivet i forhold til vejenes udformning og placering i forbindelse med skitseprojekteringen af de enkelte vejprojekter. På baggrund heraf kan der foretages en vurdering af påvirkningen af områderne fra etablering af vejprojekterne.

For at reducere en eventuel påvirkning af de beskyttede naturområder kan der ske en tilpasning af vejenes forløb, således områderne ikke beskadiges eller fjernes. Ved eventuelle dispensationer vil blive stillet konkrete vilkår om erstatningsareal for tabt natur, levested eller økologisk funktionalitet.

Bilag IV arter

Bilag IV arter er dyre- og plantearter på habitatdirektivets Bilag IV. Arterne og deres levesteder (yngle- og rasteområder) er strengt beskyttet overalt i EU. F.eks. er alle danske arter af flagermus og spidssnudet frø samt stor vandsalamander Bilag IV arter.

Alle vandhuller, der ligger i en afstand op til 50 meter fra det planlagte vejforløb, bør undersøges for spidssnudet frø og stor vandsalamander. Ældre træer, der kan være raste- og yngleområder for flagermus bør kortlægges og bør så vidt muligt ikke fældes. Hvor vejudlægget krydser vandløb, bør det undersøges, om der forekommer odder ved eftersøgning af ekskrementer.

7. AFBØDENDE FORANSTALTNINGER

7.1.1 Menneskers sundhed

I de situationer, hvor forholdene forværres, bør der være opmærksomhed på muligheden for at reducere generne ved afværgende foranstaltninger, såsom støjvolde, lavere hastighed og støjreducerende belægninger.

7.1.2 Landskab

Ved projektering af de konkrete vejprojekter bør vejens forløb og udformning indpasses i landskabets karakterer og terræn. Dette gælder specielt ved Projekt 30: Omfartsvej Glud.

7.1.3 Lys og refleksioner

For at begrænse lyspåvirkningen i det åbne land bør gadebelysning så vidt muligt undgås på nye vejanlæg. Hvis gadelys er nødvendig, bør lyset være nedadrettet, hvor at begrænse lyspåvirkningen af omgivelserne.

7.1.4 Kulturhistoriske interesser

Vejanlæg bør udformes under hensyntagen til kirkeomgivelsernes karakter.

Ved eventuel dispensation til ændring af tilstanden på beskyttede sten- og jorddiger kan der blive stillet konkrete vilkår om erstatningsareal for tabt levested eller økologisk funktionalitet.

7.1.5 Bevaringsværdige bygninger

Der bør holdes en afstand til bygningerne, således der ikke er fare for sætningsskader eller behov for nedrivning. Hvis afstand til bygningerne ikke er muligt, bør der anvendes metoder, som kan bidrage til at begrænse eventuelle skader på bygninger. Hertil bør der ske overvågning af bygningerne, så eventuelle skader opdages hurtigt og yderligere skade forhindres.

7.1.6 Biologisk mangfoldighed

Ved de konkrete projekter bør det sikres, at dyrelivet fortsat kan benytte de økologiske forbindelser som vandrings- og spredningsveje.

For at reducere en eventuel påvirkning af de beskyttede naturområder kan der ske en tilpasning af vejenes forløb, således områderne ikke beskadiges eller fjernes. Ved eventuelle dispensationer vil blive stillet konkrete vilkår om erstatningsareal for tabt natur, levested eller økologisk funktionalitet.

8. OVERVÅGNING

I henhold til § 14 i Lov om Miljøvurdering af planer og programmer og af konkrete projekter skal myndigheden overvåge de væsentlige miljøpåvirkninger af planens eller programmets gennemførelse.

Da planforslaget ikke medfører ændringer i det fysiske miljø, vurderes at planen i sig selv ikke skal medføre, at der iværksættes konkrete overvågningsforanstaltninger. Inden der kan gennemføres ændringer i det fysiske miljø, skal der tages nærmere stilling til konkrete projekter.

Konkrete påvirkninger vil først blive synliggjort i forbindelse med efterfølgende projektering, i hvilken forbindelse der kan fastlægges overvågningsprogrammer i det omfang, at det vurderes relevant i forhold til projektet og de synliggjorte påvirkninger.