

Til
Hedensted Kommune

Dokumenttype
Miljørapport

Dato
Februar 2021

VEJ ØST OM HEDENSTED MILJØRAPPORT



Revision **01**
Dato **26. april 2021**
Udarbejdet af **MAHEN, TDRA**
Kontrolleret af **SLA**
Godkendt af **TDRA**
Beskrivelse **Miljørapport**

Rambøll
Prinsensgade 11
DK-9000 Aalborg
T +45 9935 7500
F +45 9935 7505
www.ramboll.dk

FORORD

Etableringen af en vej øst om Hedensted forudsætter, at der udarbejdes ny lokalplan, kommuneplantillæg samt miljøvurdering af planerne i form af en miljørapport.

Det er et lovkrav, at der udarbejdes en miljørapport af planforslagene, jf. miljøvurderingsloven. Formålet med rapporten er at vurdere de påvirkninger af miljøet, som en realisering af planen vil medføre. Rapporten skal give myndighederne et godt beslutningsgrundlag, inden de afgør, om planen skal vedtages.

*Miljørapporten sendes i offentlig høring sammen med forslag til kommuneplantillæg og lokalplan i perioden fra d. **dato. måned** 2021 til d. **dato. måned** 2021.*

Yderligere oplysninger kan findes på Hedensted Kommunes hjemmeside: www.hedensted.dk.

Miljørapporten er udgivet af Hedensted Kommune og udarbejdet af Rambøll.

INDHOLD

1.	Ikke teknisk resumé	5
1.1	Miljøvurdering	5
1.2	0-alternativet	6
1.3	Sammenfatning - miljøvurderingstemaer	7
1.4	Lovgrundlag og planforhold	8
1.5	Afværgetiltag	8
1.6	Overvågning	8
2.	Indledning	9
2.1	Baggrund for planforslagene	9
2.2	Miljøvurdering	11
2.3	Miljøvurderingens faser	12
2.4	Læsevejledning	15
3.	Beskrivelse af nyt plangrundlag	16
3.1	Forslag til kommuneplantillæg	16
3.2	Forslag til lokalplan	16
3.3	Alternativer til plangrundlaget	17
4.	Forhold til anden planlægning	18
4.1	Kommune- og lokalplaner	18
4.2	Øvrige planforhold	19
5.	Afgrænsning af miljørapporten	21
6.	Vurdering af miljøpåvirkninger	24
6.1	Menneskers sundhed	24
6.2	Arealforbrug	25
6.3	Materielle goder	26
6.4	Kulturarv	27
6.5	Landskab	32
6.6	Kumulative forhold	33
7.	Sammenfatning af miljøpåvirkninger	34
7.1	Samlet vurdering	34
7.2	Samlet vurdering af 0-alternativet	34
8.	Afværgetiltag	35
9.	Manglende viden og usikkerheder	35
10.	Forslag til overvågning	35
11.	Referencer	36
12.	Bilag	38

1. IKKE TEKNISK RESUMÉ

Det ikke-tekniske resumé er et letforståeligt resumé af den samlede miljørapport til forslag til Lokalplan 1128 og Kommuneplantillæg nr. 9 Vej øst om Hedensted.

Planforslagene vurderes at være i overensstemmelse med gældende lovgivning og planlægning, herunder kommuneplanens retningslinjer, habitatbekendtgørelsen og klimatilpasningsplanen.

1.1 Miljøvurdering

Hedensted Kommune har udarbejdet et forslag til tillæg nr. 9 til Kommuneplan 2019 – 2029 og forslag til Lokalplan 1128 for en vej øst om Hedensted. Planerne for vejen er omfattet af kravet om miljøvurdering efter miljøvurderingsloven¹, der skal sikre, at planer og programmer miljøvurderes, hvis gennemførelsen af dem vurderes at kan få væsentlige indvirkninger på miljøet. Formålet 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 emner, 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 de påvirkninger forslag til Kommuneplantillæg nr. 9 og Lokalplan 1128 Vej øst om Hedensted forventes at have. Planen vedrører området vist på nedenstående figur:

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



Figur 1 Oversigtskort over planforslagenes udstrækning.

Screening og afgrænsning af mulige væsentlige miljøpåvirkninger, som planens realisering kan give anledning til, har resulteret i, at nedenstående temaer er udvalgt til nærmere vurdering.

I nærværende miljørapport er der foretaget vurderinger af de udpegede temaer, samt af områdets sårbarhed overfor sådanne påvirkninger.

Vurderingerne omfatter følgende temaer:

- Menneskers sundhed
- Arealforbrug
- Materielle goder
- Kulturarv
- Landskab

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

1.2 0-alternativet

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

0-alternativet er ikke nødvendigvis en fastholdelse af de eksisterende forhold 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 vejen øst om Hedensted er, at vejen ikke anlægges. Arealerne vil i 0-alternativet forblive i drift som landbrugsarealer. 0-alternativet har den konsekvens at de fremskrevne fremkommelighedsproblemer vil blive en realitet.

Det er vurderet ikke at være relevant at beskrive andre alternativer.

1.3 Sammenfatning - miljøvurderingstemaer

1.3.1 Menneskers sundhed

Etablering af en ny vej vil medføre støj i anlægsperioden, og når vejen tages i brug (driftsfasen). 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.

Støjberegninger viser, at enkelte boliger på Dalbyvej og Spettrupvej allerede er og vil blive yderligere påvirket af støjgener. Den nuværende påvirkning vurderes at være væsentlig. Beregninger viser desuden, at de vejledende grænseværdier kan overholdes uden støjdæpende foranstaltninger i de nye boligudviklingsområder vest for vejen.

Lokalplanen muliggør etableringen af støjskærme, der vil mindske støjgener. Støj påvirkningen vurderes på baggrund af initiativerne i planlægningen at være moderat.

1.3.2 Arealforbrug

Etableringen af den nye vej sker i et område præget af landbrugsdrift. Lokalplanområdet har en udstrækning, der alene svarer til vejanlægget og de tilhørende tekniske anlæg, hvilket begrænser anvendelsen af landbrugets arealressourcer.

Etableringen af vejen vurderes at have væsentlig påvirkning på arealernes udnyttelse som sammenhængende landbrugsjord og landbrugets adgang til dyrkningsarealer, der gennemskæres af vejen.

Lokalplanen muliggør etablering af nødvendige overkørsler for en fortsat landbrugsdrift af arealerne på den vestlige side af den nye vej. Der ses behov for to til tre overkørsler, som dog kan reduceres ved gennemførelsen af et jordbytte.

1.3.3 Materielle goder

Etableringen af den nye vej vurderes at have en væsentlig positiv effekt i form af aflastning af Constantiavej og Aldumvej. Trafikberegninger viser, at aflastningen af Constantiavej og Aldumvej vil være på ca. 1.500 køretøjer i døgnet, som flyttes til den nye vej.

1.3.4 Kulturarv

Dele af planområdet ligger indenfor kirkeomgivelserne og kirkebyggelinjen til St. Dalby Kirke, som i Hedensted Kommuneplan 2017-2029 er udpeget som kulturmiljø.

Etablering af vejen vurderes ikke at have en væsentlig påvirkning på udsigten til og fra St. Dalby Kirke. I dag ses kirken når man kører ad Dalbyvej mod St. Dalby fra vest mod øst og når man kører ad Højlykkevej fra syd mod nord. Udsigt til og fra kirken fra både Højlykkevej og Dalbyvej vil være uændret. Udsigten til kirken fra Dalbyvej er

allerede i dag er påvirket af trafik på tværs og langs af udsigtslinjerne, hvilket den også vil være i fremtiden. Udsigten fra Højlykkevej til kirken er i dag direkte uden trafikpåvirkning, hvilket den også vil være i fremtiden.

Det vurderes, at lysmasterne ved vejens rundkørsel vil have en væsentlig påvirkning på indkig til og udsigt fra St. Dalby Kirke. Et afværgetiltag kan være anvendelsen af pullerter som alternativ til de høje master.

1.3.5 Landskab (visuelle forhold)

Vejen anlægges i det åbne land, der i dag er udlagt til landbrugsdrift, hvorfor landskabet primært består af marker, med udsigt til enkelte skovparceller. Visualiseringer viser, at vejen er integreret og kun delvist fremstår synlig i landskabet, hvorfor det vurderes, at etablering af vejen kun vil have en moderat visuel påvirkning på landskabet.

Hvor vejen krydser Dalbyvej anlægges en rundkørsel som af trafiksikkerhedsmæssige årsager vil være belyst, når det er mørkt. Påvirkningen fra rundkørselens lysmaster vurderes at være væsentlig, når det er mørkt. Påvirkningen ses ikke tydeligt fra øst eller vest, hvor Hedensted bidrager med en baggrundsbelysning eller fra vest mod øst, hvor St. Dalby bidrager med en baggrundsbelysning. Men ved iagttagelse fra syd mod nord og omvendt, hvor baggrunden primært er landbrugsland med spredt bebyggelse, vil belysningens påvirkning være væsentlig. Et afværgetiltag kan være alternative belysningsmuligheder, pullerter med nedadrettet lys, for at afbøde de visuelle geners påvirkning.

1.4 Lovgrundlag og planforhold

Det eksisterende plangrundlag for området har vist sig ikke at være tilstrækkeligt i forhold til byrådets ønske om at realisere projektet. Der er derfor udarbejdet nyt plangrundlag i form af kommuneplantillæg nr. 9 og forslag til lokalplan 1128.

1.5 Afværgetiltag

Der er indarbejdet tiltag i lokalplanen, som minimerer miljøpåvirkningerne for såvidt angår støj. Ved indarbejdelse af bestemmelser om valg af pullerter til belysningsanlægget i rundkørslen anlagt ved vejens krydsning af St. Dalby Vej minimeres desuden de visuelle påvirkninger af kirkeomgivelserne og landskabet.

1.6 Overvågning

Der iværksættes ingen overvågningstiltag.

2. INDLEDNING

Denne miljørapport er udarbejdet i henhold til Lov om miljøvurdering af planer og programmer og af konkrete projekter (VVM)².

Loven har til formål at sikre et højt miljøbeskyttelsesniveau og bidrage til integrationen af miljøhensyn under udarbejdelsen og vedtagelsen af planer og programmer og ved tilladelse til projekter. Loven sigter mod at fremme en bæredygtig udvikling ved, at der gennemføres en miljøvurdering af planer, programmer og projekter, som kan få væsentlig indvirkning på miljøet.

2.1 Baggrund for planforslagene

Hedensted Kommune har udarbejdet Vej- og trafikplan 2020-2030³ og Stiplan 2020-2030⁴ for Hedensted Kommune. Vej- og trafikplanen udstikker sammen med stiplanen og Trafiksikkerhedsplanen 2020 - 2023⁵ den fremtidige retning for udvikling af den overordnede infrastruktur i Hedensted Kommune.

Der er i vej- og trafikplanen udpeget 29 vejprojekter, der skal være med til at sikre fremkommeligheden for trafikanter til og fra byerne og forbindelsen mellem dem. Vejprojekterne er primært placeret på trafikvejene og ligger primært i forbindelse med centerbyerne.

Et af de udpegede 29 vejprojekter er vejen øst om Hedensted, linjeføring vist på fig. 2 nedenfor, som forslaget til kommuneplantillæg nr. 9 og lokalplan 1128 muliggør. Den nye vej øst om Hedensted, fra Højløkkevej i syd via Dalbyvej til Spettrupvej i nord, skal være med til at skabe den nødvendige infrastruktur for den fortsatte udbygning af den østlige del af Hedensted. Vejen vil give en mere direkte forbindelse fra den østlige bydel til det overordnede vejnet. Vejen forventes derudover at flytte trafik fra Constantiavej og Dalbyvej og aflaste Østre Ringgade.

² Retsinformation, 2020, Lov om miljøvurdering af planer og programmer og af konkrete projekter (VVM)¹), LBK nr. 973 af 25/06/2020, <https://www.retsinformation.dk/eli/lta/2020/973>

³ Hedensted Kommune, Vej- og trafikplan 2020 - 2030, <https://hedensted.viewer.dkplan.niras.dk/plan/35#/>

⁴ Hedensted Kommune, Stiplan 2020 - 2030, <https://hedensted.viewer.dkplan.niras.dk/plan/36#/>

⁵ Hedensted Kommune, Trafiksikkerhedsplan 2020 - 2023, <https://hedensted.viewer.dkplan.niras.dk/plan/18#/>



Fig. 2 Oversigtskort med den valgte linjeføring.

2.2 Miljøvurdering

2.2.1 Miljøvurderingspligt

Forslag til kommuneplantillæg nr. 9 og Lokalplan 1128 er omfattet af Lov om miljøvurdering af planer og programmer og af konkrete projekter (VVM)⁶, da de omfatter fysisk planlægning og fastlægger rammer for et efterfølgende vejprojekt, der er omfattet af bilag 2, pkt. 10e, vedrørende "bygning af veje, havne og havneanlæg, herunder fiskerihavne (projekter, som ikke er omfattet af bilag 1)".

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 planforslagene omfatter, ikke er detaljerede i forhold til den konkrete etablering af løsningerne. Ved en efterfølgende mere detaljeret planlægning og projektering af de enkelte projekter, som planen indeholder, skal projektets udformning, etablering og eventuelle afværgeforanstaltninger derfor vurderes nærmere i forbindelse med myndighedsbehandlingen af det konkrete projekt.

2.2.2 Væsentlighedsvurdering af Natura 2000-område

Der er i forbindelse med screening og afgrænsning af miljørapporten foretaget en væsentlighedsvurdering ift. nærliggende Natura 2000-områder. Nærmeste Natura 2000-område er beliggende ca. 5,7 km syd for projektområdet (Fuglebeskyttelsesområde nr. 45 Skovområde ved Vejle Fjord og habitatområde nr. 67 Skove langs nordsiden af Vejle Fjord). Se kort nedenfor.

⁶ Retsinformation, 2020, Lov om miljøvurdering af planer og programmer og af konkrete projekter (VVM)¹), LBK nr. 973 af 25/06/2020, <https://www.retsinformation.dk/eli/lt/2020/973>

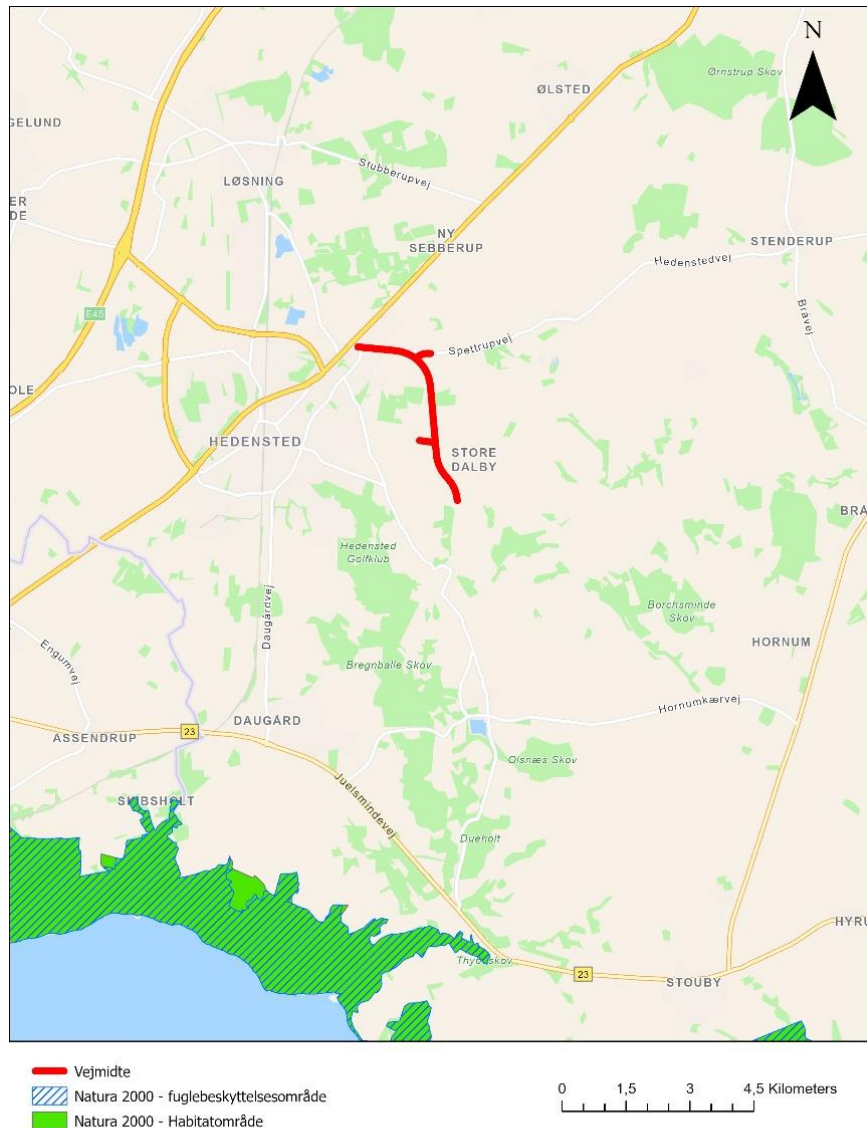


Fig. 3 Projektets placering i forhold til det nærmeste Natura 2000 - område

På baggrund af vurderingen kan det udelukkes, at planen har en væsentlig påvirkning af et Natura 2000-område, hvorved der ikke er foretaget en konsekvensvurdering for at afgøre, om planen er skadeligt for områdets udpegningsgrundlag jævnfør habitatbekendtgørelsens §67.

Natura 2000 er derfor ikke medtaget som et miljøemne i miljørapporten, jf. kapitel 5.

2.3 Miljøvurderingens faser

Miljøvurderingsprocessen indeholder seks faser jf. figur 4.

Fase 1: Scopingfasen

⁷ Retsinformation, 2016, Bekendtgørelse om udpegning og administration af internationale naturbeskyttelsesområder samt beskyttelse af visse arter, BEK nr. 926 af 27. juni 2016.

Forud for udarbejdelsen af miljørapporten, er der foretaget en afgrænsning. Afgrænsningsnotat er udarbejdet på baggrund af den aktuelle viden om planernes indhold.

Hedensted Kommune har i henhold til miljøvurderingslovens § 32 foretaget en høring af berørte myndigheder om indholdet i afgrænsningsnotatet. Høringen er afholdt i perioden 11. september 2020 – 25. september 2020.

Myndigheden foretager på baggrund af høringen af de berørte myndigheder den endelige afgrænsning af hvilke emner, som skal medtages i miljørapporten. Bemærkninger, der fremkom i høringen af berørte myndigheder, er behandlet i kapitel 5.

Fase 2: Udarbejdelse af miljørapporten

Miljørapporten udarbejdes og miljørapporten, der omfatter en samlet beskrivelse af planforslagene og deres miljøpåvirkninger, skrives.

Fase 3: Vedtagelse af planforslagene

Byrådet i Hedensted Kommune beslutter at fremlægge planforslagene og den tilhørende miljørapport i offentlig høring.

Fase 4: Offentlig høring

Miljørapporten offentliggøres sammen med forslag til kommuneplantillæg og lokalplan i 8 uger fra den **>indsæt dato dd. måned til d.d. måned årstal<**.

Fase 5: Beslutning

Efter den offentlige høring behandles og vurderes indsigelser og bemærkninger. Der udarbejdes en sammenfattende redegørelse⁸, som bl.a. forholder sig til høringsindlæggene. Resultatet af høringen vil indgå i myndighedernes beslutning om, hvorvidt plangrundlaget skal vedtages.

Fase 6: Overvågning

Sjette fase er overvågning af planens gennemførelse.

⁸ Retsinformation, 2020, Lov om miljøvurdering af planer og programmer og af konkrete projekter (VVM)1), LBK nr. 973 af 25/06/2020, <https://www.retsinformation.dk/eli/lt/2020/973>



Fig. 4 Oversigt over miljøvurderingsprocessen

2.4 Læsevejledning

Miljørapporten og plandokumenterne findes kun som digitale versioner, der kan hentes på Plansystem.dk og Hedensted Kommunes hjemmeside. Miljørapporten beskriver miljøpåvirkningerne fra planforslagene, og den indeholder følgende kapitler:

- **Ikke-teknisk resume** er en sammenfatning af miljørapporten, hvor de vigtigste oplysninger og vurderinger er trukket frem for at give et hurtigt overblik over planforslagene og deres miljøpåvirkninger.
- **Beskrivelse af nyt plangrundlag** giver en detaljeret beskrivelse af planerne. Desuden beskrives udviklingen i 0-alternativet, hvor planerne ikke realiseres.
- **Forhold til anden planlægning** beskriver den relevante lovgivning og kravene til planlægningen i forhold til planforslagene.
Afgrænsning af miljørapporten opsummerer afgrænsningsnotatets indhold der definerer kravene til indholdet i miljørapporten.
- **Miljøpåvirkninger** i kapitel 6 beskrives og vurderes de miljøpåvirkninger, som planerne vil medføre for de udpegede miljøemner menneskers sundhed, arealforbrug, materielle goder, kulturarv og landskab, samt de kumulative forhold.
- **Sammenfatning af miljøpåvirkninger** opsummerer vurderingerne af planforslagenes miljøpåvirkninger.
- **Afværgetiltag** beskriver de afværgetiltag der på baggrund af miljøvurderingen er indarbejdet i lokalplanforslaget.
- **Manglende viden og usikkerheder** beskriver, hvis viden er mangelfuld eller grundlaget for vurdering i øvrigt er usikkert.
- **Forslag til overvågning** beskriver de miljøfaktorer, der bør inddrages i et overvågningsprogram.
- **Referencer** giver et samlet overblik over materialer og kilder anvendt i vurderingen.

For at få et hurtigt overblik over miljørapportens hovedindhold kan man eventuelt nøjes med at læse det ikke-tekniske resumé og sammenfatningen af planforslagenes miljøpåvirkninger.

Sidst i miljørapporten findes en samlet fortegnelse over bilag og referencer. Referencerne fremgår også i de enkelte kapitler som fodnoter på de relevante sider. Hvor det er muligt, er der indsat et link til referencen.

3. BESKRIVELSE AF NYT PLANGRUNDLAG

I det følgende beskrives indholdet i det nyt plangrundlag i forhold til, hvordan den nye vej øst om Hedensted vil blive placeret, udformet og etableret. Derudover beskrives 0-alternativet, som beskriver den udvikling, der forventes at ske, hvis vejen ikke gennemføres,

3.1 Forslag til kommuneplantillæg

Med Kommuneplantillæg nr. 9 til Kommuneplan 2017 – 2029 ændres en del af den eksisterende ramme 5.E.23 for et erhvervsområde i den nordlige del af Hedensted til Tekniske anlæg og Trafikanlæg i den nye ramme 5.T.02. Den nye ramme omfatter desuden udlæg af areal i landzone til det planlagte trafikanlæg.

Rammeområde	Indhold
5.T.02	<p>Formål: Kommuneplanrammen udlægger området til Tekniske Anlæg og Trafikanlæg</p> <p>Zonestatus: Landzone og Byzone</p> <p>Bebyggelse: området må ikke bebygges. Dog må der opføres mindre driftsbygninger til tekniske anlæg, som er nødvendige til områdets forsyning, som fx fjernvarme og el.</p> <p>Antal etager: 1</p> <p>Maksimal højde: 4 m Dog må lygtepæle have en maksimal højde på 8 m.</p>

Tabel. 1 Hedensted Kommune, Kommuneplanramme 5.T.02

3.2 Forslag til lokalplan

3.2.1 Lokalplanens formål

Forslag til Lokalplan 1128 og Kommuneplantillæg nr. 9 har til formål at skabe plangrundlaget for etablering af en ny vej i Hedensted. Planforslagene omfatter udlæg til vej og nødvendige tekniske anlæg forbundet med vejanlægget.

3.2.2 Lokalplanens indhold

Lokalplanen omfatter arealudlæg til det nye vejanlæg, der består af en ca. 2.400 m ny vejstrækning fra Spettrupvej i det nordøstlige Hedensted til Højløkkevej sydvest for St. Dalby.

Lokalplanen omfatter også arealudlæg til en forbindelsesvej ind til det planlagte boligområde øst for Hedensted. Desuden omfatter lokalplanen arealer til anlæg af støjafskærmning samt arealer til håndtering af regnvand fra de nye vejarealer og fra et kommende udviklingsområde øst for Hedensted.

Lokalplanen omfatter derudover areal til de nødvendige ændringer af de veje, der skal tilsluttes den nye vej.



Fig. 5 Oversigtskort lokalplangrænsen

3.3 Alternativer til plangrundlaget

0-alternativet beskriver den situation, hvor forslag til lokalplan og kommuneplantillæg ikke vedtages og vejen ikke anlægges. 0-alternativet er derfor ikke en beskrivelse af status quo, men tager stilling til den fremtidige udvikling og er en beskrivelse af den situation der jf. Hedensted Kommunes Vej- og trafikplan 2020- 2030 kan forventes.

De konkrete beskrivelser af 0-alternativet i forhold til de enkelte miljøtemaer er beskrevet under miljøtemaerne i kapitel 6.

4. FORHOLD TIL ANDEN PLANLÆGNING

Kapitlet beskriver og vurderer Lokalplan 1128 Vej øst om Hedensted og Kommuneplantillæg nr. 9 i forhold til de gældende planforhold og relevante miljøbeskyttelsesmål for planområdet.

4.1 Kommune- og lokalplaner

Hedensted Kommuneplan 2017-2029 regulerer, sammen med lokalplanerne, arealanvendelse og udvikling i Hedensted Kommune. En lokalplan skal være i overensstemmelse med den kommunale planlægning, og i det følgende vurderes det, om forslag til lokalplan 1128 og kommuneplantillæg nr. 9 er i overensstemmelse med kommuneplanen for Hedensted Kommune. Det angives om planforslagene er i konflikt med konkrete overordnede mål, retningslinjer og rammeområder, som er relevante for planen.

I Hedensted Kommuneplan 2017-2029 er mobilitet et af fire hovedtemaer for udviklingen i Hedensted. Der fremgår blandt andet mål om, at en velfungerende infrastruktur skal binde kommunens byer og tilbud sammen for borgerne, og sørge for at pendling bliver lettere tilgængeligt. Derudover opstilles der mål om, at trafikikkerheden skal forbedres langs vejene i kommunen.

Derudover er der fokus på, at hvor anlæg og byggeri nødvendigvis skal tillades i større sammenhængende landskaber, skal der i hvert enkelt tilfælde tilvejebringes den bedst mulige løsning, arkitektonisk og i anlæggets samspil med landskabet jf. retningslinje 10.1.1.

Desuden skal Hedensted Kommuneplan være med til at forbygge konflikter angående miljøbelastede arealer, der kan opstå, når kommunen vækster og udvikler sig. Særligt, bliver der lagt fokus på støj ved nye anlæg og trafik, herunder nye veje. Der nævnes i kommuneplanen at *"Ved udbygning eller etablering af nye veje og trafik anlæg skal det ligeledes vurderes, om ændringerne vil medføre en overskridelse af gældende grænseværdier. Hvis dette er tilfældet, skal støjen reduceres til det tilladte ved at etablere støj dæmpende foranstaltninger, for eksempel støjvold eller særlige belægningstyper på veje."*

Forslag til Lokalplan 1128 for vejen øst om Hedensted indeholder mål, som understøtter Hedensted Kommuneplan 2017-2029, hvormed vejen vurderes at være i overensstemmelse med målsætningerne i Hedensted Kommuneplan 2017-2029.

Projektområdet for lokalplan 1128 Vej øst om Hedensted er ikke omfattet af andre lokalplaner.

4.1.1 Hovedstruktur

Kommuneplanens hovedstruktur er gennemgået, og det vurderes, at lokalplanen er i overensstemmelse med kommuneplanens overordnede mål.

4.1.2 Retningslinjer

Kommuneplanens retningslinjer er gennemgået, og det vurderes, at lokalplansforslaget er i overensstemmelse med de retningslinjer, der er relevante for projektet

4.1.3 Rammeområder

Lokalplanforslaget er ikke omfattet af rammer i Kommuneplan 2017- 2029 for Hedensted Kommune.

4.2 Øvrige planforhold

4.2.1 Hedensted Kommunes Vej- og Trafikplan 2020-2030⁹

I Hedensted Kommune lægges der særlig vægt på at etablere gode forhold til at komme rundt i kommunen og til arbejdspladser, der ligger i pendlerafstand til kommunen. Med Hedensted Kommunes Vej- og Trafikplan 2020 -2030 bygges der konkret videre på kommuneplanens målsætninger om mobilitet, hvoraf det fremgår at: *”Mobilitet i form af vejnet, cykelstier, samkørselsordninger, kollektiv trafik og ikke mindst digital infrastruktur er afgørende parametre, når der skal tiltrækkes og fastholdes borgere og virksomheder”*. Vej- og Trafikplanen indeholder således mål og projektbeskrivelser for fremtidige anlæg, der er med til at understøtte kommunens udviklingsønsker, herunder vejen øst om Hedensted. På den baggrund vurderes Lokalplan 1128 Vej øst om Hedensted at være i overensstemmelse med Vej- og Trafikplan 2020-2030.

4.2.2 Klimatilpasnings-handleplan for Hedensted Kommune¹⁰

Kommunen har indarbejdet sin klimatilpasningsplan i den gældende kommuneplans hovedstruktur som en dynamisk plan, der løbende vil blive suppleret og justeret blandt andet som følge af kortlægning af potentielle overbelastninger i spildevands- og/eller regnvandsystemerne.

Klimatilpasningsplanen skal sikre, at følgerne af klimaforandringer forebygges ved at forsinke regnvandets tilløb til klimahåndteringsområderne.

Følgerne af klimaforandringerne i klimahåndteringsområderne afværges:

- gennem indsatser afvejet mellem omkostningerne ved indsatsen, omfanget af de forventede skader, og den skønnede udvikling af klimaforandringerne, og
- ved at ændre arealanvendelse, og ved at etablere vådområder til håndtering af St. vandmængder.

4.2.3 Hedensted spildevandsplan 2015 – 2020¹¹

I henhold til gældende spildevandsplan for Hedensted Kommune 2015-2020 skal lokalplanområdet sikre et serviceniveau på minimum 5 år for opstuvning af regnvand på terræn. Derudover skal der dog også planlægges tiltag, der kan håndtere eller minimere følgerne af de regnhændelser, der ligger udenfor serviceniveauet.

⁹ Hedensted Kommune, Vej- og trafikplan 2020 – 2030 <https://hedensted.viewer.dkplan.niras.dk/plan/35#/>

¹⁰ Hedensted Kommune, Klimatilpasnings-handleplan, <https://www.hedensted.dk/borger/natur,-miljoe-og-energi/oversvoemmelser/klimatilpasningshandleplan>

¹¹ Hedensted Kommune, Spildevandsplan 2015 – 2020, <https://hedensted.viewer.dkplan.niras.dk/plan/10#/>

4.2.4 Hedensted Kommunes affaldshåndteringsplan 2014 – 2024¹²

Lokalplanområdet er omfattet af Affaldshåndteringsplan 2014-2024 for Hedensted Kommune. Affald håndteres i henhold til affaldsplanen og gældende affaldsregulativ efter virksomheds- og affaldstype.

4.2.5 Region Midtjyllands Udviklingsstrategi 2019 - 2030¹³

Lokalplan 1128 Vej øst om Hedensted er omfattet af Region Midtjyllands Udviklingsstrategi 2019-2030, der sætter mål og rammer for den regionale indsats over flere temaer, herunder "At give borgerne mulighed for at leve det gode liv i hele regionen". Bæredygtig mobilitet er her et centralt emne, der skal kunne binde byerne og kulturtilbud sammen, samtidig med at der tages hensyn til miljøet. Således skal nye løsninger kunne bidrage til at reducere miljøbelastningen og fremme borgernes sundhed. Lokalplan 1128 Vej øst om Hedensted indeholder mål, som understøtter den regionale udviklingsstrategi, hvor der lægges vægt på, at bymiljøet ikke belastes med biltrafik og de miljøkonsekvenser, der følger med.

4.2.6 Vandområdeplan for 2015 – 2021 for vandområdedistrikt I Jylland og Fyn¹⁴

Planområdet ligger i hovedvandområde 1.11 Lillebælt - Jylland. Vandområdeplanen indeholder bl.a. indsatskrav for reduktion af kvælstof og fosforbelastningen af vandområdet. I forbindelse med udarbejdelse af vejprojektet skal der ses nærmere på vandområdeplanens indsatskrav.

4.2.7 Region Midtjyllands Råstofplan 2016¹⁵

Lokalplanforslag nr. 1128 er omfattet af råstofplan 2016 for Region Midtjylland. Nærmeste potentielle råstofområder er beliggende syd for planområdet. Der ses ingen påvirkning på lokalplan 1128 fra råstofplanen.

4.2.8 Miljøbeskyttelsesmål

Ifølge miljøvurderingsloven skal der redegøres for de miljøbeskyttelsesmål, der er relevante for planforslagene samt beskrives, hvordan der er taget hensyn til disse mål. Dette er blevet gjort løbende gennem miljørapporten, de steder, hvor der er vurderet relevant.

¹² Hedensted Kommune, Affaldshåndteringsplan 2014 – 2018, <https://www.hedensted.dk/media/973518/Affaldshaandteringsplan-2014-2018.pdf>

¹³ Region Midtjylland, Udviklingsstrategi 2019 – 2030, <https://www.rm.dk/regional-udvikling/strategi-2019-2030/>

¹⁴ Miljøministeriet, Naturstyrelsen, Vandområdeplan 2015 – 2021 for Vandområdedistrikt Jylland og Fyn, <https://mst.dk/media/122170/revideret-jylland-fyn-d-28062016.pdf>

¹⁵ Region Midtjylland, Råstofplan 2016, <https://www.rm.dk/regional-udvikling/klima-ressourcer-og-baeredygtig-udvikling/rastoffer/rastofplan-2016/>

5. AFGRÆNSNING AF MILJØRAPPORTEN

Myndigheden foretager en afgrænsning af, hvilke emner miljørapporten skal indeholde ifølge miljøvurderingsloven § 11.

Miljørapporten afgrænses, så den kun indeholder emner, som vurderes at være væsentlige. Formålet med fokuseringen på væsentlige miljøemner i miljørapporten er, at den offentlige debat om projektet og den politiske beslutningsproces kommer til at handle om projektets væsentlige påvirkninger.

Ud fra afgrænsningsnotatet og høring af berørte myndigheder medtages følgende miljøemner i miljørapporten:

- Menneskers sundhed (støj)
- Arealforbrug
- Materielle goder (trafik)
- Kulturarv (kirkeomgivelser)
- Landskab

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

- a) Haderslev Stift
- b) Glud Museum
- c) Vejle Museum
- d) DN Hedensted
- e) Konstant
- f) Sydøstjyllands politi
- g) Landbrug og fødevarer

Der er kommet bemærkninger fra Haderslev Stift, samt bemærkninger fra Kgl. Bygningsinspektør Rønnow Arkitekter A/S og Kirkegårdskonsulent Anne Vium Skaarup på vegne af Haderslev stift, og Vejle Museum. Bemærkningerne præsenteres nedenfor sammen med en redegørelse for håndteringen af dem i miljørapporten.

1. Haderslev Stift

Haderslev Stift har følgende bemærkninger fra kgl. bygningsinspektør Rønnow Arkitekter A/S og kirkegårdskonsulent Anne Vium Skaarup.

Stiftsøvrigheden kan tilslutte sig konsulenternes bemærkninger om,

- *at miljøvurderingen skal tilføjes en undersøgelse af støjniveauet på kirkegården ved st. Dalby Kirke via en støjmåling.*
- *at de i afgrænsningsnotatet anførte visualiseringer, som minimum skal omfatte en visualisering set fra kirken mod den nye rundkørsel, én set fra Dalbyvej mod kirken og én fra Højløkkevej.*

Der har tidligere været afholdt et møde mellem Hedensted Kommune og Haderslev Stift vedrørende sagen. I den forbindelse blev der aftalt to visualiseringer; én fra

kirken ud mod rundkørslen og én vest for rundkørslen ved den gamle skole og hen mod kirken. Stiftsøvrigheden anmoder om, at disse visualiseringer tillige indgår i miljøvurderingen, hvis de ikke allerede er omfattet ovenfor.

Håndtering i miljørapporten:

Kirkens beskyttelseszoner behandles i miljørapporten og de aftalte/ønskede visualiseringer indgår i vurderingen. Den ønskede måling af trafik er ikke mulig på nuværende tidspunkt og vil derfor ikke blive behandlet yderligere i miljørapporten.

2. Kgl. Bygningsinspektør Rønnow Arkitekter A/S

Vejen vil ligge mellem Hedensted Stationsby og St. Dalby landsby. Kirken ligger i landsbyens vestlige udkant med direkte udsyn til den påtænkte vej.

Der har været overvejet 3 mulige linjeføringer, som vil berøre St. Dalby Kirke. Man har valgt den midterste af disse 3 alternativer, og der vil komme en rundkørsel lige i kirkens udsynsfelt mod vest. Afstanden til kirken vil være mindre end 300 meter. Det fremgår ikke om man har overvejet at føre vejen ned under Dalbyvej.

Terrænet mellem St. Dalby og Hedensted er et relativt fladt og åbent landbrugsareal. Synsmæssigt og lydæssigt vil en omkørselsvej derfor ikke kunne undgå at belaste forholdene for kirken ganske meget.

I afgrænsningsnotatet anføres, at man vil udføre visualiseringer der viser hvordan vejanlægget vil se ud, set fra kirken.

Da det synes uundgåeligt at der kommer en vej det pågældende sted, skal vi henstille at der holdes fokus på en så diskret udformning som muligt, med et minimum af trafikskilte, belyningsstandere mv, og at man undgår hævnning af terrænet.

Håndtering i miljørapporten:

Kirkens beskyttelseszoner behandles i miljørapporten og de aftalte/ønskede visualiseringer indgår i vurderingen

3. Kirkegårdskonsulent Anne Vium Skaarup

Vejen ligger ganske tæt ved St. Dalby Kirke og rundkørslen vil ligge væsentligt mindre end 300 meter fra kirken. Vejen og rundkørslen vil derfor i væsentlig grad påvirke udsynet fra kirken. Da det virker som om en vej på dette sted ikke kan undgås bør der være fokus på at udforme vejanlægget så diskret og tilpasset terrænet som muligt og helst trykket i landskabet. Rundkørslen bør udformes flad og med en så enkel skiltning og belysning som muligt.

Der bør som minimum udarbejdes en visualisering set fra kirken mod den nye rundkørsel, en set fra dalbyvej mod kirken og en fra Højlykkevej, hvor denne omlægges, set mod nord.

Trafikken vil uden tvivl kunne høres fra kirken, det fremgår ikke af afgrænsningsnotatet at dette er undersøgt i forbindelse med vurdering af de allerede gennemførte støjberegninger. Påvirkningen af støjen på kirkegården (det særlige kirkeområde) bør vurderes.

Håndtering i miljørapporten:

Kirkens beskyttelseszoner behandles i miljørapporten og de aftalte/ønskede visualiseringer indgår i vurderingen.

4. Vejle Museum

I lokalplanområdet er der på forhånd kendskab til to overpløjede gravhøje på matr.nr. 10b Remmerslund By, Hedensted. I den sydlige ende giver nærheden til St. Dalby kirke anledning til formodning om, at her kunne være en forhøjet risiko for at der her i området er fortidsminder i form af levn fra bebyggelse fra yngre jernalder, vikingetid eller middelalder. I lokalplanområdet er topografien langt overvejende oplagt for forhistorisk bebyggelse. VejleMuseerne anbefaler, at der i hele lokalplanområdet foretages arkæologiske forundersøgelser forud for jordarbejder.

Håndtering i miljørapporten:

Projektområdet vil blive undersøgt for fund og fortidsminder af VejleMuseerne, der gennemfører en arkæologisk forundersøgelse inden arbejdet med at etablere vejen igangsættes.

6. VURDERING AF MILJØPÅVIRKNINGER

I det følgende vurderes miljøpåvirkningerne af Forslag til Lokalplan 1128 Vej øst om Hedensted og Kommuneplantillæg nr. 9 ud fra følgende miljøemner:

- Menneskers sundhed (støj)
- Arealforbrug
- Materielle goder (trafik)
- Kulturarv (kirkeomgivelser)
- Landskab (visuelt)

6.1 Menneskers sundhed

En realisering af vejen kan have en påvirkning på menneskers sundhed i form af gener fra trafikstøj.

For at kunne vurdere de afledte gener fra vejtrafikstøj er der blevet udført støjberegninger. Støjberegningerne er gennemført ved anvendelse af beregningsmetoden NORD2000. God praksis og retningslinjer for udførelse af vejstøjsberegninger med NORD2000 er beskrevet i "Håndbog NORD2000, Beregning af vejstøj i Danmark", rapport 434, 2013. Støjberegningerne er udført i programmet SoundPLAN version. 8.0 med opdatering af 06-09-2018. Derudover er der regnet med fire meteorologiske vejrklasser til støjkortene samt to refleksionsordner.

6.1.1 Støj

Eksisterende forhold

Støjberegningerne viser, at enkelte boliger langs Spettrupvej og Dalbyvej allerede i dag er støjpåvirkede.

Trafikstøjen fra trafikbelastede veje påvirker beboere og andre, der færdes langs vejnettet, hvis støjniveauet overstiger et vist niveau. Hvis 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 generende¹⁶. Det er således som udgangspunkt en komfortmæssig støjgrænse, men undersøgelser har vist, at de sundhedsmæssige aspekter af trafikstøj kan være alvorlige¹⁷. 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 aggressiv¹⁸. Støjbelastning fra vejtrafik betyder også, at mellem 200 og 500 mennesker årligt dør i Danmark¹⁹.

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 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>

¹⁸ Miljøstyrelsen, Styr på støjen, https://mst.dk/media/90185/styr_paa_stoejen.pdf

¹⁹ 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>

0-alternativ

Det forventes, at trafikken på det eksisterende vejnet vil stige fremadrettet, hvilket også vil medføre en stigning i støjniveauet fra veje. Der skal dog St. stigninger i trafikken til før støjpåvirkningerne stiger mærkbart – for eksempel vil en trafikstigning på 30 % medføre et forøget støjniveau på ca. 1 dB, hvilket i praksis ikke kan høres²⁰.

På trods af, at støjpåvirkningerne vil være marginale, vil det påvirke støjniveauet på det eksisterende vejnet, som i henhold til forslaget om vejen vil være trafikken og belastningsgraden på Constantiavej, Dalbyvej og Østre Ringgade. Som følge af, at flere udskifter deres benzin- eller dieselbil til en elbil, kan det dog forventes, at støj fra motor og udstødning ikke stiger i så høj grad.

Vurdering af påvirkninger

Støjberegningerne viser, at enkelte boliger langs Spettrupvej og Dalbyvej allerede i dag er støjpåvirkede og vil opleve en øget støjpåvirket over de vejledende grænseværdier efter etablering af vejen. Den øgede støjpåvirkning skyldes den øgede mængde trafik på dele af Spettrupvej og Dalbyvej, hvor det eksisterende vejnet opgraderes for at skabe sammenhæng med vejen, der flytter trafikken fra midtbyens infrastruktur uden om Hedensted. Støjforholdene ved boligerne langs vejen vurderes at blive påvirket væsentligt, da støjpåvirkningen er over de anbefalede grænseværdier. For at nedbringe støjpåvirkningen af de enkelte boliger giver lokalplanen mulighed for at der opstilles støjbarrierer, der skærmer for støjen fra den øgede trafik.

Beregningerne viser desuden, at de vejledende grænseværdier kan overholdes uden støjdæmpende foranstaltninger i de nye boligudviklingsområder vest for vejen.

6.2 Arealforbrug

Lokalplan 1128 Vej øst om Hedensted og Kommuneplantillæg nr. 9 indeholder forslag til en ny vej, 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 St. arealressourcer. Vejprojekter vedrører St. vejudlæg og heraf arealressourcer, hvorfor andre interesser, såsom landbrugs-, natur- og rekreative interesser skal overvejes, inden et vejforløb fastlægges endeligt.

Vejen går igennem et område, der primært er præget af landbrugsdrift, hvilket vil begrænse mulighederne for at benytte landbrugsjorden, der hvor vejen anlægges. Derfor vurderes der i dette afsnit, hvilken påvirkning vejanlægget vil have på arronderingen, arrondering betyder at samle jord omkring en ejendom og bidrager til en effektiv drift, og landbrugets adgang til dyrkningsarealer.

For at kunne vurdere vejanlæggets påvirkning anvendes matrikelkort²¹ og oversigtskort²² over sammenhængende ejendomme/matrikler indenfor planområdet.

²⁰ 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

²¹ Hedensted Kommune, Kortinfo, <https://drift.kortinfo.net/Map.aspx?Site=Hedensted&Page=Borgerkort&ShowConflictTools=0&ShowOverview=0>

²² Lifa kortviser, 03.12.2020, <http://www.kortviser.dk/UsersNormal/Default.aspx>

6.2.1 Arrondering

Eksisterende forhold

Vejen går gennem et område, hvor arealressourcens primære anvendelse er landbrugsjord i drift. 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 fra byudvikling og infrastruktur²³.

Arealindtaget (omdannelse af areal til by og infrastruktur), var i Danmark på 303 m²/km² om året i perioden 2000 – 2018²⁴. 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 Trekantområdet²⁵.

0-alternativ

En realisering af 0-alternativet vil som udgangspunkt betyde, at der ikke inddrages arealanlæg til vejen. Dermed kan arealerne henligge med deres nuværende eller planlagte anvendelse.

Vurdering af påvirkninger

Etablering af vejen vil fortrænge eksisterende anvendelse på de dele, som ligger inden for eller nær vejtraceet. Vejen vil desuden medvirke til at tre landbrugsejendomme på fire matrikler, beliggende i den nordlige del af planområdet, vil blive delt af vejen, hvormed nogle markarealer i fremtiden vil ligge på begge sider af vejen. Det drejer sig om restarealer fra flg. matrikler:

Matrikel nr.	Ejerlav
10b	Emmerslund By, Hedensted
9a	Emmerslund By, Hedensted
1a	Emmerslund By, Hedensted
1c	Emmerslund By, Hedensted

Restarealerne vil uanset etablering af overkørsler til det efterfølgende individuelt beliggende areal være svære at udnytte som selvstændige arealer for den nuværende ejer, men vil evt. fortsat kunne udnyttes som landbrugsjord ved gennemførelse af jordbytte.

Da vejen og de tekniske anlæg har en begrænset udstrækning, og det vil være muligt at anvende arealerne omkring vejtraceet til anden arealanvendelse, vurderes påvirkningen af arealressourcen at være begrænset.

6.3 Materielle goder

En realisering af vejen kan have en påvirkning på materielle goder i form af mindre trængsel på blandt andet Constantiavej og Aldumvej, mindre trængsel vil medføre færre forsinkelser for trafikanter og dermed en positiv fordel.

²³ Land and soil in Europe, EEA Signals 2019, European environment Agency, <https://www.eea.europa.eu/publications/eea-signals-2019-land>

²⁴ Land and soil in Europe, EEA Signals 2019, European environment Agency, <https://www.eea.europa.eu/data-and-maps/indicators/land-take-3/assessment>

²⁵ Land and soil in Europe, EEA Signals 2019, European environment Agency, <https://www.eea.europa.eu/data-and-maps/indicators/land-take-3/assessment>

Påvirkningen vurderes ud fra Hedensted Kommunes Vej- og trafikplan 2020-2030 samt baggrundsrapporten for trafikplanen, som indeholder beregninger af trafikken i Hedensted lavet med modelprogrammet Visum.

6.3.1 Trængsel

Eksisterende forhold

I dagens situation kan der forventes kapacitets- og fremkommelighedsproblemer forskellige steder på vejnettet i Hedensted²⁶, hvor mange af de større veje i byen har en belastningsgrad på 25-50 %, hvilket svarer til en forsinkelse på 12-18 sekunder. Flere af byens lyskryds er også belastede. I Hedensteds østlige del kan særligt Østre Ringgade nævnes, hvor både vej og lyskryds er belastede. Derudover er Constantiavej og Dalumvej, som grænser op til den ny vej også belastede, dog i mindre grad end Østre Ringgade.

0-alternativ

En realisering af 0-alternativet vil som udgangspunkt betyde, at det eksisterende vejnet, samt andre planlagte infrastrukturprojekter i Hedensted skulle håndtere trafikken. Ifølge Hedensted vej- og trafikplan 2020-2030 forventes det, at trafikken i Hedensted vil øges med 1,5 % pr. år i perioden 2018-2030, hvilket vil øge belastningen på vejnettet gradvist.

Vurdering af påvirkninger

Etableringen af den nye vej vurderes ud fra trafikberegninger at betyde en aflastning af Constantiavej og Aldumvej på ca. 1.500 køretøjer i døgnet, som flyttes til vejen. Dette vil have en væsentlig positiv effekt for trængslen disse steder.

6.4 Kulturarv

Afsnittet omhandler de kulturhistoriske interesser, som vedrører arealudlæg i det åbne land, og dermed hvilken påvirkning vejen vil have på disse interesser. Til dette er der udarbejdet visualiseringer til at underbygge vurderingen, visualiseringerne er indsat nedenfor.

Visualiseringerne udføres som fotomontager, hvor det planlagte anlæg indsættes på fotografier taget i det berørte landskab. Fotostandpunkterne er valgt, så de viser varierede situationer, hvor mennesker færdes i landskabet. Alle billederne optages med et normal objektiv (50 mm brændvidde).

Samtidig med optagelsen af billederne indmåles et antal punkter, der er genkendelige i hvert billede. Efterfølgende behandles billederne digitalt i et program som på forhånd er kalibreret til det kamera, der er anvendt. Billederne korrigeres for den geometriske forvrængning, der er i den anvendte optik.

Herefter indlæses koordinaterne for de indmålte punkter, der udpeges i billedet, hvorefter den præcise kameraposition, billedvinkel og retning beregnes. Herefter indsættes de projekterede elementer i forhold til det koordinatsystem, der er anvendt ved indmålingen.

²⁶ Baggrundsrapport for "Hedensted vej- og trafikplan 2020-2030"



Fig. 6a eksisterende forhold fra Dalbyvej ind mod St. Dalby Kirke



Fig. 6b visualiseret fremtid fra Dalbyvej ind mod St. Dalby Kirke

28/46



Fig. 7a eksisterende forhold fra St. Dalby Kirke ind mod Hedensted by



Fig. 7b visualiseret fremtid fra St. Dalby Kirke ind mod Hedensted by

20/11



Fig. 8a eksisterende forhold fra åbent land mellem Hedensted og St. Dalby ind mod St. Dalby Kirke



Fig. 8b visualiseret fremtid fra åbent land mellem Hedensted og St. Dalby ind mod St. Dalby Kirke

30/46



Fig. 9a eksisterende forhold fra Højlykkevej ind mod St. Dalby Kirke



Fig. 9b visualiseret fremtid fra Højlykkevej ind mod St. Dalby Kirke

6.4.1 Kirkeomgivelser

Eksisterende forhold

En del af vejen, inkl. rundkørslen, etableres indenfor St. Dalby Kirkes fjernomgivelser og kirkebyggelinjen til St. Dalby Kirke. Vejen bliver placeret ca. 225 meter fra kirken, og den sydlige del af vejen går igennem kirkeomgivelserne. I Hedensted Kommuneplan 2017-2029 er kirkeomgivelserne udpeget som værdifuldt kulturmiljø, og både kirkebyggelinjen og kirkeomgivelserne er i kommuneplanen udpeget som kulturhistorisk bevaringsværdi.

St. Dalby Kirke ligger lidt højere i terrænet end de omkringliggende marker, der omkranser byen og kirken, og skiller sig ud visuelt for nærområdet, særligt når man kommer fra Hedensted ad Dalbyvej. Kirkens hvide facader bliver fremhævet af de mange træer, der er placeret i byen, som skærmer af for resten af bebyggelsen i St. Dalby. Fra kirken er der udsigt over enkelte marker før bygrænsen til Hedensted begynder, hvor mange af byens huse kan ses.

Højlykkevej, der ligger nord-syd og Dalbyvej, der ligger øst-vest med en sidegren mod nord er en del af de eksisterende omgivelser omkring kirken.

0-alternativ

En realisering af 0-alternativet vil som udgangspunkt betyde, at der ikke inddrages arealanlæg til vejen. Dermed kan arealerne henligge med deres nuværende eller planlagte anvendelse, herunder også som vej. I 0-alternativet vil udsigten fra St. Dalby Kirke ind mod Hedensted være præget af den eksisterende trafik på tværs via de nord-sydgående veje Højlykkevej og Dalbyvej og i baggrunden mod vest ligger de nyere boligområder i Hedensted by.

Vurdering af påvirkninger

Realiseringen af vejen vurderes ikke at have en væsentlig påvirkning på indsigtslinjen til og udsigten fra St. Dalby Kirke, da udsigten fra kirken ind mod Hedensted allerede i dag er påvirket af trafik på tværs og langs af udsigtslinjerne fra kirken. Den nye vej er placeret i terrænet som de eksisterende veje og kun lysmasterne, på grund af deres højde, ændrer på de eksisterende visuelle forhold. Det vurderes, at lysmasterne i rundkørslen vil have en væsentlig påvirkning på både udsigten fra og indblikket til kirken. Som afværgetiltag kan en anden type belysning, som eksempelvis pullerter der er lavere i højden, vælges. Dette skal i så fald tilpasses i lokalplanen.

Lokalplanen for vejen indeholder muligheden for at etablere rekreative jordvolde mellem vejen og de nye boligudviklingsområder, der ligger vest for vejen. Disse ligger udenfor kirkeomgivelserne og er tilpasset terræn og beplantning og vurderes derfor ikke til at have en væsentlig indvirkning.

6.5 Landskab

I det følgende vurderes vejens indvirkning på den landskabelige værdi, geologiske særpræg og lys og refleksioner.

Vejenes forventede påvirkning af landskabet i planområdet er vurderet på baggrund af beskrivelsen og anlæggets forventede karakter. Til dette er der udarbejdet enkelte visualiseringer til at underbygge vurderingen, som kan ses i bilag 2. Udarbejdelsen af visualiseringerne følger samme metode, som i afsnit 6.4.

6.5.1 Visuel påvirkning

Eksisterende forhold

Vejen planlægges anlagt i det åbne land, hvor der i dag er landbrugsdrift, hvorfor området primært består af marker, med udsigt til enkelte små skovparceller. Området har ikke en særlig bevaringsværdig landskabelige karakter. Landskabet brydes enkelte steder af vejene Aldumvej, Spettrupvej og Dalbyvej, som skaber en korridor for trafikken ind og ud af Hedensted. I områdets sydlige del ligger en §3 sø, der dog er omsluttet af træer og ikke kan ses i landskabet.

0-alternativ

En realisering af 0-alternativet vil som udgangspunkt betyde, at der ikke inddrages arealanlæg til vejen. Dermed kan arealerne henligge med deres nuværende eller planlagte anvendelse. Det betyder ikke at landskabet i 0-alternativet er uberørt, da eksisterende mindre veje allerede i dag påvirker landskabet.

Vurdering af påvirkninger

Vejen vil være synlig i landskabet, men vil ikke forhindre indblik og udsigt i området, som et resultat af at vejen sænkes ned i terrænet. Påvirkningen er størst, der hvor vejen sammenkobles med det eksisterende vejnet, men vurderes ikke til have stor visuel påvirkning, da områderne i forvejen består af tekniske anlæg. Påvirkningen ses ikke tydeligt fra øst mod vest, hvor Hedensted bidrager med en baggrundsbelysning eller fra vest mod øst, hvor St. Dalby bidrager med en baggrundsbelysning. Men ved iagttagelse fra syd mod nord og omvendt, hvor baggrunden primært er landbrugsland med spredt bebyggelse, vil belysningens påvirkning være væsentlig. Som afværgetiltag kan der overvejes lavere belysningsmuligheder, som f.eks. pullerter med nedadrettet lys for at afbøde de visuelle geners påvirkning. Det vurderes, at vejen og belysningen heraf vil have en moderat påvirkning på de visuelle forhold i landskabet i projektområdet, dog vil påvirkningen fra belysningen i rundkørslen være væsentlig ved iagttagelse fra syd mod nord og omvendt når det er mørkt.

6.6 Kumulative forhold

Der er ikke i miljøvurderingen konstateret andre projekter og planer, der kan medføre kumulation med nærværende planforslag.

7. SAMMENFATNING AF MILJØPÅVIRKNINGER

På grundlag af miljøvurderingerne i kapitel 6 vurderes det samlet set, at lokalplan 1128 og kommuneplantillæg nr. 9 vil medføre en moderat påvirkning af miljøet. På forskellige områder vil der forekomme både meget væsentlige og væsentlige påvirkninger, som påkalder sig særlig opmærksomhed.

7.1 Samlet vurdering

For tre miljøemner vurderes det, at påvirkningerne af miljøet vil være væsentlige:

- Materielle goder – reduktion af trængsel har en væsentlig positiv effekt
- Kulturarv – den visuelle påvirkning fra de høje master til belysning af rundkørslen vurderes af have væsentlig negativ påvirkning af udsigten til og fra kirken pga. deres højde.
- Landskab – den visuelle påvirkning fra belysningen i rundkørslen vurderes at være væsentligt negativ pga. en lysforurening når anlægget iagttages fra nord eller syd ud mod det åbne land.

For de øvrige to miljøpåvirkninger vurderes det, at påvirkningerne af miljøet er moderate eller ikke til stede. De samlede vurderinger er opsummeret i skemaet herunder.

Afsnit	Miljøpåvirkning	Sandsynlighed	Geografisk udbredelse	Påvirkningsgrad	Varighed	Konsekvenser
6.1	Menneskers sundhed					
	Støj	Høj	Nærområdet	Lav	Vedvarende	Væsentlig
6.2	Arealforbrug					
	Arrondering	Høj	Nærområdet	Moderat	Vedvarende	Begrænset
6.3	Materielle goder					
	Trængsel	Høj	Nærområdet	Høj	Vedvarende	Væsentlig positiv
6.4	Kulturarv					
	Kirkeomgivelser	Stor	Nærområdet	Høj	Vedvarende	Væsentlig
6.5	Landskab					
	Visuel påvirkning	Stor	Nærområdet	Høj	Vedvarende	Væsentlig

7.2 Samlet vurdering af 0-alternativet

0-alternativet beskriver situationen i 2030, når planforslagene ikke realiseres. Hvis det er tilfældet, forventes miljøforholdene i og omkring planområdet at forblive, som de er i dag.

I 0-alternativet vil den øgede trængsel på Constantiavej og Aldumvej blive en realitet, med en negativ miljøpåvirkning i form af forsinkelse af trafikken til følge.

8. AFVÆRGETILTAG

Følgende indsatser anbefales indarbejdet i planen og realiseret forbindelse med projektering af vejen og realisering af planerne.

For at begrænse lyspåvirkningen bør den nødvendige belysning af rundkørslen ved Dalbyvej begrænses i højden og lyset være nedadrettet for at begrænse lyspåvirkningerne af omgivelserne.

Lokalplanen giver mulighed for at opstille støjskærme, alternativt kan samme begrænsning af støjen opnås ved etablering af en jordvold, hvor lokalplanen åbner mulighed for etablering af rekreative jordvolde.

9. MANGLENDE VIDEN OG USIKKERHEDER

Formålet med miljøvurdering er at sikre et godt beslutningsgrundlag og derved at håndtere de miljømæssige påvirkninger, inden der gives tilladelse til projektet.

Grundlaget for vurderingerne er beskrevet i de enkelte kapitler. Det har været et godt grundlag for at vurdere de miljømæssige konsekvenser af projektet, og det vurderes generelt, at der ikke er væsentlige mangler i oplysningerne.

Der er ikke udarbejdet formelle støjberegninger eller beregninger af luftkvalitet i forbindelse med planforslagene, og miljøvurderingen er derfor gennemført på baggrund af tilgængelige kvantitative data, 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.

10. FORSLAG TIL 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 at medføre, at der iværksættes konkrete overvågningsforanstaltninger. Inden der kan gennemføres ændringer i det fysiske miljø, skal der tages nærmere stilling til det konkrete projekt.

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.

11. REFERENCER

Grontmij, Esbjerg Kommune, Kortlægning af vejtrafikstøj, Sammenfatningsnotat, <https://www.esbjergkommune.dk/borger/vej-og-trafik/trafikplanI%C3%A6gning/st%C3%B8jkortI%C3%A6gning-i-esbjerg-kommunes-byzoner.aspx>

Hedensted Kommune, Affaldshåndteringsplan 2014 – 2018, <https://www.hedensted.dk/media/973518/Affaldshaandteringsplan-2014-2018.pdf>

Hedensted Kommune, Klimatilpasnings-handleplan, <https://www.hedensted.dk/borger/natur,-miljoe-og-energi/oversvoemmelser/klimatilpasningshandleplan>

Hedensted Kommune, Kortinfo, <https://drift.kortinfo.net/Map.aspx?Site=Hedensted&Page=Borgerkort&ShowConflictTools=0&ShowOverview=0>

Hedensted Kommune, Spildevandsplan 2015 – 2020, <https://hedensted.viewer.dkplan.niras.dk/plan/10#/>

Hedensted Kommune, Vej- og trafikplan 2020 – 2030 <https://hedensted.viewer.dkplan.niras.dk/plan/35#/>

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

Land and soil in Europe, EEA Signals 2019, European environment Agency, <https://www.eea.europa.eu/data-and-maps/indicators/land-take-3/assessment>

Lifa kortviser, 03.12.2020, <http://www.kortviser.dk/UsersNormal/Default.aspx>

Miljøministeriet, Naturstyrelsen, Vandområdeplan 2015 – 2021 for Vandområdedistrikt Jylland og Fyn, <https://mst.dk/media/122170/revideret-jylland-fyn-d-28062016.pdf>

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

Region Midtjylland, Råstofplan 2016, <https://www.rm.dk/regional-udvikling/klima-ressourcer-og-baredygtig-udvikling/rastoffer/rastofplan-2016/>

Region Midtjylland, Udviklingsstrategi 2019 – 2030, <https://www.rm.dk/regional-udvikling/strategi-2019-2030/>

Retsinformation, 2018, Bekendtgørelse om udpegning og administration af internationale naturbeskyttelsesområder samt beskyttelse af visse arter, BEK nr. 1595 af 06/12/2018, <https://www.retsinformation.dk/eli/lta/2018/1595>.

Retsinformation, 2020, Lov om miljøvurdering af planer og programmer og konkrete projekter, LBK nr. 973 af 25/06/2020, <https://www.retsinformation.dk/eli/lta/2020/973>

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

37/46

12. BILAG

Bilag 1 Afgrænsningsnotat (vedlægges)

Bilag 2 Visualisering (indarbejdet på de følgende sider)

BILAG 2 VISUALISERING

Projekt navn	Lokalplan Hedensted vej øst m.m.
Projektnr.	1100032510-002
Kunde	Hedensted Kommune
Notat nr.	01 – Visualiseringer af vej til plan og miljøvurdering
Version	01
Til	Hedensted Kommune

Udpegningen af standpunkter for visualisering

Standpunkterne er udpeget af Hedensted Kommune i forbindelse med udarbejdelse af lokalplan 1128 og den tilhørende miljøvurdering. Der er udpeget fem standpunkter, hvortil der er udført visualiseringer af vejprojektet og det tilhørende tekniske anlæg.

I forbindelse med den gennemførte høring af berørte myndigheder om miljøvurderingens afgrænsning har Haderslev Stift anmodet om, at der udføres supplerende visualisering fra et standpunkt syd for Dalbyvej.

Visualiseringspunkternes placering fremgår af Fig.1.

Visualiseringerne indgår som grundlag for vurdering af miljøpåvirkninger under emnet landskab i den udarbejdede miljørapport til kommuneplantillæg nr. 9 og forslag til lokalplan nr. 1128.



Fig 1. visualiseringsstandpunkter 1 til 6
Standpunkt nr. 1



Fig 3. Standpunkt 1 eksisterende forhold



Fig. Fig 4. Standpunkt nr. 1 visualiseret fremtid med jordvold

Standpunkt nr. 2



Fig. 5 Standpunkt nr. 2 eksisterende forhold



Fig 6. Standpunkt nr. 2 visualiseret fremtid

Standpunkt nr. 3



Fig. 7. Standpunkt nr. 3 eksisterende forhold



Fig. 8 standpunkt nr. 3 visualiseret fremtid

Standpunkt nr. 4



Fig. 9 Standpunkt nr. 4 eksisterende forhold



Fig. 10 Standpunkt nr. 4 visualiseret

Standpunkt nr. 5



Fig. 11 Standpunkt nr. 5 eksisterende forhold



Fig. 12 Standpunkt nr. 5 visualiseret fremtid

Standpunkt nr. 6



Fig. 13 Standpunkt nr. 6 eksisterende forhold



Fig. 14 Standpunkt nr. 6 visualiseret fremtid