

Notatark

Sagsnr. 01.02.05-P16-4-13

Sagsbehandler

Leni Petersen

16.9.2015

Bilag 5 - Sammenfattende redegørelse for miljøvurdering

af forslag til lokalplan 1080 for omfartsvej ved Ørum og tillæg nr. 13 til Hedensted Kommuneplan 2013-2025

Indledning

Med udgangspunkt i kommunens forventede afgørelse om at gennemføre en miljøvurdering, blev forslagene til kommuneplantillæg nr. 13 og lokalplan 1080 screenet og scopet i forhold til kriterierne nævnt i bilag 2 til Lov om miljøvurdering af planer og programmer. Som supplerende grundlag for scoping blev der forinden gennemført en indledende høring af andre berørte myndigheder. Der er ikke indkommet bemærkninger til scopingens ifm. denne indledende høring.

Det fremgik af scopingens at særlig vejanlæggets mulige indvirkning på oplevelsen af områdets kirkeomgivelser og andre kulturhistoriske træk været udslagsgivende for, at det ikke kan afvises, at der kan forekomme væsentlige miljøpåvirkninger. På denne baggrund er der i miljøvurderingen et særligt fokus på kulturmiljøet og dets landskabelige omgivelser.

Med dette udgangspunkt er miljøvurderingen af planforslagene er gennemført på grundlag af den eksisterende viden og planernes detaljeringsniveau i planlægningsfasen. Miljøvurderingen er udarbejdet som en samlet miljørapport, der har ledsaget planforslagene, mens de var fremlagt i offentlig høring.

Når den offentlige høring af planforslagene er overstået og planerne vedtages endeligt, erstattes miljøvurderingen af en sammenfattende redegørelse, som udarbejdes på baggrund af miljøvurderingen. Den sammenfattende redegørelse samler op på og konkluderer ud fra de miljøpåvirkninger, som evt. vil kunne forekomme på grund af de ændringer, som den nye planlægning indebærer.

Der er ikke indkommet bemærkninger under den offentlige høring af planforslagene, som har givet anledning til en revurdering af miljøvurderingens indhold eller konklusioner.

Sammenfattende redegørelse

Landskab og kulturarv

Vejstrækningen forudsættes etableret nær udpegninger af særligt værdifuldt landskab og særlig værdifuld natur og ny natur og indenfor skovbyggelinjen. Omfartsvejen vil passere et kuperet og velafgrænset landskabsrum mellem landsbyen Ørum og skoven vest for landsbyen med stor oplevelsesmæssig værdi. Gennem anvendelse af landskabskaraktermetoden udpeges en linjeføring, som mindst muligt opdeler landskabsrummet mellem landsbyen og skoven og føres uden om markante landskabsplateauer i området. Desuden sikres anlæg af dyrkningsskråninger med meget lave hældningsgrader hen mod selve vejanlægget, hvorved indgrebet i landskabet søges minimeret og hensynsfuldt tilpasset.

Anlæg af omfartsvejen vest om Ørum by forudsættes at passere indenfor kirkebyggelinjen og medfører, at to beskyttede jorddiger, der afgrænser kirkejorden, gennembrydes. Der er i Hedensted Kommuneplan 2013-2025 udpeget kirkeomgivelser ved Ørum Kirke og der er væsentlige kulturhistoriske interesser knyttet til kirken, præstegården, kirkejorden og de nære omgivelser i landsbyen og landskabet vest for Ørum mellem landsbyen og skoven. Linjeføringen for omfartsvejen ligger forholdsvis langt fra de udpegede kirkeomgivelser og der er ingen direkte visuel kontakt mellem kirken og anlægsområdet, hvorimod præstegården har frit udsyn over landskabet ned mod skoven.

På størstedelen af strækningen forudsættes omfartsvejen anlagt i tilnærmelsesvis samme niveau som eksisterende terræn. Henover ådalens dybeste sted skal der dog anlægges en dæmning og oplevelsen af især dalbunden vil blive anderledes end før anlægget af omfartsvejen. Ved tilslutningen til Ørumvej kan det ligeledes ikke undgås at vejen anlægges i en mindre udgravning. Da vejanlægget generelt ligger lavere end landsbyen og på størstedelen af strækningen sløres af hegnsbeplantning og terrænformationer mellem vejanlægget og landsbyen, vurderes det ikke at ville forringe udsigten til hverken kirke eller skov særlig væsentligt i forhold til i dag.

Natur

Omfartsvejen skal etableres indenfor den skovbyggelinje, som afkastes af Storskov, hvoraf størstedelen er pålagt fredskovpligt og på en kortere strækning endog tæt op ad skovbrynene. Skovbyggelinjen har til formål at beskytte den biologiske funktion af skovbrynene og oplevelsen af skovene som landskabselementer. Desuden krydses arealer, der er udpeget i kommuneplanen som henholdsvis særligt værdifuld eller ny natur, men som er tilplantet med en yngre ensartet plantagebevoksning eller i jordbrugsmæssig omdrift. Natur-, dyre- og planteliv forventes generelt kun minimalt påvirket, fordi vejen anlægges gennem artsfattigt landbrugsland.

Nye vejanlæg virker ofte som barriere for et områdes dyreliv, og lys og støj fra trafikken kan have en negativ indvirkning på dyrelivet i området. Denne barrierevirkning og naturpåvirkning fra den nye omfartsvej vurderes dog begrænset, idet omfartsvejen primært passerer gennem arealer i jordbrugsdrift, eller har skov på den ene side og artsfattigt landbrugsareal på den anden side. På denne baggrund vurderes påvirkningen at være ubetydelig.

Omfartsvejen vurderes ikke at give anledning til påvirkning af beskyttede habitatområder, da afstanden hertil er for stor.

Levevilkår

Grundvand og jordbund forventes ikke negativt påvirket, da de påtænkte tekniske regnvandsanlæg sikrer god kvalitet af det nedsivede overfladevand fra omfartsvejen.

Anlæg af terræntilpassede forsinkelsesbassiner, render/grøfter og nedsivningsarealer med et naturligt udseende, vurderes desuden at kunne bidrage positivt til biodiversiteten og naturoplevelserne nær skovbrynene.

Der forventes ikke en forøgelse af trafikken i lokalområdet som følge af realisering af planlægningen for omfartsvejen, idet selve trafikmængden påvirkes af andre forhold.

Skoven fungerer som nærrekreativt område for Ørum, og omfartsvejen vil sandsynligvis få en vis oplevelsesmæssig barrierevirkning, selv om de eksisterende fysiske krydsningsmuligheder med adgang til skoven opretholdes uændrede.

Under forudsætning af politimyndighedens godkendelse, forventes etableret gennemkørselsforbud for lastbiler i Ørum. Trafikbelastningen af krydset mellem Nørremarksvej og Højkildevej, hvor Nørremarksvej forudsættes forlænget til omfartsvejen, forventes derfor at blive mindre, da al tung trafik, som ikke har ærinde i Ørum, skal benytte omfartsvejen. Øvrig motoriseret trafik uden ærinde i landsbyen kan også forventes overvejende at ville benytte omfartsvejen. Det betyder, at krydset vil blive aflastet, og at trafikken flyttes til krydset mellem den forlængede Nørremarksvej og omfartsvejen. Ligeledes vil Højkildevej på strækningen mellem krydset og Ørumvej blive aflastet. Generelt vurderes det, at trafiksikkerheden i Ørum vil blive meget væsentligt forbedret.

Hverdagsdøgnetrafikken gennem Ørum er i juni 2014 optalt til 633 - heraf udgjorde 144-150 gennemkørende tunge køretøjer, hvilket modsvarer ca. 23 %. Størstedelen af trafikken foregår i dagtimerne mellem 8 og 18. Beboelserne i Ørum ligger meget tæt på vejen gennem landsbyen, hvorfor de påvirkes stærkt af støj, støv og vibrationer fra tunge køretøjer. På Højkildevej gennem Ørum by vil støjgenerne blive meget væsentligt reduceret, når den tunge gennemkørende trafik flyttes til omfartsvejen. Beregninger viser, at når omfartsvejen er anlagt, vil miljøstyrelsens vejledende grænseværdier for påvirkning af trafikstøj fra omfartsvejen kunne overholdes for alle boliger i området.

Idet den gennemkørende trafik flyttes væk fra landsbyen og dermed husene, der ligger meget tæt på vejen, forventes lysgener for langt de fleste boliger langs Højkildevej generelt at forbedres væsentligt. På grund af afstanden til nærmeste bebyggelse samt terrænformationer og hegnsbeplantning mellem landsbyen og vejanlægget, er det meget lidt sandsynligt, at der kan blive direkte lysindfald fra omfartsvejen til beboelserne på vestsiden af Ørum.

Midlertidige miljøpåvirkninger i anlægsfasen

I anlægsfasen vil der kunne forekomme støj, støv og vibrationer fra anlægsarbejderne i dagtimerne samt muligvis lugte fra asfalteringsprocessen, og i forbindelse med især omlægningen af krydset Højkildevej/Nørremarksvej vil der midlertidigt kunne forekomme genevirkninger, da der her er beboelse forholdsvis tæt på anlægsområdet. Der forventes ikke at kunne forekomme lysgener i forbindelse med anlægsarbejderne, da disse planlægges at foregå indenfor normal arbejdstid og i den lyse årstid. Genevirkninger fra anlægsarbejderne er midlertidige og vurderes ikke at være særlig væsentlige.

Kumulative effekter

Det vurderes, at de samlede miljøpåvirkninger ikke vil kunne give anledning til væsentlige kumulative effekter med kommende planer og projekter for området. Der foregår grusgravning nord for Ørum, som sammen med trafikstøj kan have en mindre væsentlig kumulativ effekt. Da omfartsvejen vurderes at mindske oplevelsen af støj fra især den tunge lastbiltrafik - dels fordi disse køretøjer vil kunne færdes på omfartsvejen uhindret og i et mere ensartet tempo dels fordi støjen genereres i længere borte fra beboelserne end i dag - vurderes også en eventuel kumulativ effekt at være mindre, når omfartsvejen er taget i brug.

0-alternativet

Med de væsentlige råstofressourcer i området nord for Ørum er det sandsynligt, at der de næste 30 til 40 år vil være uafbrudt graveaktivitet i området. Mængden af udvundne råstoffer vil variere i takt med de økonomiske konjunkturer i samfundet og hvorledes disse påvirker mængden og omfanget af anlægsarbejder, men med større eller mindre udsving i mængderne vil der passere råstoftransporter igennem Ørum så længe, der er råstoffer, hvis omfartsvejen ikke anlægges.

Sammenfatning og konklusion

På baggrund af miljøredegørelsen vurderes det, at der ikke vil være væsentlige fysiske miljøpåvirkninger ved anlæg af omfartsvejen vest om Ørum by, og at de negative påvirkninger af de visuelle forhold og oplevelsen af landskabet og kulturmiljøet er minimeret i størst muligt omfang ved vejanlæggets placering og udformning.

Omfartsvejen vurderes generelt at være en gevinst for området med færre trafikale gener for beboere i Ørum by og omegn. Efter anlægget af omfartsvejen vil især tung trafik gennem Ørum by reduceres markant, og dette vil medføre en stor forbedring af trafiksikkerheden og luftkvaliteten samt en væsentlig reduktion af påvirkninger fra støj, støv og vibrationer for områdets beboere, gående og cyklister.