

Til:

Planklagenævnet
Nævnenes Hus
Via Klageportalen

Horsens, den 3. februar 2022

Klage over vedtagelse af kommuneplantillæg 2017-34 Teknisk Anlæg, Horsens Vest, Horsens Kommune

Kommuneplantillæg 2017-34 Teknisk Anlæg, Horsens Vest er af Horsens Byråd vedtaget den 27. december 2021. Vi mener, at Kommunalbestyrelsen burde have undladt vedtagelsen, som, vi finder, er i strid med visse af kommunens egne retningslinjer for naturbeskyttelse og dermed også med Planlovens bestemmelse om, at en kommune skal arbejde for at realisere sine planer. Vi ser dette som retlige mangler. Vi ønsker overordnet set at redde et særligt og smukt naturområde fra ødelæggelse. Vi håber, at Planklagenævnet underkender byrådsvedtagelsen og hjemviser plantillægget til fornyet behandling.

På grund af tidshorizonten beder vi om, at klagen får opsættende virkning.

Plantillæggets genstand

Horsens Kommune har i 2020 solgt en byggegrund i et industrikvarter til et stort transport- og logistikfirma med en klausul om, at kommunen skal etablere en direkte vejforbindelse fra den solgte grund til E45. Denne vejforbindelse har kommunen fra projektets begyndelse udlagt med broforbindelse tværs igennem Bygholm Ådal hen over Kørup Enge – et område, som rummer store naturværdier, i kommuneplanen er udpeget som bevaringsværdigt landskab, og som er omfattet af flere naturbeskyttelsesmekanismer. Det oprindelige vejføringsforslag fra 2020 er det, der nu med udgangen af 2021 er blevet valgt.

En grundigere introduktion til projektet er tilgængelig på Horsens Kommunes hjemmeside under [Byrådsmødet 27.12.21](#), pkt. 3.

Områdets kvaliteter

Bygholm Ådal er i kommuneplanen udpeget som havende særlige naturbeskyttelsesinteresser, der skal bevares, forbedres og i videst muligt omfang friholdes fra byggeri og tekniske anlæg¹. Området er udover at være udlagt i Grønt Danmarkskort, også økologisk forbindelse, også kaldet spredningskorridor, som jf. kommunal retningslinje 3.2.4 skal friholdes for byggeri, der forringer forbindelsens kvalitet. Det ligger ganske tæt op ad Natura 2000 Habitatområde nr. 236, der findes beskyttede naturtyper i henhold til Naturbeskyttelseslovens §3, der lever tre af habitatdirektivets bilag IV-arter i ådalen, hvortil kommer i alt ni flagermusarter, som afdækkedes under feltundersøgelser.

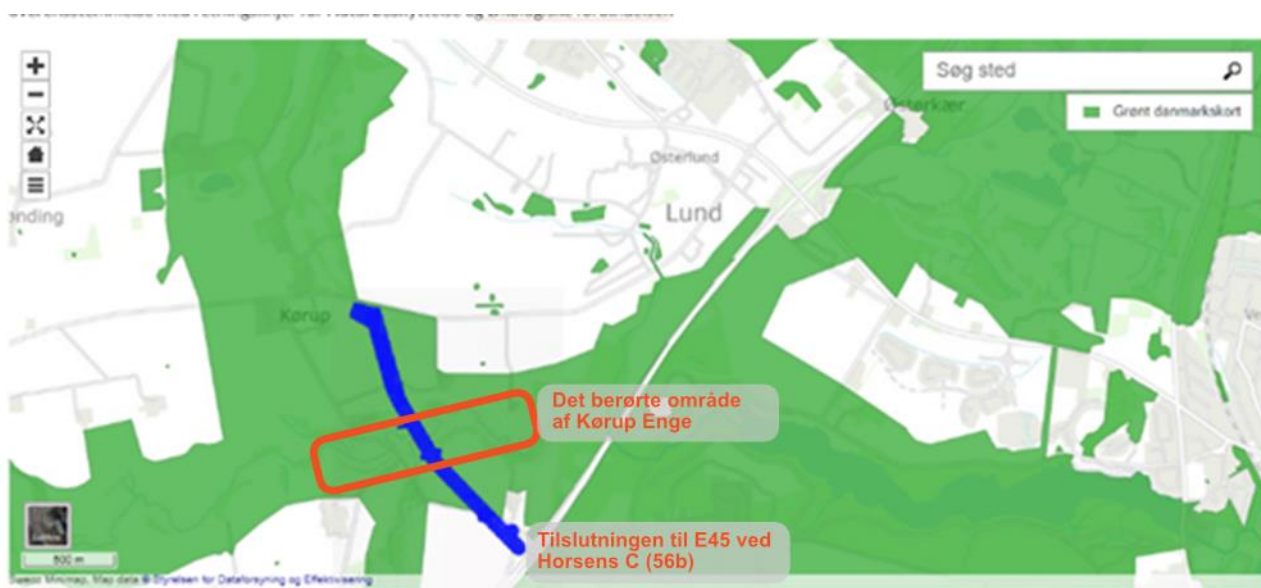
Dette må være et af de steder i landet, hvor flest naturinteresser løber sammen i et og samme punkt. Præcist igennem dette punkt vil vejplanen skære sig på en bro for at varetage andre interesser end netop naturens.

¹ <https://sektorplaner.horsens.dk/landskabsplan/landskabsomraader/10-bygholm-%C3%A5dal/anbefalinger-til-landskabet/>

Uoverensstemmelse med kommunal retningslinje under Grønt Danmarkskort

Iflg. Planlovens §11a stk. 1 nr. 14 skal en kommuneplan indeholde retningslinjer for varettagelse af naturbeskyttelsesinteresserne herunder prioriteret indsats inden for Grønt Danmarkskort. I Miljøstyrelsens vejledning til Grønt Danmarkskort (Juni 2017) hedder det under pkt. 6.1 om retsvirkning, at disse retningslinjer er bindende, og at kommunalbestyrelsen skal virke for, at bestemmelserne omsættes til virkelighed.²

Horsens Kommunes kommuneplan 2021-33 indeholder Retningslinje 3.3 for Grønt Danmarkskort³, hvori det hedder, at "3.3.5. Udpegninger indenfor Grønt Danmarkskort skal friholdes for byvækst, veje, og andre tekniske anlæg mv., der kan forringe naturindholdet og levesteder og spredningsveje for vilde planter og dyr, i overensstemmelse med retningslinjer for Naturbeskyttelse og Økologiske forbindelser."



Figur 1 Grønt Danmarkskort (udsnit) for Horsens Kommune med den vedtagne vejkorridor over Kørup Enge (Kommuneplantillæg 2017-34) indsat med blå farve.

Kommunen skriver i det endeligt vedtagne kommuneplantillæg 2017-34, at "En del af vejkorridoren i kommuneplantillægget er (...) omfattet af Grønt Danmarkskort." Det er korrekt, at kun en del af vejkorridoren overlapper Grønt Danmarkskort, men det er dog den helt afgørende del af korridoren, som det ses af kortet i figur 1 ovenfor. Kun en lille og naturmæssigt mindre betydende del falder udenfor, helt tæt op til motorvejstilslutningen mod syd.

Vi finder, at kommuneplantillægget er i strid med retningslinje 3.3.5 i og med, at vejforløbet i det væsentlige befinder sig indenfor et areal af kommunen udpeget til Grønt Danmarkskort, der skal friholdes for anlæg af veje mv. for så vidt som dette vil kunne skade naturindholdet.

Vi forstår retningslinje 3.3.5's begreb 'naturindhold' bredt som omfattende også de oplevelsesmæssige kvaliteter, idet området for mange er et rekreativt sted, og dets værdi som sådan eksisterer også

² <https://mst.dk/natur-vand/natur/national-naturbeskyttelse/groent-danmarkskort/> og <https://www.retsinformation.dk/eli/lt/2020/1157> LBK nr. 1157 af 01/07/2020. Begge læst 18.1.22

³ I Kommuneplan 2021-33 som vedtaget 13.12.21. Læst 18.1.22

uafhængigt af øvrige naturværdier, som er opgjort for det helt tæt ved beliggende Natura 2000-område og dets mange optalte arter.

Brud på spredningskorridor

En af de ting, som Grønt Danmarkskort har til formål at sikre i kommuneplanlægningen, er de økologiske forbindelser/spredningskorridorer.

Det foreslåede vejanlæg gennemskærer en vigtig spredningskorridor for bl.a. bilag IV-arten odder. Ifølge miljøkonsekvensvurdering⁴ findes der en stabil bestand af oddere i projektområdet for vejanlægget. Af samme rapport fremgår det, at arten generelt er sårbar over for fragmentering og forstyrrelser af dens levesteder, hvilket f.eks. sker ved etablering af vejanlæg. Det konkluderes, at der fortsat vil være "fri passage" langs Bygholm Å, men der tages ikke stilling til, om den kontinuerlige støj fra vejen vil påvirke odderens ophold i området⁵.

Der er således her vejet fra princippet om, "jf. EU-lovgivningen, at projekter og planer kun kan realiseres, hvis der opnås vished om, at de ikke påvirker habitat-områders og eller bilag IV-arters gunstige bevaringsstatus væsentligt", som det hedder i en af projektets miljøanalyser.⁶ En sådan vished foreligger ikke i odderens tilfælde. Planen forekommer at gå imod flere af kommunens retningslinjer under 3.2 Økologiske Forbindelser, herunder 3.2.1, hvori det hedder, at udpegede økologiske forbindelser indgår i Grønt Danmarkskort, hvor "ubrudte og uforstyrrede natursammenhænge [skal] bevares og om muligt forbedres." Retningslinje 3.2.2 søger at prioritere spredningsmuligheder, og i Retningslinje 3.2.4 hedder det, at "Udpegede økologiske forbindelser skal friholdes for byggeri, anlæg og arealanvendelse, der forringer forbindelsens kvalitet." Vi finder, at planen modsiger intentionerne i disse retningslinjer.

Brud med sektorplan

Om *Tekniske anlæg og infrastrukturanlæg*⁷ skriver kommunen i sektorplanen for landskabsområdet Bygholm Ådal et antal anbefalinger til sig selv om den fremtidige, planmæssige ageren i området, at

"Dallandskabet bør friholdes for nye tekniske anlæg i eller på tværs af dalen. Der bør desuden være opmærksomhed på, at nye anlæg i det omgivende landskab kan være synlige fra dalen. Af hensyn til dalens oplevelsesværdi og visuelle karakter bør værnes om, at dalen så vidt muligt kan opleves uden teknisk påvirkning."

Det hedder videre sammesteds, at "Hele dallandskabet bør friholdes for ny bebyggelse", og der henvises til sårbarhedsvurderingen for begrundelserne for disse anbefalinger.

Om landskabskarakterens sårbarhed⁸ skriver kommunen bl.a., at "Landskabets karakter vurderes generelt sårbart, da selv små ændringer kan få stor betydning for landskabets bærende karaktertræk" og

⁴ WSP: Natura 2000-konsekvensvurdering samt vurdering af bilag IV-arter for ny forbindelsesvej, Vrøndingvej – E45, Horsens. September 2021. Bilag til vedtagelse af kommuneplantillæg 2017-34 i december 2021.

⁵ Natura 2000-konsekvensvurderingen mv. rummer trafikprognosetal, hvorefter der påregnes et køretøj hvert 12. til 13. sekund i gennemsnit over døgnet. Godt 15 % vil være lastbiler, heraf vil nogle være de større modulvogntog. I spidsbelastningstimerne vil køretøjsfrekvensen være to til tre gange højere.

⁶ December 2020, Horsens Kommune, Miljørapport – miljøvurdering af forslag til Kommuneplantillæg 2017-33 Erhverv, Mossvej, Horsens Vest, afsnit 3.3 Natur. Det skal bemærkes, at projektet 2017-33 var et forudgående planforslag, der senere er opsplittet i to, herunder for adgangsvejens vedkommende det her behandlede 2017-34.

⁷ <https://sektorplaner.horsens.dk/landskabsplan/landskabsomraader/10-bygholm-%C3%A5dal/anbefalinger-til-landskabet/>

⁸ <https://sektorplaner.horsens.dk/landskabsplan/landskabsomraader/10-bygholm-%C3%A5dal/vurdering-af-landskabets-karakter/landskabskarakterens-saarbarhed/>

”Landskabet vurderes generelt sårbart over for nye tekniske anlæg og infrastrukturanlæg på tværs af dalen eller i synlig afstand fra dalen. På grund af dalens ofte lille skala og rumligt meget afgrænsede karakter kan nye store anlæg på tværs af dalen komme til at virke dominerende afhængig af anlæggets skala og karakter. Samtidig er landskabet vurderet at være et oplevelsesrigt landskab, hvor landskabets visuelle karakter er afgørende. Helt særligt er de dele af dalen, der opleves uden teknisk påvirkning. Derfor vurderes en yderligere teknisk påvirkning af landskabet at svække oplevelsesværdien.”

Det er for os klart, at planen forringer naturindholdet, hvis man med naturindhold ikke blot tænker i flora og fauna, men også har fokus på den oplevelsesrigdom, et stykke natur kan have for et menneske ved den blotte passage. Desværre har man i planerne for vejføringen valgt at gøre netop, hvad kommunen anbefaler sig selv at undlade.

Brud med principper for bevaringsværdige landskaber

Ifølge kommuneplanen er bevaringsværdige landskaber i Horsens Kommune ”i overvejende grad knyttet til fjordlandskabet og ådal-, sø- og bakkelandskaberne. Disse områders geologiske, topografiske og kulturhistoriske indhold rummer stor fortællerværdi samt betydelig landskabelig og rekreativ værdi.” Det hedder videre, at ”landskabelige kvaliteter er af stor betydning for bosætning og rekreation.” og ”Ådale med kær og enge og vandløb skal så vidt muligt friholdes for byggeri og bevoksning for at kunne bevare landskabets kulturhistoriske fortællerværdi og æstetik.”

Bygholm Ådal er i sin helhed, og særligt i det her berørte område, i kommuneplanen registreret netop som ’bevaringsværdigt landskab’. Retningslinje 3.5.4 fastslår, at ”De udpegede bevaringsværdige landskaber skal som udgangspunkt friholdes for byggeri, vejanlæg og tekniske anlæg.” I Retningslinje 3.5.7 hedder det, at ”Etablering af nybyggeri og nyanlæg, der kan ændre et bevaringsværdigt landskabs karakter, kræver en helhedsvurdering.” Vi finder at projektet med en gennemgående vej på en bro gennem Bygholm Ådal bryder med disse retningslinjer, idet landskabet ikke friholdes for vejanlæg, og vi heller ikke har set, at der skulle være udført nogen helhedsvurdering.

Brud med nationale kulturarvsinteresser

Kommuneplanens miljøvurdering rummer i et statusafsnit betragtninger over sammenhængen mellem kulturarv og landskaber. Det hedder her i afsnit 3.1.3 Kulturarv og Landskaber: ”Det er en national interesse, at planlægningen af det åbne land er med til at sikre, at de værdifulde landskaber bevares, herunder at de åbne kyster og geologiske værdier fortsat udgør en væsentlig natur- og landskabsværdi. Landskabet, og særligt de bevaringsværdige landskaber, bør som udgangspunkt friholdes for byggeri og tekniske anlæg af hensyn til den landskabelige oplevelse.”

Det er vores opfattelse, at kommunen ikke i tilstrækkelig grad tager hensyn til principperne, som de udtrykkes i miljøvurderingen, idet landskabet her netop ikke friholdes for tekniske anlæg.

Klagesammenfatning

Vi har ovenstående søgt at vise, at kommuneplantillægget 2017-34 er i strid med kommunens

- Sektorplan 10 for Bygholm Ådal
- Retningslinjer 3.2.1, 3.2.2 og 3.2.4 fsva. Spredningskorridorer
- Retningslinje 3.3.5 fsva. Grønt Danmarkskort
- Retningslinjer 3.5.4 og 3.5.7 fsva. Bevaringsværdige landskaber

Heraf kommer kommunen endvidere i strid med Planlovens §12, idet kommunen ikke i tilstrækkelig grad virker for sin egen kommuneplans gennemførelse, når disse retningslinjer tilsidesættes.

Vi finder, at Habitatbekendtgørelsens forsigtighedsprincip er tilsidesat fsva. bilag-IV-arten odder i planområdet.

Vi finder, at der med fastlæggelsen af vejkorridoren gennem ådalen sker et brud med de nationale kulturarvsinteresser, der er udtrykt i kommuneplanens miljøvurdering.

Vi betragter dette som alvorlige, retlige mangler ved den vedtagne plan.

Vi beder derfor Planklagenævnet om at se nærmere på de retlige omstændigheder omkring planens tilvejebringelse og vedtagelse ud fra de her givne indsigelser.

Vi beder endvidere Planklagenævnet lade denne klage få opsættende virkning for de påtænkte arbejder. Kun hvis det kan lykkes at få standset ødelæggelsen af Kørup Enge-området, har denne klageskrivelse opfyldt sin mission. Men dette vil vanskeligt kunne opfyldes, hvis nævnets afgørelse først foreligger måske om 10 måneder, der er nævnets aktuelle, gennemsnitlige sagsbehandlingstid⁹. Ifølge kommunens planoversigt er der nemlig tale om, at vejprojektet forventes at gå i gang allerede i midten af indeværende år¹⁰. Den salgsaftale, Horsens Kommune har indgået med køber af grunden¹¹, rummer en klausul om, at vejføringen, som er genstand for dette kommuneplantillæg, skal være etableret senest 1. december 2022.

Vi håber på nævnets velvilje, og står gerne til rådighed med yderligere oplysninger, hvis dette måtte ønskes.

Med venlig hilsen

p.b.v.

Poul Erik Nielsen, formand

⁹ <https://naevneneshus.dk/sagsbehandlingstider/> For Planklagenævnet opgøres den gennemsnitlige sagsbehandlingstid pr. november 2021 til 9,6 måneder. Læst 18.1.22

¹⁰ Ifølge byrådsreferat om *Anlægsbevilling*, som vedtaget 27.12.21, lyder den forventede tidsplan for projektets realisering: "Opstart i marken: Juni 2022. Åbning af vejforbindelsen: August 2023".

¹¹ *Betinget købsaftale mellem Horsens Kommune og DSV Road A/S*. Underskrevet juni-juli 2020.