

Miljøvurdering

Forslag til lokalplan 1080 for omfartsvej ved Ørum
og Kommuneplantillæg nr. 13



HEDENSTED
KOMMUNE

Juli 2015



Indhold

Indholdsfortegnelse

Indledning	3
Baggrund	4
Proces.....	4
Planlægningen, som skal miljøvurderes	5
Fastlæggelse af miljøvurderingens indhold	5
Scoping.....	6
Miljøredøgørelsens metode og opbygning.....	7
Alternativer	8
Ikke teknisk resume	10
Beskrivelse af landskab og kulturarv	12
Belyste alternativer.....	32
Valg af linjeføring	34
Beskrivelse af vejprojekt	35
Natur.....	40
Landskab og kulturarv.....	44
Levevilkår.....	46
Kumulative effekter	53
Miljøpåvirkninger i anlægsfasen.....	53
Sammenfatning og konklusion.....	53
Afværgeforanstaltninger	54
Overvågning	54
Referencer.....	55

Miljøvurderingen er udarbejdet af By & Landskab i Hedensted Kommune med væsentlige bidrag og illustrationer udarbejdet af MOE A/S og Planværkstedet ApS.

Copyright © Kort- og Matrikelstyrelsen og Copyright Blom

Indledning

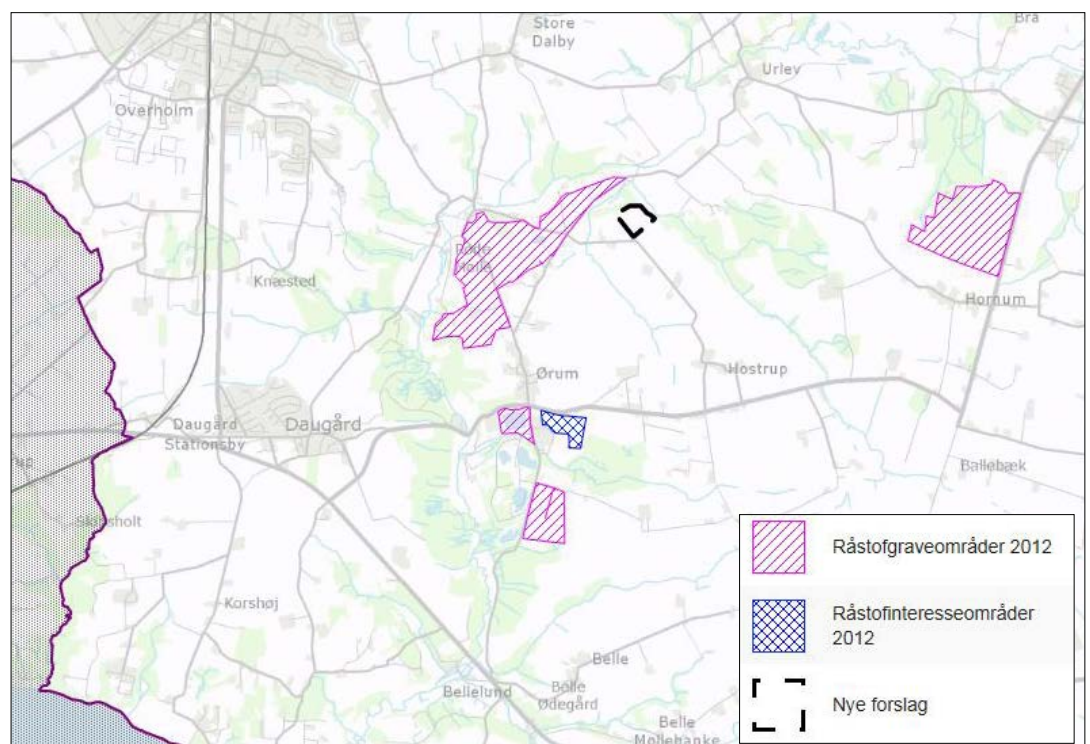
Denne redegørelse er en miljøvurdering af forslag til lokalplan 1080 for omfartsvej ved Ørum samt forslag til kommuneplantillæg nr. 13 til Hedensted Kommuneplan 2013-2025 udarbejdet i overensstemmelse med Lov om Miljøvurdering af planer og programmer.

Landsbyen Ørum er alvorligt belastet af tung trafik i form af grustransporter fra råstof-indvindingsområderne nord for byen til Ørumvej og derfra mod vest til hovedlandevej 23. Der udarbejdes derfor en lokalplan og et kommuneplantillæg, som skal give mulighed for at etablere en omfartsvej vest om Ørum by, der kan løse de trafikale problemer og generikninger, beboerne oplever som følge af råstoftransport gennem landsbyen. Herudover giver planerne mulighed for etablering af regnvandsbassiner til afledning og forsinkelse af overfladevand fra omfartsvejen inden fordampning og nedsivning.

Hedensted kommune har ved den indledende screening samt scoping af planerne med udgangspunkt i lovens § 3 vurderet, at der skal foretages en miljøvurdering, der særligt fokuserer på landskab og kulturmiljø og danner grundlag for linjeføring og udformning af vejanlægget og de tilhørende anlæg til regnvandshåndtering. Derudover skal temaerne vand, natur og biologisk mangfoldighed, befolkningens levevilkår, socioøkonomiske forhold, sundhed, trafikale forhold, støj og luft, samt tilgængelighed og grøn struktur belyses i et omfang, der står i forhold til den miljøpåvirkning, der på baggrund af en screening og scoping forventes ved en realisering af planlægningen.

Miljøvurderingen skal understøtte den offentlige debat om planforslagene og fremlægges derfor i høring sammen med de planforslag, der bliver miljøvurderet.

Miljøscreeningen og miljøvurderingens indhold (scoping) har været i forhøring hos andre berørte myndigheder i perioden fra den 1. til den 15. april 2015 og det endelige indhold i miljøvurderingen er fastlagt på baggrund af denne høring.



Udsnit af interaktivt kort fra maj 2015 på Region Midtjyllands hjemmeside, som viser eksisterende, udlagte og foreslåede graveområder ved Ørum

Baggrund

Baggrund

I 2013 blev der i Hedensted Kommune indvundet i alt 480.000 m³ sand og grus, hvilket gør kommunens indvinding af denne type råstoffer til den næststørste i Region Midtjylland.

Råstofressourcerne i graveområderne nord for Ørum er af en særlig type, som ikke umiddelbart kan erstattes af geologiske forekomster i andre nærliggende graveområder og som derfor vurderes at være af væsentlig national interesse. Region Midtjylland har sat som forudsætning for yderligere udlæg af graveområder, som kan sikre udnyttelse af de meget omfattende forekomster nord for Ørum, at der etableres en alternativ rute for den tunge trafik, grusudvindingen generer, end den snævre og uegnede Højkildevej, som passerer igennem landsbyen Ørum.

Med de nuværende råstofressourcer i området er det sandsynligt, at der de næste 30 til 40 år vil være graveaktivitet i Ørum området. Mængden af udvundne råstoffer vil variere i takt med de økonomiske konjunkturer og hvorledes disse påvirker mængden og omfanget af anlægsarbejder i Jylland. Det vurderes, at der med disse større eller mindre udsving i mængderne vil passere tung trafik igennem Ørum så længe, der er råstoffer - medmindre der etableres en omfartsvej.

Proces

Der planlægges sjældent for vejanlæg i det åbne land, men lokalplanpligten er skærpet, når det handler om anlæg i landzone tæt på en landsby. Desuden åbner lokalplanprocessens offentlighedsfaser mulighed for, at landsbyen Ørums beboere kan få indblik i og øve indflydelse på planlægningen, hvilket Hedensted Kommune har vurderet er særlig væsentligt i forhold til planlægningen for en omfartsvej, som skal aflaste landsbyen.

Siden et dialogmøde i Ørum den 10. august 2011 med deltagelse af kommunen, lokalrådet i Ørum, grusgravsejerne og repræsentanter fra Ørum Kirke og Haderslev Stift, er der løbende pågået en dialog for at fastlægge den trafikale løsning, der kunne være relevant med henblik på at aflaste Ørum by for tung og gennemkørende lastbiltrafik.

Byrådet vedtog på denne baggrund den 5. marts 2012 at igangsætte forarbejdet for planlægning for anlæg af en omfartsvej ved Ørum til afhjælpning af lastbiltrafikken gennem byen, som hovedsageligt genereres af råstofudvindingen nord for byen.

Inden udarbejdelsen af forslag til kommuneplantillæg og lokalplan blev der afholdt en foroffentlighedsfase med indkaldelse af idéer og forslag på grundlag af et idéoplæg til den kommende omfartsvej. Idéoplægget var fremlagt i offentlig høring i perioden fra 10. april til 8. maj 2013.

I forlængelse heraf vedtog Hedensted Byråd den 25. september 2013 at fremlægge forslag til lokalplan 1080 for en omfartsvej vest om Ørum samt tillæg nr. 23 til Hedensted Kommuneplan 2009 - 2021 i offentlig høring i 8 uger fra den 9. oktober til den 4. december 2013. Efter anmodning fra Haderslev Stift gjorde Naturstyrelsen den 4. december 2013 indsigelse mod byrådets endelige vedtagelse af kommuneplantillæg nr. 23 og lokalplan 1080. Indsigelsen er begrundet med den negative påvirkning af kulturarvsinteresserne tilknyttet Ørum Kirke, præstegård og skole.

Naturstyrelsen tilbød efterfølgende at mægle mellem Haderslev Stift og Hedensted Kommune. Flere afholdte møder og anvendelsen af landskabskaraktermetoden har ledt frem til, at Hedensted Kommune på seneste mæglingsmøde den 13. marts 2015 fremlagde et justeret vejprojekt, som ifølge Naturstyrelsens referat af 16. marts 2015 blev accepteret af parterne som indeholdende det minimums beskyttelsesniveau, der kunne danne grundlag for fornyet planlægning for en omfartsvej ved Ørum.

De samlede ændringer af vejprojektet er så væsentlige, at planforslag herfor og en tilhørende miljøvurdering skal omarbejdes gennemgribende og fremlægges i fornyet offentlig høring i 8 uger.

Planlægningen, som skal miljøvurderes

Der er ikke i kommuneplanen udlagt areal til eller foretaget en arealreservation til en omfartsvej ved Ørum. Derfor er der udarbejdet et forslag til tillæg nr. 13 til Hedensted Kommuneplan 2013-2025 som en forudsætning for at kunne udarbejde en lokalplan 1080 for en omfartsvej ved Ørum. Kommuneplantillæg nr. 13 udlægger et nyt rammeområde 3.T.07 med samme afgrænsning som lokalplanens område, og åbner ikke mulighed for opførelse af bebyggelse eller andre anlæg end omfartsvejen og tilhørende anlæg til regnvandshåndtering.

Kommuneplantillæg nr. 13 og lokalplan 1080 omfatter areal til det nye vejprojekt, der består af en maksimalt 1.100 meter lang ny vejstrækning fra Højkildevej nord for Ørum til Ørumvej sydvest for Ørum samt de nødvendige skråningsanlæg og ændringer af de eksisterende veje, der skal tilsluttes den nye omfartsvej. Desuden indgår areal til etablering af anlæg til forsinkelse og nedsivning af overfladevand fra vejen og skråningsanlæg. Da skråningsarealerne er minimerede og anlægges med meget lave hældningsgrader hen mod selve vejanlægget, og derfor fortsat kan være i landbrugsdrift, forudsættes kun selve vejarealet og arealerne til anlæg til regnvandshåndtering at blive matrikulært udstykket som offentligt vejareal.

Lokalplanområdet er beliggende i landzone og skal forblive i landzone. Lokalplanen tildeles bonusvirkning og erstatter dermed de landzonetilladelser, der efter planlovens § 35, stk. 1 er nødvendige for at realisere de anlæg, der lokalplanlægges for.



Afgrænsning af planområde på ortofoto

Fastlæggelse af miljøvurderingens indhold

På baggrund af udkast til screening og scoping har Hedensted Kommune forudsat, at der skal gennemføres en miljøvurdering af de kommende forslag til kommuneplantillæg og lokalplan i henhold til lovbekendtgørelse nr. 939 af 3. juli 2013, § 3, 1), da vejprojektet er omfattet af pkt. 10e på bekendtgørelsens bilag 4.

Andre berørte myndigheder har i perioden fra den 1. til den 15. maj 2015 haft mulighed for at kommentere udkast til miljøscreening og scoping og oplyse om miljømæssige forhold, som bør undersøges og/eller belyses i miljøvurderingen. Der er ikke indkommet bemærkninger i forhøringen af andre berørte myndigheder, som giver anledning til at ændre den vurdering af miljøpåvirkningerne, som er fremkommet i udkastet til screening og scoping af planlægningen.

Scoping

Scoping for miljøvurdering af forslag til lokalplan 1080 og tillæg nr. 13 til Hedensted Kommuneplan 2013-2025

I nedenstående tabel er angivet, hvordan planforslagene vurderes eventuelt at kunne påvirke miljøet. Angivelserne har baggrund i en miljøscreening samt offentligt tilgængelig viden og registreringer.

- ⤴ 0 betyder neutral påvirkning.
- ⤴ + P betyder mulig mindre positiv påvirkning.
- ⤴ + N betyder mulig mindre negativ påvirkning.
- ⤴ ++ P betyder mulig væsentlig positiv påvirkning
- ⤴ ++ N betyder mulig væsentlig negativ påvirkning

Antaget påvirkning jf. ovenstående	0	+P	+N	++P	++N
Internationale beskyttelsesområder	X				
Vandplanerne	X				
Miljøet generelt	X				
Biologisk mangfoldighed		X			
Befolkningen				X	
Menneskers sundhed				X	
Trafiksikkerhed og fremkommelighed				X	
Fauna og flora		X			
Jordbund	X				
Vand	X				
Luft		X			
Klimatiske faktorer	X				
Materielle goder				X	
Landskab			X		
Kulturarv og kirker samt deres omgivelser					X
Arkitektonisk og arkæologisk arv			X		
Det indbyrdes forhold mellem ovenstående faktorer		X			
Andre miljøpåvirkninger	X				
Samspillet mellem emnerne		X			

Scoping vil være udgangspunkt for vurderingen af miljøpåvirkningen for de enkelte emner.

Det er desuden vurderet, at der ikke er væsentlige kumulative effekter, hvor miljøpåvirkningerne fra et emne forstærker miljøpåvirkningerne fra et andet emne.

Konklusion

Som det fremgår, har særlig vejanlæggets mulige indvirkning på oplevelsen af området kirke-omgivelser 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.

Miljøredegørelsens metode og opbygning

Formålet med en miljøvurdering er at få belyst de miljømæssige konsekvenser, inden der træffes beslutning, der eventuelt kan påvirke miljøet væsentligt. Miljøvurderingen skal desuden understøtte den offentlige debat om planforslagene og fremlægges derfor i høring sammen med de planforslag, der bliver miljøvurderet.

Miljøvurderinger udføres på grundlag af den foreliggende viden på det tidspunkt, hvor planforslagene udarbejdes, og omfatter vurderingen af planer og programmets sandsynlige væsentlige indvirkning på miljøet, herunder den biologiske mangfoldighed, befolkningen, menneskers sundhed, flora og fauna, jordbund, vand, luft, klimatiske faktorer, materielle goder, landskab, kulturarv, herunder kirker og deres omgivelser samt arkitektonisk og arkæologisk arv, og det indbyrdes forhold mellem samtlige faktorer.

Hedensted kommune har ved den indledende screening samt scoping af planerne med udgangspunkt i lovens § 3 vurderet, at der skal foretages en miljøvurdering, der særligt fokuserer på kulturhistoriske og landskabelige karaktertræk. Beskrivelsen heraf efter landskabskaraktermetoden udgør desuden grundlaget for valg af linjeføring og udformning af vejanlægget og de tilhørende anlæg til regnvandshåndtering. Derudover belyses den biologiske mangfoldighed, befolkningen, menneskers sundhed, flora og fauna, jordbund, vand, luft, klimatiske faktorer, materielle goder, landskab, kulturarv, herunder kirker og deres omgivelser samt arkitektonisk og arkæologisk arv, og det indbyrdes forhold mellem samtlige faktorer i et omfang, der står i forhold til den miljøpåvirkning, der på baggrund af en screening og scoping forventes ved en realisering af planlægningen.

Under afsnittene på side 3-5 er der redegjort for baggrunden for miljøredegørelsen og processen, og planlægningens indhold og hovedformål er beskrevet.

Alternativer

Redegørelse for baggrunden for fravalgte og belyste alternativer til omfartsvejens linjeføring samt beskrivelse af 0-alternativet, hvor der ikke anlægges en omfartsvej.

Ikke-teknisk resumé

af de oplysninger, der gives under nedennævnte punkter.

Miljøredegørelse

Gennemgang af landskab og kulturarv i Ørum efter landskabskaraktermetoden

Belyste alternativer

Valg af linjeføring

Beskrivelse af vejprojekt

Herefter redegøres der for eventuelle ændrede påvirkninger af eksisterende miljøforhold som følge af en realisering af planforslagene ifølge Lov om miljøvurdering af planer og programmer, §1, stk. 2 under hovedafsnittene:

Natur

Landskab og Kulturarv

Levevilkår

Miljøpåvirkninger i anlægsfasen

Kumulative effekter

Afværgeforanstaltninger

Oplyser om tiltag, som indgår i planlægningen for at begrænse og så vidt muligt opveje eventuel væsentlig negativ indvirkning på miljøet ved planforslagenes gennemførelse.

Overvågning

Foranstaltninger vedrørende overvågning, jfr. Lov om Miljøvurdering af planer og programmer, § 9, stk. 2, og § 11.

Referencer

Oplysning om baggrundsmateriale anvendt til udarbejdelsen af miljøvurderingen.

Alternativer

Alternativer

Ifølge Lov om miljøvurdering af planer og programmer, §7, stk. 2 skal en miljøvurdering indeholde en kort skitsering af grunden til at vælge de alternativer, der har været behandlet.

Lovens krav om miljøvurderingens belysning af alternativer er opfyldt dels ved beskrivelsen af de fravalgte og de belyste alternativer dels ved beskrivelsen af det såkaldte 0-alternativ, som er en situation, hvor planlægningen ikke gennemføres og omfartsvejen derfor ikke kan realiseres.

Fravalgte alternativer

Området vest for Ørum er et kuperet og velafgrænset landskabsrum mellem landsbyen og skoven vest herfor, som rummer væsentlig oplevelsesmæssig og rekreativ værdi for især landsbyens beboere. Mulighederne for at etablere omfartsvejen øst om Ørum er derfor indledningvis blevet overvejet i de første faser af planlægningen i 2012-2013. Flere muligheder for en omfartsvej øst om Ørum blev undersøgt og vejteknisk vurderedes det, at en omfartsvej på landsbyens østside ikke tilfredsstillende ville løse trafikproblemet i landsbyen, fordi den ikke vurderes at kunne blive særlig fremkommelig for tung trafik, og at ruten gennem landsbyen derfor sandsynligvis ofte ville blive foretrukket.

Øst for Ørum ville en linjeføring for en ny vej indebære stor synlighed i områder med visuel sårbarhed, fordi vejen ville komme til at ligge i noget af det højeste terræn i lokalområdet og desuden passere det udpegede kulturmiljø ved Højvang nordøst for Ørum. Her er terrænet endnu mere kuperet med mere bratte skråninger end vest for Ørum og dermed mere uegnet til anlæg af en omfartsvej for de særligt store og tunge grustransporter. Den forudsatte indgriben i og påvirkning af terræn og landskab blive langt mere omfattende og voldsomt ved anlæg af omfartsvejen øst om Ørum end ved anlæg af omfartsvejen vest om landsbyen.

To af de overvejede østlige alternativer lå derudover i et område med særlige drikkevandsinteresser hvilket ville forudsætte ekstra overvågenhed og afværgeforanstaltninger i anlæg og drift for at beskytte af grundvandet.

En af de overvejede muligheder for en østlig linjeføring for omfartsvejen via den eksisterende "Hostrupvej", som også blev undersøgt, ville medføre, at vejen skulle lukkes i anlægsperioden, da denne løsning overvejende er en væsentlig udbygning og omkostningstung omlægning af en eksisterende vej.

Samtlige muligheder for østlige alternativer til en linjeføring for omfartsvejen ville desuden være væsentligt længere end de mulige vestlige alternativer, hvilket ville medføre større råstofforbrug og øgede miljøpåvirkninger i anlægs- og driftsfasen, udover at der ikke var økonomisk grundlag for at gennemføre etableringen af disse meget længere og langt mere komplicerede vejanlæg.

Det var væsentligt for fravalget af en østlig linjeføring for omfartsvejen, at vejen indenfor det givne anlægsbudget virkelig skulle kunne løse opgaven med at flytte den tunge gennemkørende trafik væk fra Højkildevej i Ørum og desuden kunne befærdes med den af politimyndigheden forudsatte hastighed, fremkommelighed og trafiksikkerhed. På denne baggrund er det tidligt valgt at arbejde videre med en omfartsvej vest om Ørum, til hvilken der er belyst forskellige alternative linjeføringer i miljøredegørelsen.

Belyste alternativer

på grundlag af landskabskaraktermetoden er der på side 30-34 belyst forskellige alternativer linjeføringer til og udpeget en anbefalelsesværdig linjeføring for og givet anbefalinger til udformning af en ny omfartsvej vest om Ørum.

0-alternativet

0-alternativet, som er en situation, hvor planlægningen ikke gennemføres og omfartsvejen derfor ikke kan realiseres, betyder, at trafiksituationen i og omkring Ørum vil være uændret.

Råstoffressourcerne i graveområderne nord for Ørum er af en særlig type, som ikke umiddelbart kan erstattes af geologiske forekomster i andre nærliggende graveområder og som



Billede fra Højkildevej i Ørum, som viser hvorledes fortove må tages i brug, når 2 lastbiler skal passere hinanden. © Horsens Folkeblad/Hedensted Avis

derfor vurderes at være af væsentlig national interesse. Region Midtjylland har i retningslinjerne i råstofplanen forudsat for udlæg af yderligere udlæg af graveområder, som kan sikre udnyttelse af de omfattende råstofressourcer nord for Ørum, at der etableres en alternativ rute for den tunge trafik, grusudvindingen generer end den snævre og uegnede Højkildevej, som passerer igennem landsbyen Ørum. Hvis der ikke anlægges en omfartsvej, vil der derfor ikke være mulighed for fremadrettet at udnytte de rige og forholdsvis sjældne råstofforekomster nord for Ørum.

Hverdagsdøgnetrafikken gennem Ørum er i juni 2014 optalt til 633 - heraf udgjorde 144-150 gennemkørende tunge køretøjer, hvilket modsvarer ca. 23 %. Råstofforekomsterne nord for Ørum er meget omfattende og vurderes at ligge langt udover, hvad der aktuelt er udpeget til graveområder i Region Midtjyllands Råstofplan. På baggrund af de givne råstofressourcer er det sandsynligt, at der de næste 30 til 40 år vil være graveaktivitet i Ørum området.

Råstoftrafikken fra graveområderne nord for Ørum vil altid variere i takt med de økonomiske konjunkturer og hvorledes disse påvirker mængden og omfanget af anlægsarbejder i især Nordeuropa, men det vurderes urealistisk fremadrettet at forvente en generel nedgang i råstofbehovet. Hvis der ikke etableres en omfartsvej, vurderes det derfor at være sikkert, at der med større eller mindre udsving i mængderne vil passere tung trafik igennem Ørum så længe, der er råstoffer tilbage i de udlagte graveområder nord for landsbyen.

Hvis omfartsvejen vest om Ørum ikke realiseres, vil det betyde, at det fine landskabsrum mellem landsbyen og Storskov ikke visuelt eller fysisk bliver påvirket af et tosporet vejanlæg egnet til og befærdet med tung lastbiltrafik. Ligeledes vil de væsentlige kulturarvsinteresser, som især kirke, kirkeomgivelser, kirkejord og beskyttede diger tilsammen udgør, ikke blive påvirket og udsigten fra de mest fritliggende beboelser på landsbyens vestside - herunder blandt andet præstegården - vil være uændret.

Hvis omfartsvejen ikke realiseres, vil hovedparten af beboerne i Ørum til gengæld fortsat blive plaget af støj, støv og vibrationer genereret af råstofkørslen, hvilket vurderes at have en væsentlig negativ effekt på såvel livskvalitet og sundhed som på bosætning, huspriser og muligheden for at sælge en stor del af landsbyens boliger. Desuden vil der fortsat være en meget væsentlig risiko for trafikuheld og materielle skader på og langs med den smalle og krogede Højkildevej, hvor den tunge og dobbeltrettede trafik med lastbiler skal passere forbi landsbyens tæt placerede randbebyggelse.

Ikke teknisk resumé

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 dyrkningskråninger 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 hegnsbepantning 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.

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 med skov på den ene side og artsfattigt landbrugsareal på den anden side, vurderes påvirkningen at være ubetydelig. Natur-, dyre- og planteliv i øvrigt forventes generelt kun minimalt påvirket, fordi vejen anlægges gennem artsfattigt landbrugsland.

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 gennemkør-

selsforbud 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 trafikikkerheden i Ørum vil blive meget væsentligt forbedret.

Hverdagsdøgntrafikken 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 vejen er anlagt, vil miljøstyrelsens vejledende grænseværdier for påvirkning af trafikstøj kunne overholdes for alle boliger i området.

Idet den gennemkørende trafik flyttes væk fra landsbyen og dermed husene, der ligger meget tæt på vejen, vil lysgenerne for boligerne langs Højkildevej forbedres væsentligt. På grund af afstanden til nærmeste bebyggelse samt terrænforskel og hegnsplantning mellem landsbyen og vejanlægget, er det meget lidt sandsynligt, at der kan blive direkte lysindfald til beboelser på vestsiden af Ørum. Det er dog sandsynligt, at man fra en del af beboelserne på vestsiden af landsbyen vil kunne se lys fra billygter ude i landskabet.

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 trafikikkerheden og luftkvaliteten samt en væsentlig reduktion af påvirkninger fra støj, støv og vibrationer for områdets beboere, gående og cyklister.

Miljøredegørelse

Den del af miljøredegørelsen, som har været mest væsentlig for udvælgelsen af omfartsvejens placering og udformning, er en særskilt rapport, som Hedensted Kommune har ladet udarbejde af Planværkstedet ApS. Rapporten er udarbejdet på grundlag af "landskabskaraktermetoden" som et kvalificeret grundlag for at vælge den bedste alternativ til en linjeføring for omfartsvejen vest om Ørum. Rapporten er gengivet her som forudsætning for valget af omfartsvejens linjeføring og udformning og som bidrag til vurderingen af påvirkningen af landskab, kirker og deres omgivelser samt arkitektonisk og arkæologisk arv, hvilke er de temaer, det på baggrunden af scoping'en er vurderet, det er relevant at have udvidet fokus på.

De mulige miljøpåvirkninger, der ifølge Lov om miljøvurdering af planer og programmer, §1, stk. 2, skal redegøres for, opdeles i følgende afsnit:

NATUR

den biologiske mangfoldighed
fauna
flora

LANDSKAB OG KULTURARV

landskab,
herunder kirker og deres omgivelser
samt arkitektonisk og arkæologisk arv

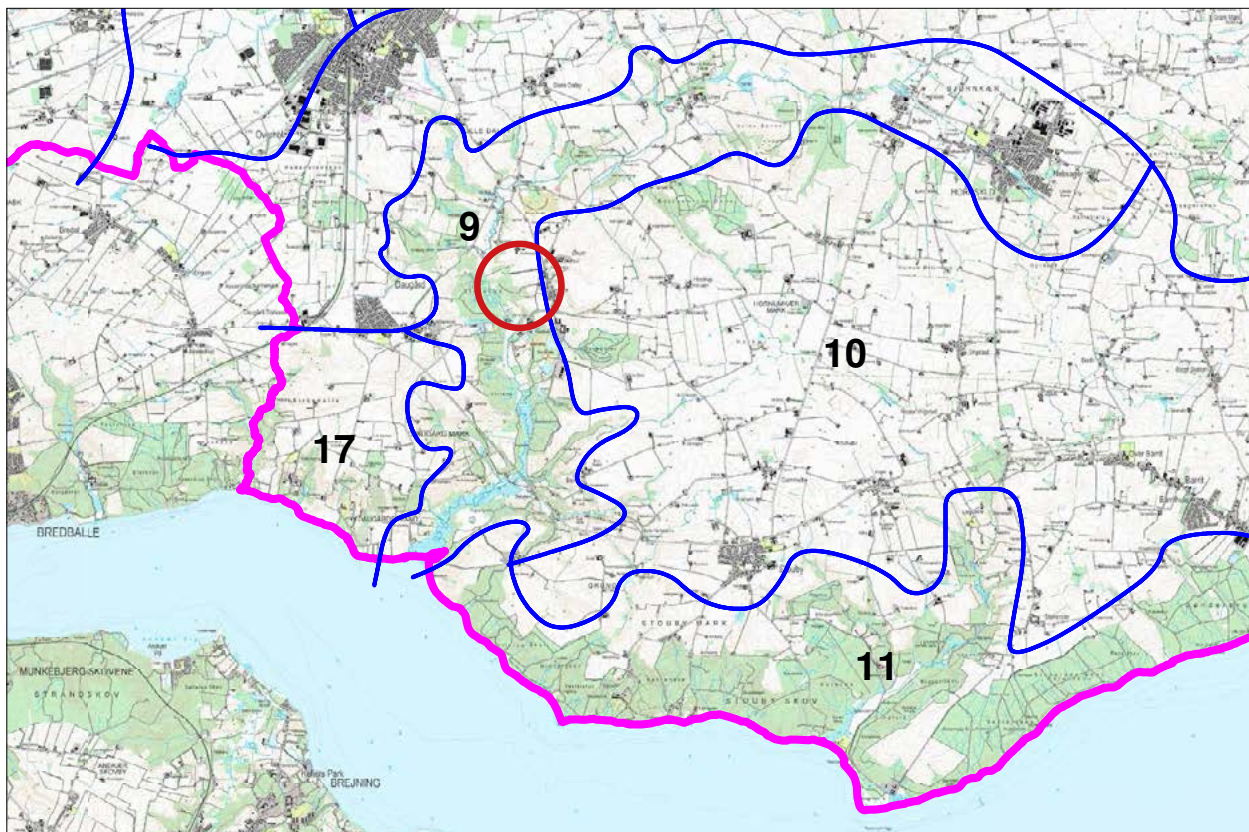
LEVEVILKÅR

befolkningen,
menneskers sundhed
jordbund
vand
luft
klimatiske faktorer
materielle goder

SAMMENFATNING OG KONKLUSION

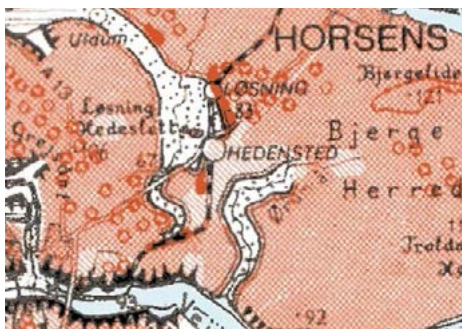
- og det indbyrdes forhold mellem samtlige disse faktorer.

LANDSKABSKARAKTER



Uddrag af kort med inddeling i landskabskarakterområder i kommuneplanen

Landskaberne i Hedensted Kommune er overvejende jævnt til storbakkede morænelandskaber med intensivt landbrug og spredte skove. Kommunen ligger som en del af det typiske Østjyske fjordlandskab med Horsens Fjord nord for og Vejle Fjord mod syd. Flere steder tilfører markante ådale landskabet variation og identitet.



Landskabet i Hedensted Kommune er skabt af isens bevægelser i sidste istid og af isens senere afsmeltning. Store dele er morænelandskaber. Øst for Løsning ses dødislandskaber med markante bakker, og vest for Løsning smeltevandsletten ved den Østjyske Israndslinje. Fra Hornshyld til Vejle Fjord løber Ørum å i en dyb smaltevandsdal med et markant terræn - Rhoden Ådal. Ørum ligger på overgangen mellem et morænelersklædt plateau i øst og ådalslandskabet omkring Ørum Å i vest.

RHODEN ÅDAL OMRÅDE 9

Landskabet, der berøres af den nye omfartsvej, omfatter landskabskarakterområdet Rhoden Ådal. Område 9 i Kommunens inddeling i landskabskarakterområder.

Afgrænsning

Ådalslandskabet - Rhoden Ådal - strækker sig fra Hornshyld langs Urlev Å over Urlev by og videre langs Ørum Å mod syd gennem de skovklædte områder mellem Daugård og Ørum og videre til Vejle Fjord.

Terræn

Karakterområdet består af et markant dalstrøg skåret ned i morænefladen, flere steder med slugter der strækker sig ud fra ådalen. Omkring Hornshyld og Bråskov opleves overgangen til de omkringliggende morænelandskaber særlig tydeligt, mens ådalens skrænter længere mod syd flere steder er skovklædte med løvskov.

Beplantning

I den nordlige del af karakterområdet er der spredtliggende mindre skovområder. Længere mod syd er ådalens sider overvejende skovklædte med blandet løvskov.

Bebyggelse

Rhoden Ådal rummer byerne Hornshyld, Bråskov, Urlev og Ørum. De ligger i overgangen til morænelandskabet i karakterområde 10 - Vrigsted Sletten.

Landskabet vest for Ørum

Landskabet, hvor den nye omfartsvej skal placeres, er en del af Rhoden Ådal. Landsbyen Ørum ligger i overgangen mellem karakterområdet Vrigsted Sletten og karakterområdet Rhoden Ådal.

I det videre foretages en mere finmasket landskabsbeskrivelse af landskabet vest for Ørum, hvori den nye omfartsvej ønskes placeret.

På kortet er vist Hedensted Kommunes inddeling i landskabskarakterområder fra Kommuneplan 2013. Den røde cirkel viser delområdet vest for Ørum, der beskrives og vurderes.

LANDSKABET VEST FOR ØRUM

Karakteristisk for landskabet vest for Ørum er terrænet, der i nord/syd gående retning veksler mellem højtliggende plateauer og landstrakte lavninger. Området er kendetegnet ved den skovklædte ådals markante skovbryn i områdets vestlige del og den grønne bykant omkring Ørum i områdets østlige del. Området fremstår som et sammenhængende kulturlandskab i middel skala med åbne kig og med visuelt samspil mellem byens kant og skoven.



På de høje målebordsblade ses Ørum by beliggende mellem det højtliggende morænelers-plateau mod øst og det lavtliggende skovklædte dalstrøg omkring Ørum Å mod vest.

LANDSKABSKARATER

I det følgende gives en gennemgang af landskabskarakteren i området vest for Ørum. Landskabskarakteren er samspillet mellem områdets terræn, beplantning, bebyggelse og de rumlige og visuelle forhold og udsigter.

Afgræsning

Delområdet er afgrænset mod øst af Ørums Bykant og Højkildevej og mod vest af skovområdet omkring Ørum Å og Rhoden Ådal. Mod Nord afgrænses området af graveområdet og vejen ved Penthalegård og mod syd af Ørumvej.

Geologi

Området ligger som en del af karakterområdet Rhoden Ådal. En dyb smeltevandsdal med stejle, delvis skovklædte sider og et markant terræn. Mod øst er landskabet mellem ådalens stejle terræn, skoven og Ørum by præget af terrasseagtige flader/plateauer med lagdelt sand og grus forekomster.

Terræn

Terrænet i området er meget varieret, og det er med til at give landskabet sin karakter. Terrænet falder jævnt fra Højkildevej i retning af Ørum Å. Fra omkring kote 37 i Ørums vestlige kant til ca. kote 12 ved Ørum Å.

Dalsiderne omkring Ørum Å er her stejle og med lange slugter, der strækker sig mod øst. Den største slugt strækker sig helt ind til Ørum. I nordsydlig retning opleves store terrænforskellemellem de højtliggende plateauer og lavtliggende slugter og lavninger.

Beplantning

Bykanten langs Ørum er i den nordvestlige del grøn og med tætte levende hegn. Der er brudte levende hegn med løvtræer, der opdeler markfelterne i øst/vestlig retning. Skoven omkring Ørum Å fremstår med et markant skovbryn mod de åbne marker. Skoven er her overvejende en blanding af løvtræer og med få partier med nåletræer.

Bebyggelse

Området rummer ingen bebyggelse ud over Ørum by. Byens afgræsning er grøn, og kun præstegårdens længer er synlige i den centrale og nordlige del. I den sydvestlige del af bykanten ligger bebyggelsen åben ud mod landskabet vest for Ørum. Fra den sydlige byrand er der udsigt over landskabet mod vest.

Ørum ligger i randen af det højtliggende morænelandskab øst for landsbyen. Der er enkelte nyere bygninger beliggende oppe på de høje arealer i byens østlige kant.



Øverst: Landskabet vest for Ørum set fra skovkanten, hvor terrænet er lavt.
Miderst: Ørums sydlige bykant set fra det høje plateau centralt i området.

Arealanvendelse

Området er overvejende i landbrugsmæssig drift eller er skov. Der er et område langs Ørumvej i syd, der er tilplantet med juletræer.

Tekniske anlæg

Området rummer ingen tekniske anlæg. Umiddelbart syd og nord for området ligger graveområder for grus.

Rumlige og visuelle forhold

Det er et varieret landskab i middel skala med middelstore marker. Rumligt opleves landskabet som visuelt sammenhængende, dog opdelt i markfelter, hvor transparente hegn, jorddiger eller store træer danner skel.



Landskabet omkring Ørum er underlagt en række planlægningsmæssige bindinger. Ådalen er særligt værdifuldt landskab (rød linje). Der er beskyttede sten- og jorddiger (orange linjer). Udpagede kulturmiljøer (lilla skravering). Kirkebyggelinje (rød skravering). Fredede fortidsminder (lyserøde cirkler).





**Fra Ørum løber en stirute
"Spor i landskabet" til
skovområdet i Rhoden
Ådal**

Der er visuelt samspil mellem byen, det åbne dyrkningslandskab og skovbrynet omkring skoven. I nord/sydlig retning afgrænses området visuelt af de levende hegn syd for juletræsplantningen langs Ørumvej, og mod nord af graveområdets terræn.

Elementer med betydning for området
Skovbrynet og kontrasten til de åbne marker er særligt karaktergivende i området. Også de hegn og sten- og jorddiger der opdeler markerne i østvestlig retning, er særlig vigtige elementer, som giver området rytme og karakter, navnlig de store træer i skellene.

I Ørums vestlige bykant er en gammel kirkesti, ligesom der fra Ørum og ud gennem skoven har løbet to mindre veje. De gamle veje kan stadig erkendes i landskabet, og er også med til at give området værdi.

Samspil til naboer

Umiddelbart øst for karakterområdet ligger karakterområde 10, Vrigsted Sletten. Området er kendetegnet ved at være højtliggende og meget åbent.

Der er fra området øst for Ørum, i karakterområde 10, visuel sammenhæng til karakterområde 9 og landskabet vest for Ørum. Dette navnlig fra de højtliggende bebyggelser i Ørums østlige kant.

Sårbarhed

Områdets terræn og skala er sårbart over for store og høje anlæg, der kan dominere oplevelsen af det varierede landskab og samspillet mellem det åbne landbrugslandskab og skovbrynene.

Områdets variation i terræn er en værdi i området, der kan være sårbart over for store anlæg.

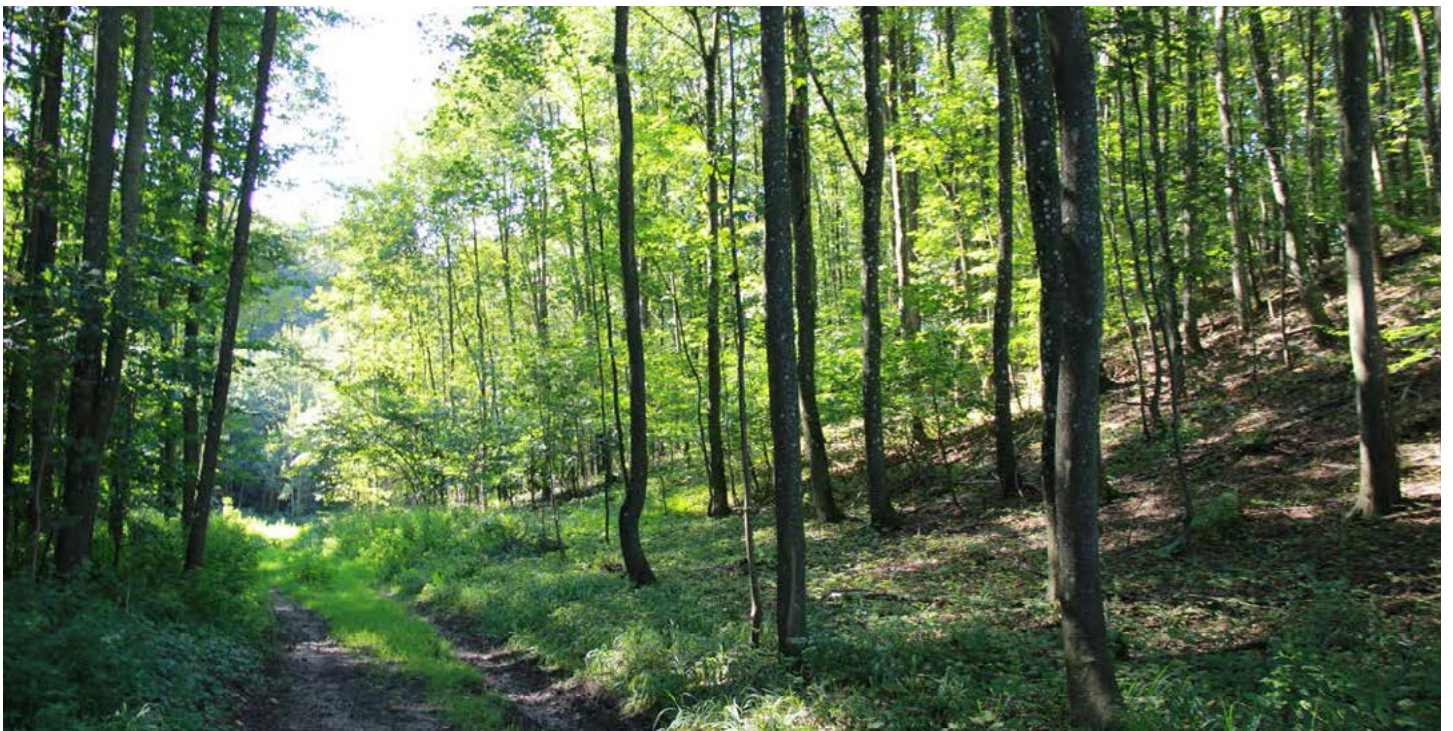
Stier og offentlighedens adgang

Skovområdet omkring Ørum Å i Rhoden Ådal hænger rerekreativt sammen med Ørum via flere stier. Fra Præstegården løber en sti/naturspor i skellet ud til skoven og videre ud i ådalen. Stien er en del af en stirute "Spor i landskabet". Langs den største slugt, syd/vest for Ørum, forløber ligeledes et spor mellem skoven og Ørum. Langs Ørums vestlige bykant er en gammel kirkesti, den er dog ikke mulig at færdes på helt til Ørumvej, men kan ses i det højtliggende terræn mod syd.







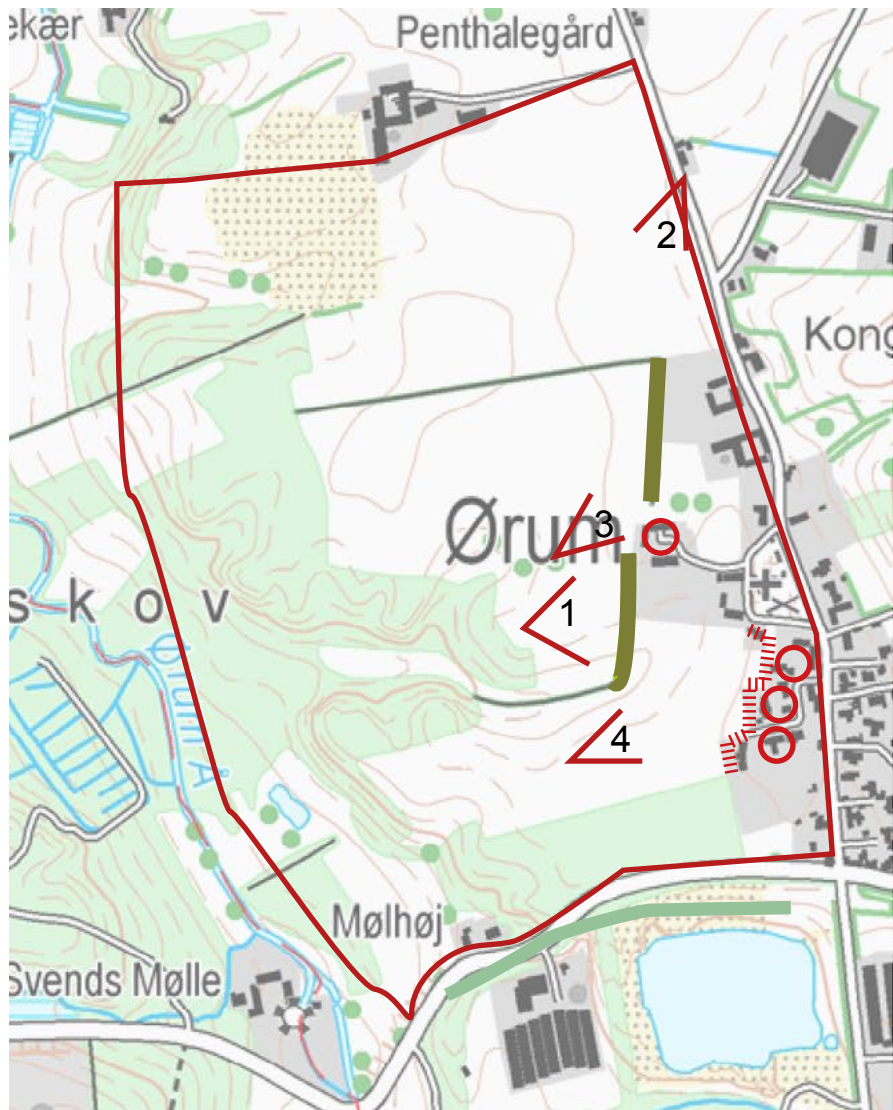
Skovbrynet er sammen med terrænet områdets mest karaktergivende landskabselement.

Gennem skoven løber en gammel vej i en slugt. Vejforløbet er en del af stien "Spor i landskabet" fra Ørum.



BYENS KANT

-  HEGN I BYKANTEN
-  ÅBEN BYKANT
-  SÆRLIG SYNLIGE BYGNINGER
-  FOTOVINKEL



1. Ørums vestlige og nordvestlige kant

En stor del af Ørums centrale og nordlige bykant mod vest er afgrænset af et tæt hegn. Præstegårdens udlænge er den eneste bygning, der tydeligt kan ses fra landskabet.





2. Bykanten set fra nord

Fra nord opleves byens vestlige bykant grøn og med enkelte kig til bebyggelsen. Fotoet er taget, hvor omfartsvejen vil koble til Højkildevej.



3. Præstegården

Præstegårdens længer ligger synligt på den midterste del af bykanten. Der er herfra ikke visuel kontakt til kirken.




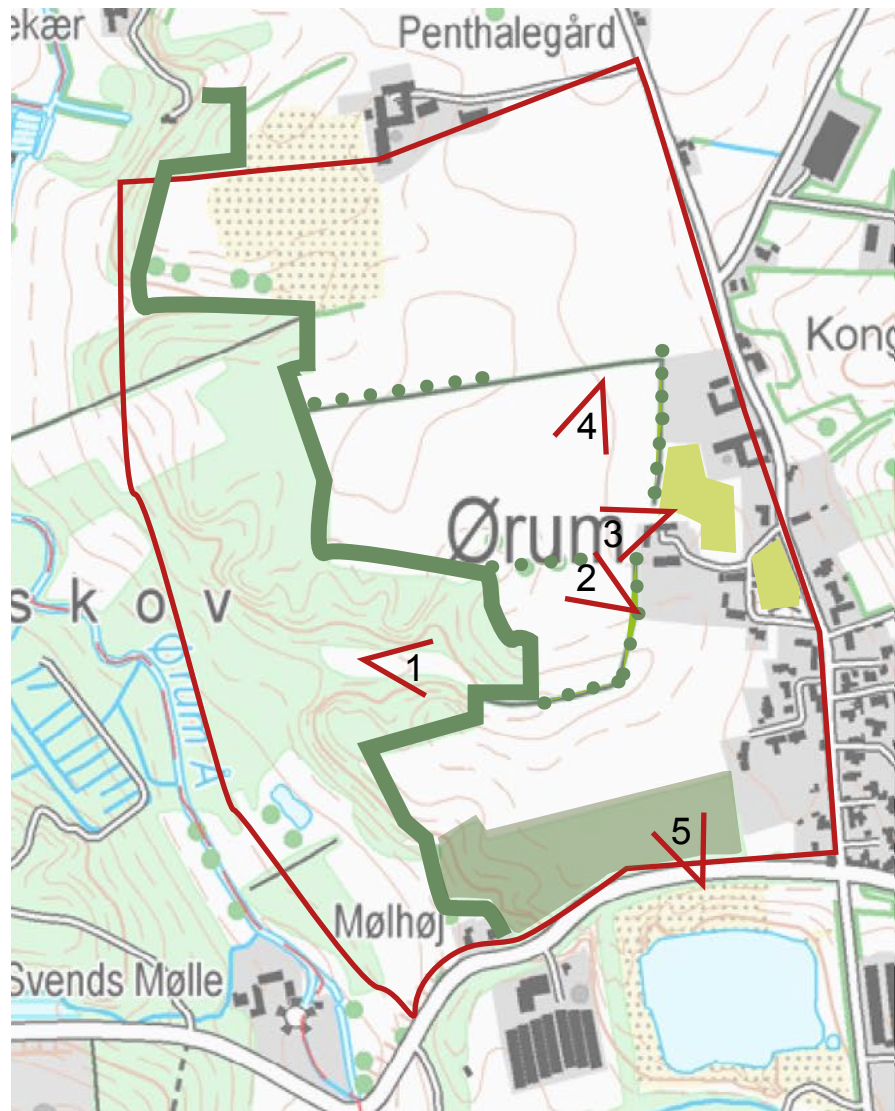
4. Bykanten mod sydvest

Mens størstedelen af den nordlige bykant er dækket af beplantning, er den sydlige bykant åben og fliget med bebyggelsen helt ud til det åbne land, så der er visuelt samspil mellem by og landskab. Bebyggelsen i kanten er præget af nyere bebyggelse fra omkring 1980.



BEPLANTNINGEN

-  SKOVBRYN
-  HEGN OG TRÆER
-  JULETRÆER
-  GRØNNING/KIRKEGÅRD
-  4 FOTOVINKEL



1. Slugten gennem skoven

Slugten er igennem skoven åben og fladbundet. Området er opdyrket. Lavningen skovklædte sider er markante og stejle. Slugten løber i øst/vestlig retning fra skoven og helt ind til Ørum.





2. Træer og hegn i skel

I de østvestgående skel står der spredte løvtræer og enkelte steder også lavere buske.



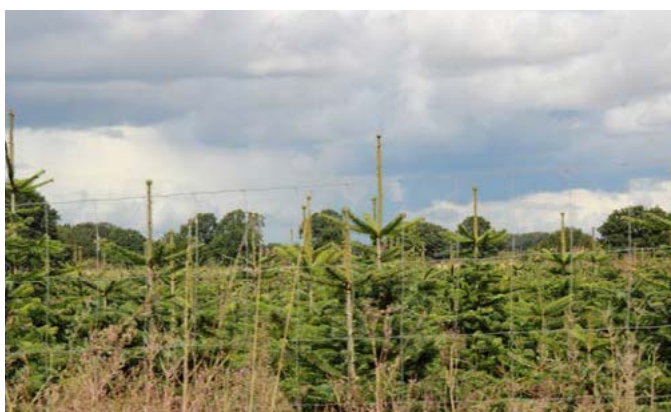
3. Skovbrynene

De store skovbryn der afgrænset markerne mod vest giver området karakter. Landskabet opleves som et sammenhængende rum mellem Ørum og skoven. Her set fra præstegåden om mod vest.



4. Slugten øst/vest

Slugten mellem ådalens lave terræn og Ørum by er uden for skoven bevokset med krat og mindre træer, og danner en grøn lavtliggende linje mellem skoven og byen.



5. Områdets sydlige kant

Længst mod syd er området tilplantet med juletræer. Der er begrænset indkig til området fra Ørumvej, som vist på fotoet.

KULTURMILJØER

Der er mange udpegede kulturmiljøer i nærområdet omkring Ørum. I det følgende gives en kort gennemgang af de udpegede kulturmiljøer i landskabet omkring Ørum.

UDPEGEDE KULTURMILJØER

Williamsborg en landsbyhovedgård i den østlige kant af Daugård. Kulturmiljøet omfatter også skovområderne Storskoven og Skrædderskoven ved Ørum Å. Området indeholder store kulturhistoriske og landskabelige værdier.

Svends Mølle der ligger ved Ørum Å, hvor den krydser vejen mellem Ørum og Daugård. Vandmøllen er kendt siden 1664, og området indeholder store kulturhistoriske og landskabelige værdier.

Møgelkilde Andelsmejeri ligger syd for vejen mellem Ørum og Daugård og syd for Svends Mølle. Mejeriets kulturhistoriske værdi ligger overvejende i bygningerne.

Højvang proprietærgård ligger nord for Ørum, og er udpeget med sine betydelige jordtilliggende, der strækker sig ned på de højtliggende jorde øst for Ørum.

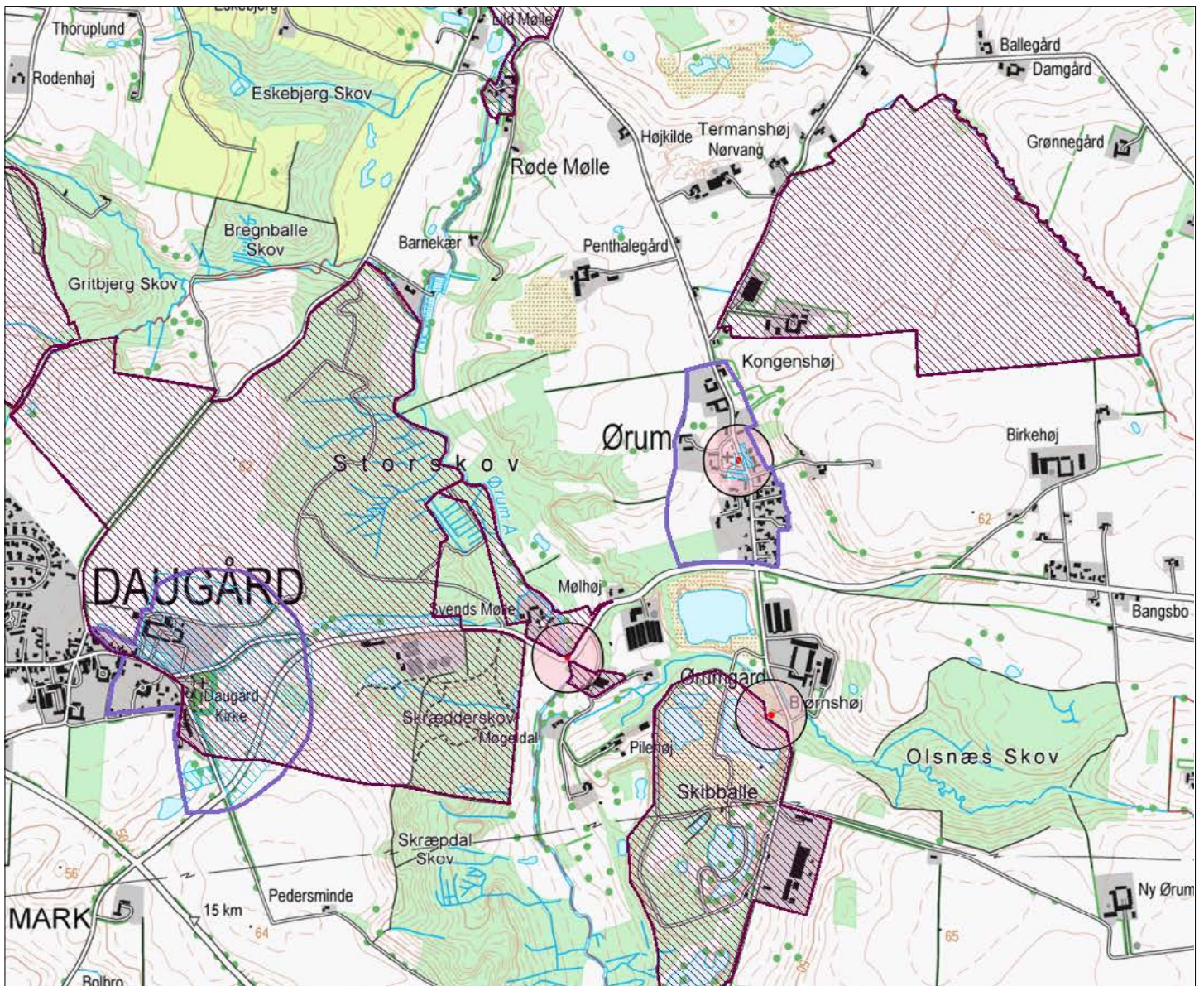
Skibballe Råstofgrav ligger sydvest for Ørum Hovedgård, og er udpeget som kulturmiljø. Graveområdet er i dag et område med søer og skove.

Skibballe Råstofgrav





Broen ved Svends Mølle



BEVARINGSVÆRDIGT BYMILJØ OMKRING ØRUM KIRKE

Der er ikke udpeget et kulturmiljø i Ørum, men Ørum har bevaret et fint landsbybymiljø omkring kirken. Landsbymiljøet er en del af den store fortælling om livet på landet, gårdene, møllen og mejeriet, hvor folk fra Ørum landsby havde tilknytning til, og hvor Ørum Kirke har været et vigtigt orienteringspunkt.



Øverst: På lave målebordsblade fra omkring 1900 ses kirken, skolen og præstegården vest for byen. Ørum Gård ligger længst mod syd.
Nederst: Afgrænsningen af det bevaringsværdige bymiljø i Ørum.



Bevaringsværdige bymiljøer

Ørum har gennem tiderne været præget af det omliggende naturgrundlag. Navnet Ør betyder sten og grus, og um betyder gård og boplads på oldansk.

Landsbyen er udviklet fra randlandsby mellem de lavtliggende områder mod ådalen og det højtliggende morænelandskab øst for byen.

I slutningen af 1800 tallet bestod Ørum af 9 firlængede gårde og et mindre antal længehuse placeret langs Højkildevej med Ørum Kirke placeret centralt i byen. Landsbystrukturen i Ørum kan stadig erkendes med enkelte gårde og den oprindelige bebyggelse placeret langs Højkildevej. Flere steder er den oprindelige bebyggelse dog ombygget, gårdlænger nedrevet og byen udbygget med villaer og nye parcelhuse mellem de gamle gårde.

Området vest for bygaden, omkring Ørum Kirke udgør et særligt bevaringsværdigt bymiljø. Her danner kirken, kirkegården, de tidligere skolebygninger, en mindre tofte og præstegården et helt og afrundet bymiljø med bevaringsværdige bygninger og landskabelementer. Dette område udgør en lille "ø" som primært opleves fra Hovedgaden og Kirkebuen. Til præstegården er knyttet to større marker og et skovstykke

vest for byen. For 100 år siden hørte der meget jord til præstegården, men i dag er der kun 72 tdr. land tilbage, hvoraf en stor del er skov. Disse marker og skoven har været en vigtig indtægtskilde til gården. I dag er jorden forpagtet bort.

Står man ude på markerne mod vest og ser ind mod landsbyen, ses kun præstegårdens ene staldbygning. De øvrige bygninger er skjult bag to markant hegn, som ligger mellem præstegården og de tilstødende marker. Mellem disse hegn løber en sti – "spor i landskabet". Stien har tidligere fungeret som kirkesti og fællesvej til kvæg. Ørum Kirke ses ikke fra landskabet.

Bebyggelsen

Ørum Kirke

Ørum kirke er en velbevaret romansk frådstensbygning fra omkring 1100 tallet eller begyndelsen af 1200 tallet. Tidligere endnu lå der en trækirke på stedet. Kirken er bygget til med våbenhus i senmiddelalderen, og har efterfølgende gennemgået flere renoveringer. Kirken fremstår som en pudset hvid kirkebygning med en tagbelægning af røde vingetegl. Kirken er orienteret mod nord. Kirken er opført uden klocketårn, men har et fritstående klokkestabel fra 1954 placeret på kirkegården, som omkranser kirken. Ørum kirke er



fredet og omfattet af en kirkebyggelinje. Tidligere var Ørumgård, som ligger syd for Ørum landsby, sognets hovedgård. Den er som bygningene omkring kirken af høj bevaringsværdi, men ikke udpeget som kulturmiljø.

Ørum Præstegård

Syd for kirken ligger Ørum Præstegård. Den oprindelige præstegård brændte under svenskekrigen i 1658, men blev genopført omkring 1660 som et firlænget anlæg. Af dette anlæg er kun udlængerne mod øst tilbage.

Udlængerne er opført i bindingsværk af egetræ. Bygningernes tavl er flere steder renoveret med nye teglsten. Bindingsværket fremstår bruntjæret, mens murværket er kalket gult. Taget er saddeltag belagt med strå.

Selve hovedbygningen er opført i 1857. Bygningen fremstår med et klassicistisk udtryk med hvidpudsede facader og rødt saddeltag i vingetegl.

På præstegårdens gårdsplads er en del af den oprindelige pigstensbelægning intakt. Både udlænger og selve præsteboligen vurderes som bevaringsværdige.

Øverst: Ørum Kirke set fra syd.

Th: Præstegårdens hovedbygning og nordlige udlænge





Øverst: Den ældste skole i Ørum. Skolen havde tidligere indgang i gavlen. Bindingsværksbygningen bag skolen fungerede som udhus og formodentlig også som toiletbygning.
Nederst: Den nyere skole fra 1924.

Skolebygningerne

Den ældste skole, vest for kirken.

Umiddelbart vest for kirken ligger Ørums første skole. Bygningen er fra 1700 tallet, og har været landsbyskole indtil 1920'erne, hvor en ny skole blev opført på nabogrunden. Skolen er opført som en længebygning med stråtag og hvidpudset murværk. Bygningen bruges i dag som mødelokale til kirken. I tilknytning til den tidligere skole ligger en mindre bindingsværksbygning med stråtag. Denne bygning har været en del af skolen, men anvendes i dag som opbevaring for maskiner mv. til kirkegården. Begge bygninger vurderes som bevaringsværdige.

Den nyere skole, vest for kirken

Syd for den oprindelige skole ligger en 1½ etages rødstensbygning opført i 1924. Bygningen er et fint eksempel på stilarten, bedre byggeskik. Skolen ophørte som skole i 1960, og anvendes i dag som konfirmandstue og mødelokale. I tilknytning til skolen ligger en nyere tilbygning som ombygget til garage. Den gamle skolebygning vurderes som bevaringsværdig.

Bevaringsværdige landskabstræk og elementer

Ud over bebyggelsen er der flere landskabstræk og elementer, som har betydning for området omkring Ørum Kirke.

Terrænet

Terrænet omkring kirken falder mod vest og nordvest, og har sit højeste punkt sydøst for kirkegården. Det hævede terræn giver en fin afgrænsning af kirken og kirkegården, og får kirken til at syne højere. Det omkransende kampestenogærde omkring kirken er med til at styrke afgrænsningen.

Tingstedet

I det højst beliggende sydøstlige hjørne af kirkegården er bevaret rester af et oldtidsanlæg, også kaldet "Tingstedet", som bl.a. består af store, tætstillede kampesten og kampesten sten fra et tidligere dige. En af disse sten rummer ca. 30 skåltegn. I dette område findes også rester af en langdysse som blev udgravet og restaureret af Nationalmuseet i 1933.



Præstegårds alléen

Fra kirken til præstegården løber en allé. Trærækkerne er af nyere dato, men udgør alligevel en vigtig del af det samlede bymiljø omkring kirken.

Toften

Nord for kirken løber ligger en tofte, hvor der græsser dyr. Denne tofte har stor betydning for de landskabelige værdier omkring kirken.

Bevaringsværdige træer og hegn

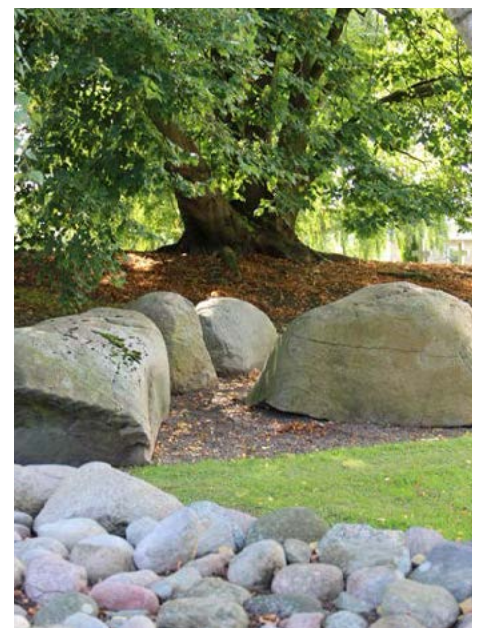
I Præstegårdshaven står flere bevaringsværdige træer, herunder store vingevalnød og kastanjetræer. Præstegårdshaven er afskåret visuelt fra landskabet mod vest af et stort markant beplantningsbælte. Omkring de to skoler ligger en græsplæne, gårdsplads og parkering. Disse anlæg er af nyere dato og uden særlig bevaringsværdi.



Øverst: Tofte med kig til nabo-gården.

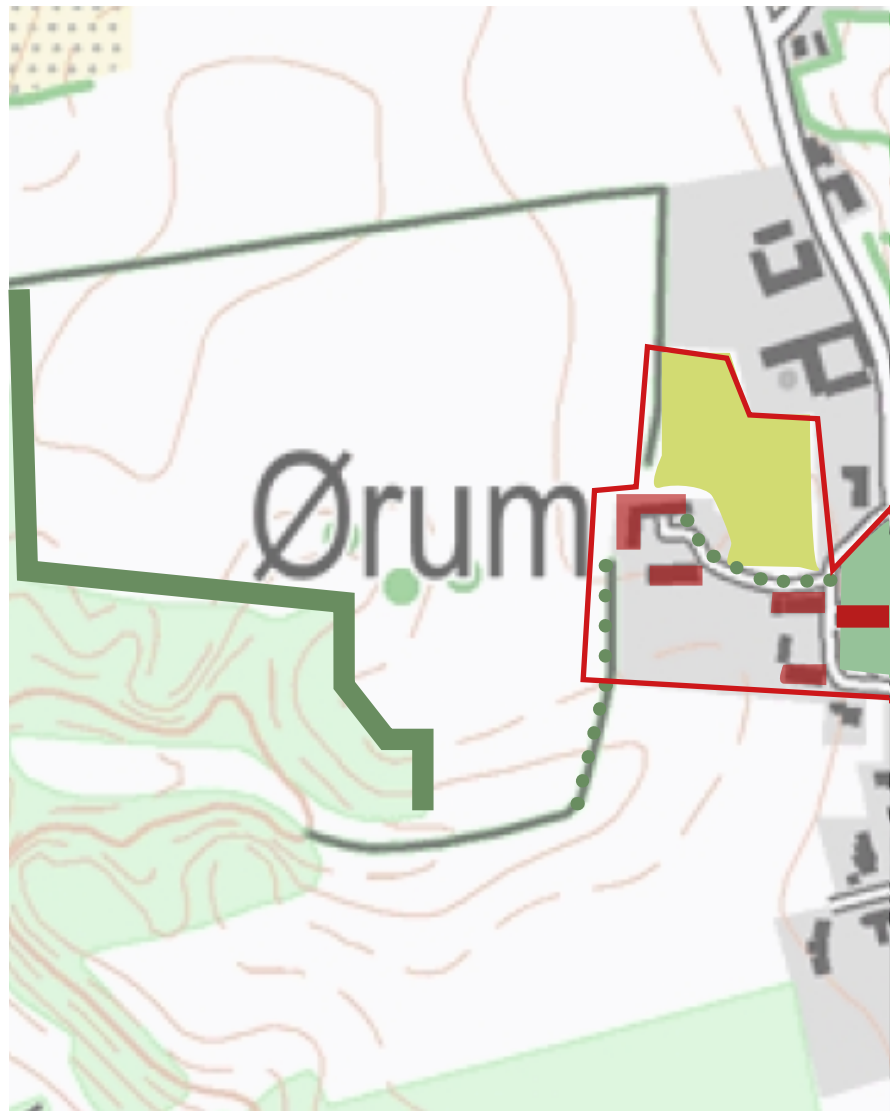
Midt: Den gamle vej som løber mellem markerne mod vest og præstegårdshaven. Vejen ses ikke fra marken.

Nederst: Det gamle tingsted og stengærde.



BEVARINGSVÆRDIGT BYMILJØ OMKRING ØRUM KIRKE

-  BEVARINGSVÆRDIG
BYGNING
(KIRKEN ER FREDET)
-  FOTOVINKEL
-  SKOVBRYN
-  HEGN OG TRÆRÆKKER
-  TOFTE/BYFÆLLED
-  KIRKEGÅRD
OG OLDTIDSANLÆG 



Kirken

Kirken og kirkegården ligger på en "ø" omgivet af veje på alle sider. Kirken ligger højest i terrænet omgivet af store birketræer og det markante lingetræ på den gamle oldtidsanlæg på kirkegården "Tingstedet".





Grøn vej mellem kirke og præstegård

En række af lindetræer mellem kirken, den gamle skole og til præstegården forbinder bygningerne og skaber sammenhæng i kulturmiljøet. Mod nord ligger den gamle præstegårdstofte som en åbent grønt byfæld, op til den grønne vej. Den er en del af det samlede bevaringsværdige bymiljø.



Den ældste skolebygning

Den ældste skolebygning er restaureret og indrettet med mødelokaler mv. til kirken. I tilknytning til skolebygningen ligger et mindre bindingsværkshus, som har været tilknyttet skolen, men som idag bruges som redskabsrum til kirken.



Skolebygningen fra 1927

Umiddelbart vest for kirken ligger to gamle skolebygninger. Længere mod vest ligger præstegården. Skolebygningerne, præstegården og kirken udgør en historisk kerne i byen. På fotoet ses skolebygningen fra 1924. Bygningen er et fint eksempel på stilarten, bedre byggeskik.



Præstegården

I byens vestlige kant ligger præstegården med den klassicistiske hvidpudsede hovedbygning og to af de oprindelige tre udlængere fra 1792 med bindingsværk og stråtag.

LINJEFØRINGER

I det følgende beskrives tre mulige linjeføringer vest om Ørum for den nye omfartsvej. Linjeføringerne/alternativerne vurderes i de efterfølgende opslag forhold til deres påvirkning af landskab og kulturmiljø. For vurderingen af alle linjeføringer forudsættes vejens bredde at være ca. 6,9 m. Yderligere krav til den trafikale afvikling er ikke behandlet i hæftet.



I forarbejdet til lokalplanen har der været undersøgt mulighed for en linjeføring øst om Ørum by. Denne linjeføring beskrives ikke i det følgende, da Hedensted Kommune vurderer, at denne vej ikke lever op til deres krav om landskabelig indpasning. Vejen vil dels ligge i området's højste terræn, og den vil dels skære gennem det udpegede kulturmiljø ved Højvang nordøst for Ørum.

LINJEFØRINGER FOR NY VEJ

Der ligger på nuværende tidspunkt to forslag til linjeføringer for omfartsvejen vest for Ørum. En fra Hedensted Kommune beskrevet i forslag til Lokalplan 1080 (1 grå) og en skitseret linjeføring udarbejdet af Preben Skaarup for Haderslev Stift (2 pink). Herudover foreslås yderligere en linjeføring som alternativ/kompromiser til Hedensted Kommune og Stiftes forslag (3 orange).

Alternativ 1

Linjeføring fra Lokalplan 1080

Linjeføring 1 ledes i et enkelt og regulært bueslag midt gennem landskabet uden om Ørums vestlige bykant. Vejen berører ikke udpegede kulturmiljøer. Terænmæssigt vil vejen kræve en del regulering med afgravning på de højtliggende arealer og påfyldning ved de lavtliggende arealer.

Alternativ 2

Linjeføring fra Stiftet/Preben Skaarup

Linjeføring 2 ledes i et let bugtet forløb tæt på Ørums vestlige bykant, navnlig ud for den nord/vestlige bykant. Vejen foreslås udført som en smal grusvej med vigepladser. Vejen følger terrænet, hvor det er muligt, og kræver mindre terrænregulering end alternativ 1. Den vil ligge højere i landskabet og vil være mere synlig fra byen.

Alternativ 3

Ny linjeføring tæt på skovkanten i vest

Linjeføring 3 ledes fra syd i en let forsænket bue udenom det høje plateau, og ledes videre over det lavtliggende område på en dæmning. Vejføringen holdes længst muligt mod vest mod skovkanten for ikke at skære landskabsrummet over, og ledes i en let forsænket bue under om det højeste terræn, og fanger tidligt den naturlige lavning i terrænet, som leder vejen mod nord. Alternativ 3 kobler til Ørumvej og Højkildevej samme steder som alternativ 1.

For alternativ 3 vil det være nødvendigt med en kvalificering i forhold til trafiksikkerhed og linjeføring mv.

På kortet er vist Hedensted Kommunes linjeføring (1 grå), Stiftes forslag til linjeføring (2 pink) og den nye alternative linjeføring (3 orange).



VURDERING AF ALTERNATIVER

I det følgende er de tre linjeføringer/alternativer vurderet i forhold til deres påvirkninger af landskab, kulturmiljø og rekreation og boværdi. Der er i vurderingen ikke medtaget forhold vedrørende de trafikale forhold, idet det forudsættes at den fremtidige linjeføring skal bearbejdes yderligere i forhold til trafik, terræn og landskabelig indpasning. Det anbefales, at der arbejdes videre med alternativ 3, og at linjeføringen bearbejdes i forhold til de trafikale krav, og med øje for den landskabelige tilpasning til terræn og skala.



ALTERNATIV 1 KOMMUNENS LINJEFØRING

Landskab

Linjeføringens store bueslag tilfører landskabet en ny skala, og vil derfor med sin enkle form og brede tracé komme til at virke dominerende og fremmedgjort i det svungne terræn med den bugtede by- og skovkant.

Vejen vil medføre forholdsvis store afgravninger og påfyldninger. Det gør, at vejen ikke følger landskabets naturlige terræn og form, og derfor kan komme til at virke dominerende i landskabet.

Vejen vil ligge lavt i terrænet, hvilket er positivt i forhold til dens synlighed fra Ørum.

Vejen vil overvejende ligge midt i det åbne landskab mellem Ørums bykant og skovkanten i vest. Denne placering vil medføre, at vejen vil skære landskabet over i to. Det kan være uheldigt for landskabsoplevelsen af det samlede landskab vest for Ørum.

Kulturmiljø

Vejen vil ikke påvirke indsigt til kirken eller udsigt fra kirken. Kulturmiljøet i landsbyen omkring kirken og præstegården påvirkes ikke af vejen, men styrkes ved at den tunge trafik fjernes fra Højkildevej. I det omfang vejen graves ned vil den ikke opleves væsentligt fra præstegården.

Vejen vil skære sig gennem præstegårdens jord, og vil mindske den visuelle oplevelse og hermed den historiske forståelse af, at jorden og skoven gennem tiden har hørt til præstegården.

Vejens regulære slag er fremmed for skalaen og de snoede vejforløb i landsbyen.

Rekreation og boværdi

Vejen vil udgøre en barriere mellem byen og skoven og vil reducere områdets rekreative værdi.

ALTERNATIV 2 STIFTETS LINJEFØRING

Landskab

Linjeføringens let bugtede forløb følger terrænet, og harmonerer med områdets eksisterende skala. Vejen underlægger sig i større grad landskabet, og tilpasser sig det eksisterende terræn.

Vejen ligger meget tæt på Ørums bykant og vil have en større påvirkning på byen end en vej placeret længere mod vest.

Vejen ligger i terræn flere steder, og vil være synlig fra Ørums bykant.

Vejen ligger midt i det åbne terræn mellem Ørum og skovkanten i vest. Herved vil vejen opdele det åbne landskab i to. Stiftet har foreslået, at vejen kobler til Ørumvej længere mod vest. Dette kan være uheldigt på grund af Ørumvejs terræn og sigforhold.

Vejens forslås som en grusvej. Dette vil sandsynligvis give gener i form af fygning af sand og grus til Ørum.

Kulturmiljø

Vejen vil ikke påvirke indsigt til kirken eller udsigt fra kirken. Kulturmiljøet i landsbyen omkring kirken og præstegården påvirkes ikke af vejen, men styrkes ved at den tunge trafik fjernes fra Højkildevej

I det omfang vejen lægges i terræn vil den opleves fra præstegården, særligt i det område hvor den lægges tæt op til præstegården. Vejen vil skære sig gennem præstegårdens jord, og mindske den visuelle oplevelse og hermed den historiske forståelse af, at jorden og skoven gennem tiden har hørt til præstegården.

Vejen ligger tæt på den gamle kirke langs Ørum vestlige kant, og kan virke forstyrrende for oplevelsen af dette historiske element.

Vejens let bugtede forløb harmonerer med de snoede vejforløb i landsbyen.

Recreation og boværdi

Vejen vil udgøre en barriere mellem by og skov og reducere den rekreative værdi.





ALTERNATIV 3 NY LINJEFØRING

Landskab

Linjeføringen er en variation af alternativ 1, dog mere bugtet, så vejen i højere grad følger med terrænet, og tilpasser sig de eksisterende forhold.

Vejen vil medføre afgravning og påfyldninger, men følger så vidt muligt landskabets eksisterende form og terræn.

Vejen er placeret længst muligt væk fra Ørum by i randen af det åbne landskab, så den følger skovkanten. Den ligger så lavt som muligt i terræn både gravet ned og ved at følge de naturlige lavninger i landskabet.

Vejen kobler til Ørumvej omtrent samme sted som alternativ 1, hvor sigtbarheden er god. Tæt på Ørumvej svinger den mod vest, i en let afgravning og uden om det høje plateau, for at skabe variation i vejforløbet, og for at holde sig lavt i landskabet af hensyn til boligerne i den sydvestlige bykant.

Ved at holde vejen længst mod vest i hele dens forløb mindses påvirkningen

af Ørum by, og det åbne landskab mellem byen og skovkanten deles ikke i to lige store felter. Landskabet påvirkes dog stadig af vejforløbet.

Kulturmiljø

Vejen vil ikke påvirke udsigt til kirken eller udsigt fra kirken. Kulturmiljøet i landsbyen omkring kirken og præstegården påvirkes ikke af vejen, men styrkes ved at den tunge trafik fjernes fra Højkildevvej

Vejen lægges lavt i terræn og opleves ikke markant fra præstegården.

Vejen vil som i alternativ 1 og 2 opdele præstegårdens jord, og mindske den visuelle oplevelse og hermed den historiske forståelse af, at jorden og skoven gennem tiden har hørt til præstegården.

Vejens let bugtede forløb harmonerer med områdets skala og de snoede vejforløb i landsbyen.

Rekreation og boværdi

Vejen vil udgøre en barriere mellem byen og skoven og reducere områdets rekreative værdi.

ANBEFALINGER

Gennem anvendelse af landskabskaraktermetoden er udpeget Alternativ 3 til en linjeføring for en omfartsvej vest om Ørum.

Det anbefales, at vejen placeres længst muligt væk fra Ørums vestlige rand for at sikre oplevelsen af landskabet og samspillet mellem landsbyen og skoven, at vejen placeres lavt i terrænet, at vejen bugter og følger landskabets form og skala, og at der anvendes en fast belægning som både kan holde til de store lastbiler, som ikke støver, og som har en farve, der vil falde mest muligt ind i landskabet.

Valg af alternativ 3 - ny linjeføring

Gennem anvendelse af landskabskaraktermetoden er der udpeget en linjeføring, som mindst muligt opdeler landskabsrummet mellem landsbyen og skoven og friholder to karakteristiske højtliggende plateauer. Dette betyder, at vejanlægget føres forholdsvis tæt forbi fredskovpligtige skovarealer ved vejtraceets dybest liggende del.

Beskrivelse af vejprojekt

På baggrund heraf er der foretaget vejtekniske analyser og udarbejdet et vejprojekt, som kan løse opgaven med at flytte den tunge gennemkørende trafik væk fra Højkildevej i Ørum og desuden kunne befærdes med den af politimyndigheden forudsatte hastighed, fremkommelighed og trafiksikkerhed.

På størstedelen af vejstrækningen forudsættes omfartsvejen anlagt i tilnærmelsesvis samme niveau som eksisterende terræn. Henover ådalens dybeste sted vil vejen dog nødvendigvis forløbe på et mindre dæmningsanlæg. Desuden vil det være nødvendigt, at vejen ligger lidt under terræn nærmest tilslutningen til Ørumvej.

De begrænsede tilpasninger mellem vejniveau og eksisterende terrænniveau vil blive udformet som dyrkningsskrånninger med meget lave hældningsgrader hen mod selve vejanbanen, hvorved indgrebet i landskabet sløres og eksisterende stier og markveje til Stor-skov, som krydser omfartsvejen, kan opretholdes med uændret beliggenhed.

Nord for Ørum tilsluttes Højkildevej den nye omfartsvej som en naturlig forlængelse heraf, og Nørremarksvej føres frem til den nye omfartsvej og tilsluttes denne i et trebenet kryds. Umiddelbart syd for omfartsvejens begyndelse lukkes Højkildevej og nedklassificeres til en stiforbindelse for gående og cyklende. Syd herfor anvendes det nye stiforløb dog også som en lokal vejadgang fra Nørremarksvej til ejendommen Højkildevej nr. 80. Nørremarksvej tilsluttes omfartsvejen i et nyt trebenet kryds.

Omfartsvejen tilsluttes mod syd Ørumvej i et nyt trebenet kryds, der udbygges med et kanaliseringsanlæg med venstresvingsbaner. Eksisterende hjulspor og stier, som omfartsvejen afbryder kan tilsluttes i niveau med vejen som markoverkørsler ligesom adgang til anlæggene til regnvandshåndtering sker fra omfartsvejen via en eksisterende markvej med markoverkørsel til omfartsvejen.

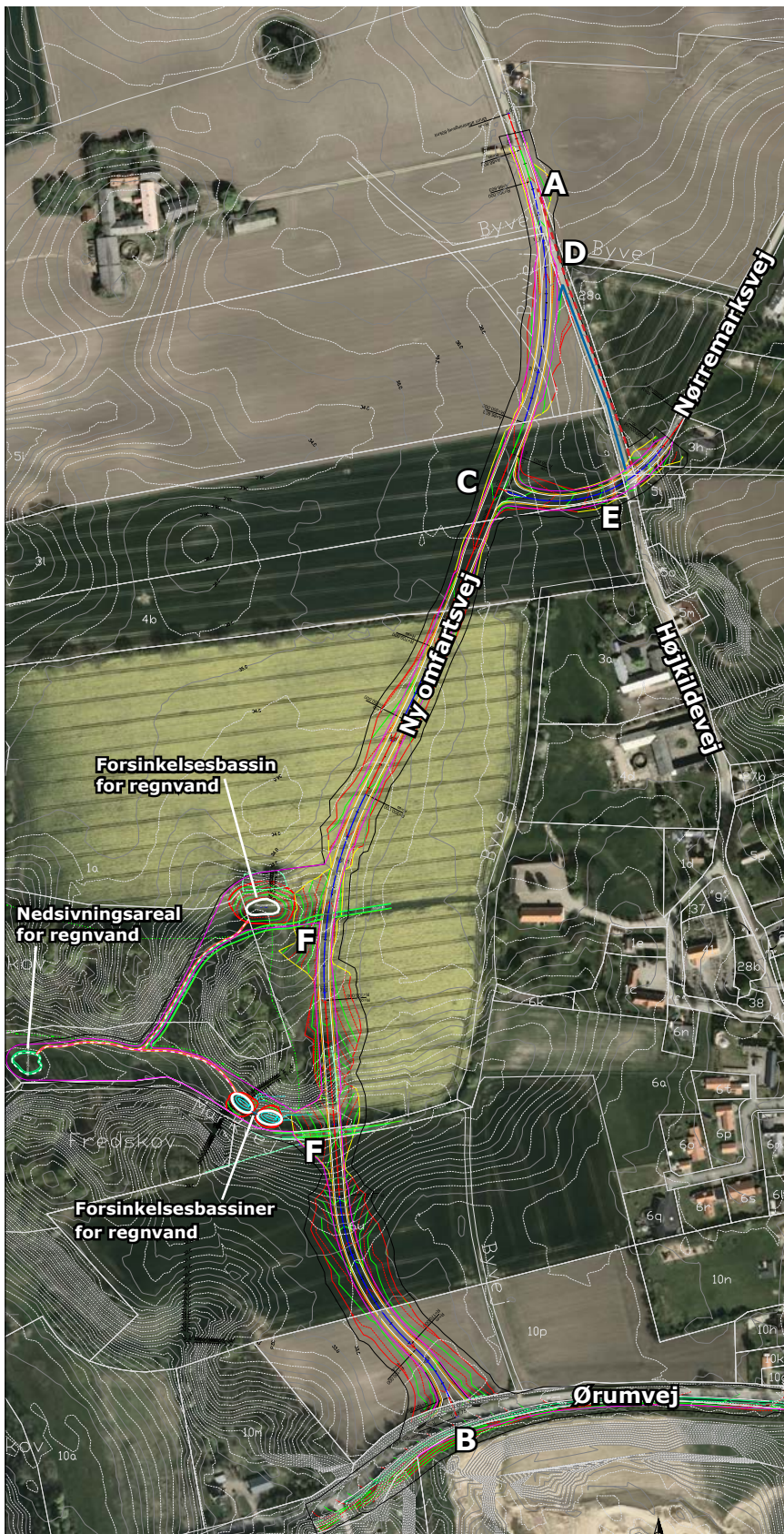
Der forudsættes anlagt to asfalterede vejbaner i ca. 3,40 m bredde med en belægnings-type, som hurtigt vil slides til en grå til lys grå fremtræden. Afvanding af omfartsvejens befæstede arealer vil ske via olieudskillersandfang til flere nye bassiner til forsinkelse af regnvandet inden udledning via render, grøfter eller rørføring til nedsivningsarealer.

Forsinkelsesbassinerne placeres vest for omfartsvejen og skal gives en organisk form og eventuelle skråningsanlæg skal etableres med lav hældning med henblik på at opnå naturnært udseende.

Det Nordligste regnvandsbassin placeres i en dalsænkning på nordsiden af fredskoven, der ligger som en halvø ud i det opdyrkede åbne landskab vest for landbyen Ørum. Det sydligste regnvandsbassin placeres på et ikke fredskovpligtigt langt og smalt areal, som er omgivet af fredskov på 3 sider. Anlæggene forudsættes tilpasset omgivelserne og etableret med et naturlignende udseende.

Under forudsætning af politimyndighedens godkendelse, forudsættes der nedlagt forbud mod cyklister på omfartsvejen – disse henvises til at køre igennem Ørum. Der anlægges derfor ikke cykelsti langs omfartsvejen. På samme vilkår forudsættes der etableret forbud mod gennemkørende lastbiltrafik i Ørum.

Beskrivelse af vejprojekt



Tegningsbeskrivelse

A: Omfartsvejen tilsluttes Højkildevej som en naturlig forlængelse af denne. Højkildevej oprettholdes som en stitilslutning.

B: Omfartsvejen tilsluttes Ørumvej i et nyt kanaliseret T-kryds

C: Nørremarksvej forlænges og tilsluttes omfartsvejen i et nyt T-kryds.

D: Højkildevej lukkes som vej nord for indkørslen til ejendommen Højkildevej 80 og strækningen mellem **D** og **A** nedklassificeres til sti.

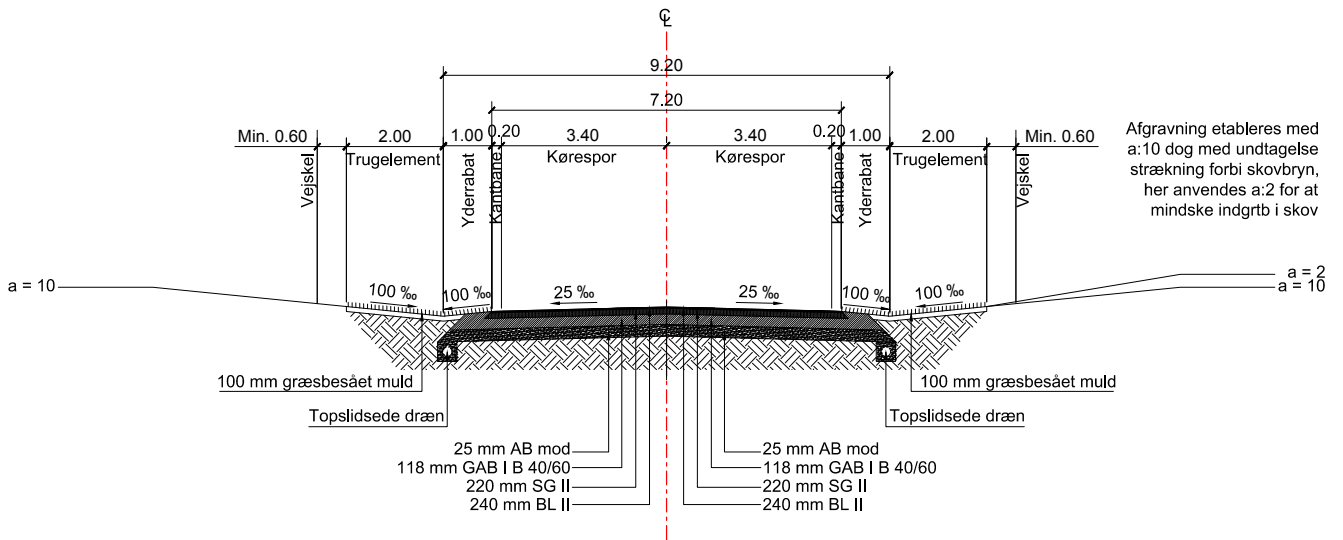
E: Krydset Højkildevej/Nørremarksvej ombygges til et T-kryds, hvor den nordligste del af Højkildevej tilsluttes som en lokalvej som et fjerde ben.

F: Adgang til regnvandsbassiner fra omfartsvejen.

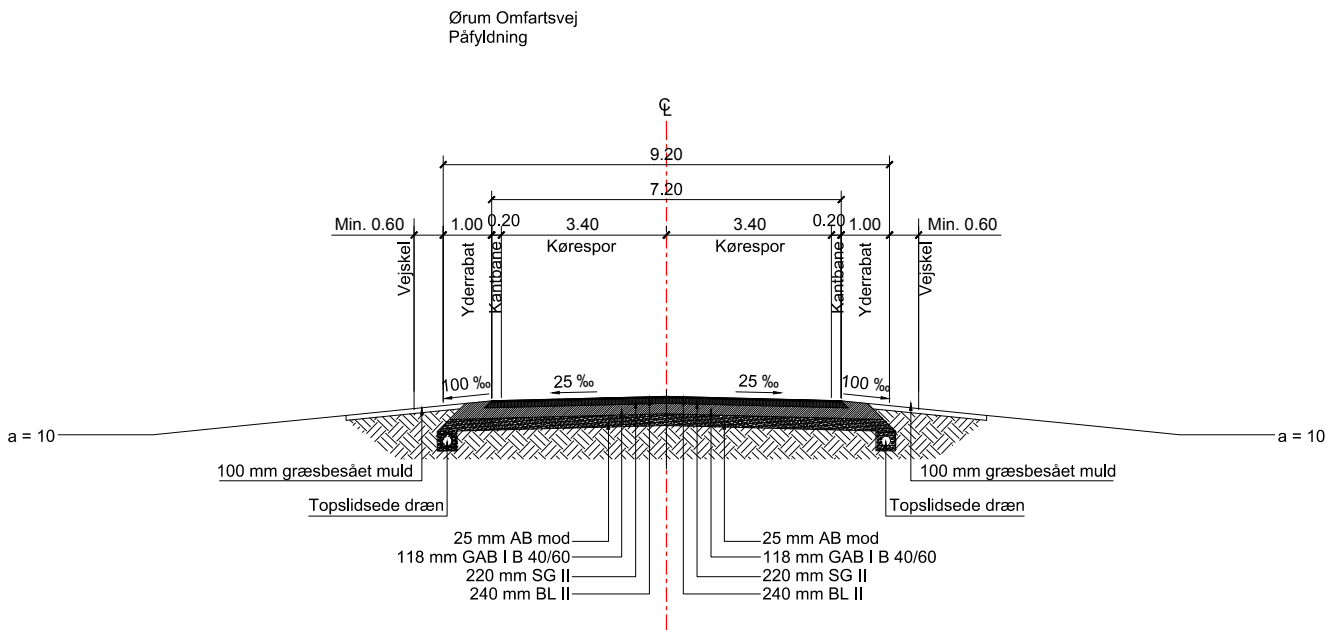
Vejprojekt udarbejdet af MOE A/S i samarbejde med Hedensted Kommune på baggrund af de anbefalinger af linjeføring og udformning, som fremkom ved gennem anvendelse af landskabskaraktermetoden v/Planværkstedet A/S.

Illustration af det planlagte vejprojekt på baggrund af ortofoto fra 2014

Beskrivelse af vejprojekt

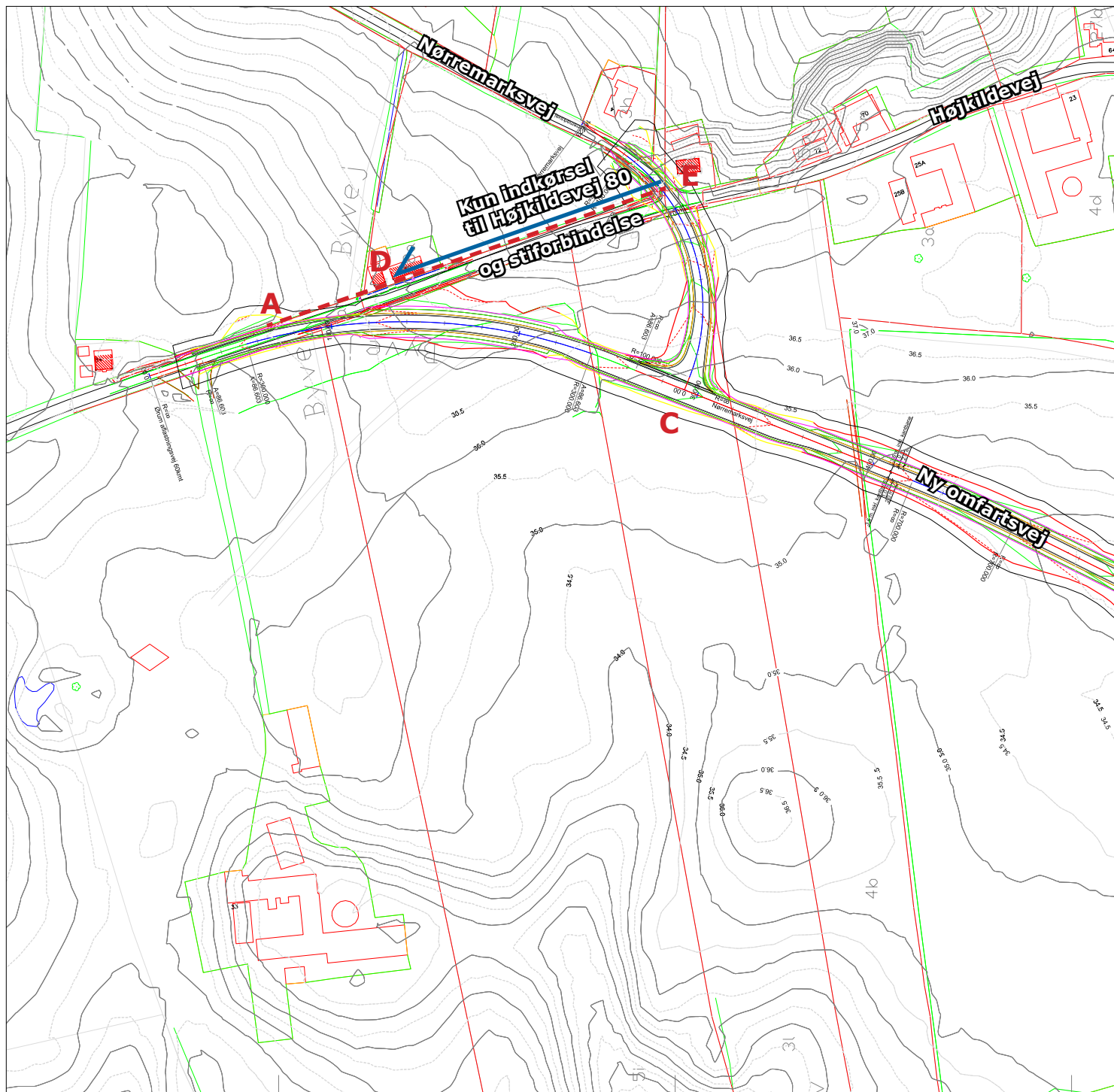


Principsnit i vejanlæg ved afgravning



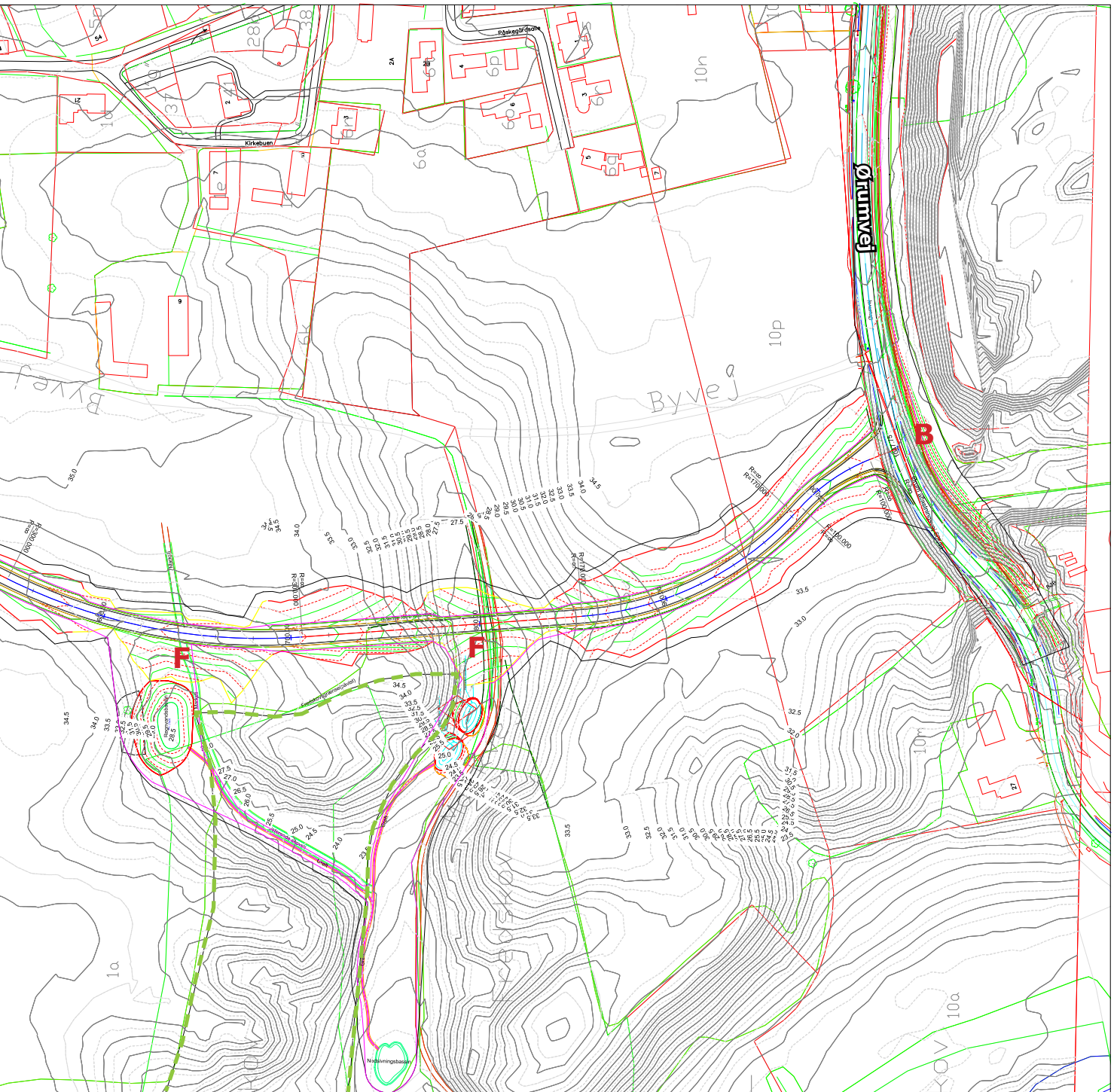
Principsnit i vejanlæg ved påfyldning

Beskrivelse af vejprojekt



- A.** Omfartsvejen tilsluttes Højkildevej som en naturlig forlængelse af denne. Højkildevej opretholdes som en stitilslutning.
- B.** Omfartsvejen tilsluttes Ørumvej i et nyt kanaliseret T-kryds
- C.** Nørremarksvej forlænges og tilsluttes omfartsvejen i et nyt T-kryds.
- D.** Højkildevej lukkes som vej nord for indkørslen til ejendommen Højkildevej 80 og strækningen mellem D og A nedklassificeres til sti.

Beskrivelse af vejprojekt



- E. Krydset Højkildevej/Nørremarksvej ombygges til et T-kryds, hvor den nordligste del af Højkildevej tilsluttes som en lokalvej som et fjerde ben.**
- F. Adgang til regnvandsbassiner fra omfartsvejen.**

Projekt for Ørum Omfartsvej 30.4.2015 - Tegningen er ikke målfast

Yderligere vejtekniske snit og beskrivelser kan udleveres ved henvendelse til Hedensted Kommune, Fritid & Fællesskab, Tjørnevej 6, 7171 Uldum, Tlf.: 79 75 50 00, Mail: fritidogfaellesskab@hedensted.dk

International naturbeskyttelse

Natura 2000 områder er en samlende betegnelse for EU-fuglebeskyttelsesområderne og EU-habitatområderne. Natura 2000-områderne danner tilsammen et økologisk netværk af beskyttede naturområder gennem hele EU. Levevilkårene for arterne på habitatdirektivets bilag IV og på fuglebeskyttelsesdirektivets bilag I skal forbedres, og deres levesteder skal beskyttes både i og uden for de internationale naturbeskyttelsesområder. Kommunen må derfor ikke vedtage planer eller træffe afgørelser, der kan have en negativ påvirkning af udpegningsgrundlaget for eller integriteten af Natura 2000-områder eller levesteder, yngle- og rasteområder for dyre- og plantearter på EUs habitatdirektivs bilag IV.

Alle planer og projekter skal derfor vurderes i forhold til, om de kan medføre en negativ påvirkning af Natura 2000-områder eller de beskyttede arter på bilag IV.

Natura 2000

Nærmeste Natura 2000 område ligger ved Vejle Fjord ca. 3 km fra anlægsområdet og vurderes ikke at kunne blive påvirket af anlæg af omfartsvejen.

Arter på habitatdirektivets bilag IV

Storskov forventes at være levested for en række flagermusarter. Da der ikke skal fældes store, gamle træer eller nedrives ældre bebyggelse, hvor flagermus typisk raster og yngler, forventes hverken den korte anlægsperiode eller trafikken på vejen at kunne påvirke flagermusbestande i området negativt.

Der er registreret stor vandsalamander i nærområdet for vejanlægget i 2009, men det er usandsynligt at individer skulle forekomme andet end helt sporadisk eller midlertidigt indenfor de arealer i erhvervsmæssig jordbrugsdrift, som vil blive direkte påvirket af anlægsarbejderne.

Anlæg af vandhuller, åbne render/grøfter og nedsivningareal, som indgår i anlæggene til håndtering af rensed regnvand fra omfartsvejens befæstede arealer, vurderes generelt at kunne bidrage positivt til bestande af mindre dyr, som er tilknyttet sådanne lokaliteter.

Der er registreret markfirben i området i 2009, og det er sandsynligt, at arten kan være tilknyttet især sydsiden af de jorddiger, som forudsættes gennembrudt to steder ved anlæg af omfartsvejen.

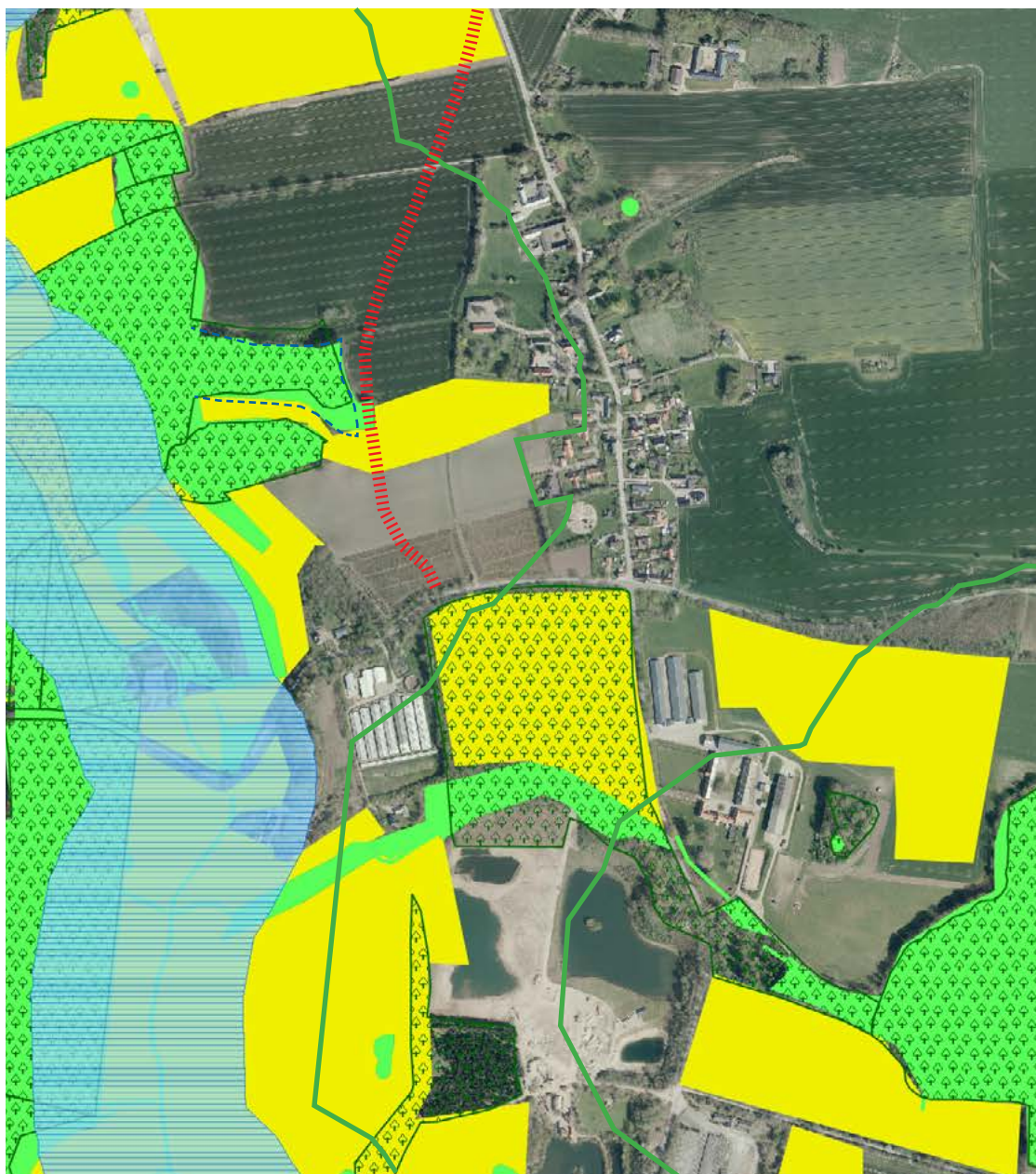
Da anlægget planlægges at foregå i dagtimerne og i sommerperioden, hvor firben er aktive og kan undvige, og der kun sker gennembrydning på kortere delstrækninger af jorddigerne, vurderes det, at hverken artens forekomst på lokaliteten eller den biologiske funktionalitet af velegnede levesteder vil blive væsentlig ændret eller påvirket.

Hvepsevåge yngler årligt i skovene ved Rohden Å, og kan evt. blive forstyrret af anlægsarbejder, hvis disse foregår i yngletiden. Da anlægsarbejderne er midlertidige og ikke fysisk griber ind i artens levested eller fourageringsmuligheder, vurderes det ikke, at artens forekomst på lokaliteten vil være truet eller at arten vil blive negativt påvirket af anlægget af omfartsvejen.

National naturbeskyttelse

Vejstrækningen forudsættes etableret indenfor Naturbeskyttelseslovens 300 m skovbyggelinje og passerer desuden tæt forbi skovområder pålagt fredskovpligt

Skovbyggelinjens hovedformål er at beskytte den biologiske funktion og artsdiversitet i skovbrynene samt at sikre oplevelsen af skovbrynene som landskabselementer. Linjeføringen for omfartsvejen føres tæt ind under skovbrynes, og en mindre påvirkning af såvel oplevelsen af skovbrynet som den biologiske funktion i skovbrynene vurderes at ville forekomme på en kortere strækning. Naturstyrelsen har på forhånd meddelt, at styrelsen vil være sindet at ophæve skovbyggelinjen indenfor det område, som er omfattet af lokalplan 1080.



- Natur og særlig værdifuld natur udpeget i kommuneplanen
- Natur og særlig værdifuld natur udpeget i kommuneplanen
- Fredskovpligtige arealer jf. KMS
- Berigtiget fredskovgrænse v/Naturstyrelsen Søhøjlandet
- Naturbeskyttelseslovens 150 m åbeskyttelseslinje
- Naturbeskyttelseslovens 300 m skovbyggelinje
- Linjeføring for omfartsvej ved Ørum

Registreringer af relevante temaer for natur i planlægningsområdet fra Hedensted Kommuneplan 2013-2025 og KMS

Natur

Der er sammen med Naturstyrelsen og ved hjælp af en landinspektør på stedet foretaget en indmåling og berigtigelse af fredskovgrænsen på den strækning, hvor vejanlæg og anlæg til lokal afledning af regnvand ligger tættest på eller indgriber i fredskovsarealer, og der er derfor grundlag for at afgøre med sikkerhed, om og i hvilket omfang fredskovpligtige arealer berøres af de pågældende anlæg.

Selve vejanlægget indgriber ikke i fredskovpligtige arealer, men en forbindelse fra det nordligste forsinkelsesbassin for håndtering af regnvand fra vejanlægget forudsættes tilsluttet et ned-sivningsareal via åben grøft eller en rørføring gennem et fredskovpligtigt areal. Der forventes ikke at skulle fældes træer eller ske andre væsentlige anlægsmæssige indgreb i eller væsentlig negativ oplevelsesmæssig eller fysisk påvirkning af det fredskovpligtige areal. Naturstyrelsen godkendelse forudsættes til anlæg af en rende/grøft eller et rørlagt tilløb langs skovstien gennem det pågældende fredskovpligtige areal, hvilket ikke vurderes at forudsætte fældning af træer eller andre indgribende anlægsarbejder.

Løsningen til regnvandshåndtering med forsinkelsesbassiner og åbne render/grøfter eller rørføring til ned-sivningsarealer vurderes at være en god biologisk løsning - dels fordi, ingen lokale vandløb påvirkes hydraulisk, dels fordi åbne grøfter og vandhuller kan bidrage til at øge biodiversiteten og levesteder for arter tilknyttet vådområder og lavbundsarealer.



Dyrkningsområde mellem to fredskovpligtige arealer, hvor der forudsættes etableret forsinkelsesbassiner og ned-sivningsarealer

Løsningen til regnvandshåndtering med forsinkelsesbassiner og åbne render/grøfter eller rørføring til ned-sivningsarealer vurderes at være en god biologisk løsning - dels fordi, ingen lokale vandløb påvirkes hydraulisk, dels fordi åbne grøfter og vandhuller kan bidrage til at øge biodiversiteten og levesteder for arter tilknyttet vådområder og lavbundsarealer.

Den valgte linjeføring for omfartsvejen betyder, at der forudsættes ryddet en mindre skovholm, som ikke er omfattet af fredskovpligt, og som består af yngre ensartet bevoksning uden væsentlig betydning for biologisk værdi eller funktionalitet og uden rekreativ funktion eller værdi.

Indenfor en afstand af 3-500 m fra anlægsområdet ligger vådområder og vandløb, som afkaster henholdsvis søbeskyttelseslinjer og åbeskyttelseslinjer. Der vurderes ikke at ske en direkte påvirkning af den biologiske værdi eller funktion af disse områder som følge af anlægget af

omfartsvejen og ingen anlægsarbejder kommer så tæt på disse vådområder, at dispensationer fra beskyttelseslinjerne vil være en forudsætning.

Flora og fauna

En mindre del af området, omfartsvejen skal passere, er omfattet af retningslinjerne for særlig værdifuld natur og ny natur i kommuneplanen. Anlægget af omfartsvejen vil kun berøre en skovholm med ung og ensartet plantagebeplantning, som er udpeget til særlig værdifuld natur og arealer i almindelig jordbrugsmæssig omdrift, der er udpeget som ny natur, og som erfaringsmæssigt rummer meget få naturværdier. Retningslinjerne for natur fastlægger, at ved planlægning for anlæg, som nødvendigvis må placeres indenfor udpegningerne, kan der stilles krav om faunapassager eller andre tiltag for at bevare en biologisk funktionel sammenhæng, hvis der er behov for det. I dette tilfælde vurderes det, at udpegningerne ikke er relevante for flora og fauna i området eller god biologisk funktion generelt.

Nye vejanlæg kan generelt virke som en barriere for flora og fauna. Denne barrierevirkning og naturpåvirkning fra den nye omfartsvej vurderes dog at være begrænset, idet omfartsvejen primært passerer gennem arealer i jordbrugsdrift, som mht. artdiversitet og biologisk funktion har en meget ringe værdi. Da de udpegede arealer til ny natur desuden fører hen til landsbyens bebyggelse øst for linjeføringen for Ørum omfartsvej, vil udpegningen næppe kunne få nogen



Sti gennem fredskov, langs med hvilken der forudsættes etableret åben grøft eller en rørføring til nedsivningsarealer

væsentlig betydning for biodiversitet eller artsspredning. Det vurderes derfor, at der ikke er anledning til at etablere faunapassager eller iværksætte særlige tiltag for at sikre en biologisk sammenhæng.

Nye vejanlæg kan generelt virke som en biologisk barriere og lys, støj og trafik kan have en om ikke andet midlertidig negativ indvirkning på dyrelivet i området. Denne barrierevirkning og påvirkning af områdets fauna fra den nye omfartsvej vurderes dog at være begrænset, idet omfartsvejen primært passerer gennem arealer i jordbrugsmæssig omdrift, som mht. artdiversitet og biologisk funktion har en meget ringe værdi. Selv på de kortere strækninger langs skoven, hvor vejen passerer tæt på arealer i skoven med naturværdi, vil vejanlægget kun afskære disse fra landbrugsarealer på den anden side af vejen.

Samlet vurdering

Der vurderes ikke at kunne ske en væsentlig negativ påvirkning af natur og naturbeskyttelsesinteresser.

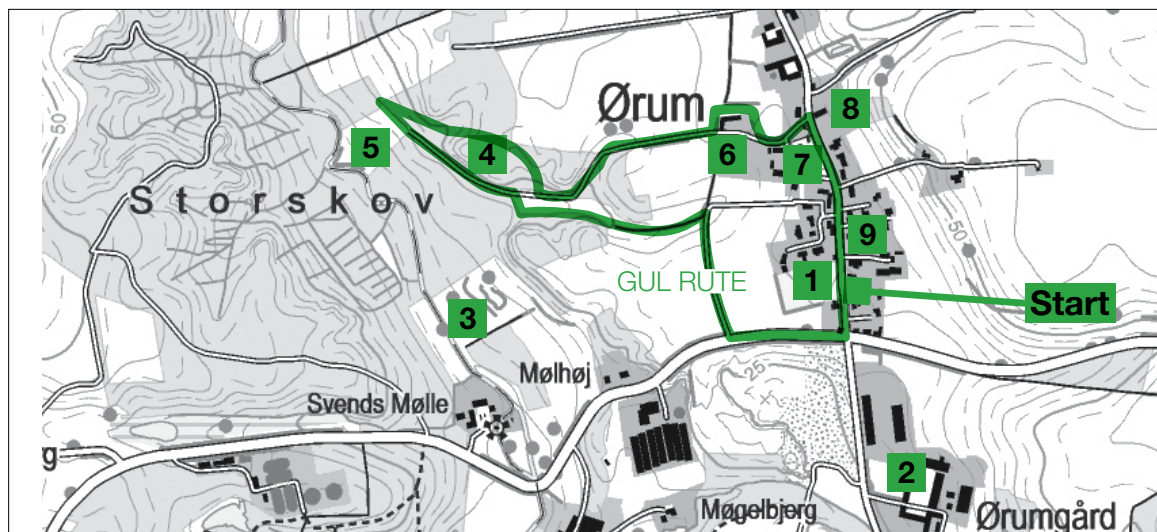
Landskab og kulturarv

Landskab og visuelle forhold

Den nye omfartsvej kobler sig i syd på Ørumvej, som danner den øst-vest gående forbindelse mellem Juelsminde og Vejle. Ørumvej udbygges med et kanaliseringsanlæg der skal sikre de bedst mulige adgangsforhold for de større råstoftransporter samt gode sikkerhedsmæssige forhold for den øvrige trafik.

Omfartsvejen forventes anlagt med en længde på maksimalt 1.100 m, en bredde på 7,3 m fordelt på 0,2 m kantbane i hver side samt 2 kørebaner på hver 3,40 m. Hastighedsbegrænsningen forventes at blive på 60 km/t. Der forudsættes etableret anlæg til forsinkelse og nedsvivning af regnvand fra omfartsvejen, som forudsættes givet et organisk, naturlignende udseende.

Omfartsvejen forudsættes etableret nær udpegninger af særligt værdifuldt landskab og indenfor skovbyggelinjen og vil passere et kuperet og velafgrænset landskabsrum mellem landsbyen Ørum og skoven vest for landsbyen med væsentlig oplevelsesmæssig værdi. Vest og sydvest for Ørum Kirke vil vejforløbet krydse det lokale naturspor to gange, for hvilket der er udpeget fokuspunkter/seværdigheder på www.spor.dk. Natursporet forløber delvis på Ørum Kirkes markvej til skoven. Storskov fungerer som nærrekreativt område for Ørum, og omfartsvejen vil sandsynligvis få en vis oplevelsesmæssig barrierevirkning, selv om de eksisterende adgange ad markveje og stier til skoven opretholdes med uændret forløb og med markoverkørsler til omfartsvejen.



Kort med natursporet i landskabet fra folderen om Ørum Natursti / www.spor.dk

Gennem anvendelse af landskabskaraktermetoden er der udpeget en linjeføring, som mindst muligt opdeler landskabsrummet mellem landsbyen og skoven. På størstedelen af strækningen forudsættes omfartsvejen anlagt i tilnærmelsesvis samme niveau som eksisterende terræn. Hen over ådalens dybeste sted skal der dog anlægges en dæmning og oplevelsen af især dalbunden vil blive anderledes end før anlægget af omfartsvejen. Hvor terræntilpasninger ikke kan undgås, anlægges disse i videst muligt omfang dyrkningskråninger med meget lave hældningsgrader hen mod selve vejanlægget, hvorved synligheden af indgrebene i landskabet mindskes.

Vejforløbet ligger langt fra landsbyen på hovedparten af strækningen og derudover terrænmæssigt lavere end landsbybebyggelsen. På en stor del af strækningen ligger vejforløbet i forhold til landsbybebyggelsen desuden bagved hegnsbevokning og naturligt højere terrænformationer.

Der er i planlægningen indarbejdet afværgetiltag for omfartsvejen med henblik på at mindske en væsentlig negativ påvirkning af de visuelle forhold og oplevelsen af landskaberne.

Samlet vurdering

På baggrund af afværgeforanstaltninger indarbejdet i planlægningen med henblik på en landskabelig tilpasning af anlægget, vurderes det, at påvirkning af oplevelsen af landskabet og de visuelle forhold vil være moderat negativ.

Arkitektonisk og kulturhistorisk arv, fortidsminder og fredninger

Kirken, præstegården, skolen og de nærmeste omgivelser rummer den væsentligste arkitektoniske og kulturhistoriske arv i Ørum.

Linjeføringen for omfartsvejen ligger ikke tæt på hverken nær- eller fjernomgivelserne til Ørum Kirke, der er udpeget i Hedensted Kommuneplan 2013-2025. Bevoksningen og terrænet bestyrer, at omfartsvejen ikke kan opleves i visuel sammenhæng med kirken eller kirkegården, mens præstegården er placeret således, at den vil få udsigt til vejanlægget. Det er blandt andet kulturmiljøet omkring kirke, præstegård og kirkejord mv., som har givet anledning til anvendelsen af landskabskaraktermetoden til udvælgelse af det bedste alternativ til en linjeføring for omfartsvejen. **Disse forhold er indgående beskrevet på side 12-34.**

Omfartsvejen forudsættes placeret indenfor den yderste fjerdedel af 300 m kirkebyggelinjen. Der må ifølge naturbeskyttelsesloven ikke opføres bebyggelse med en højde over 8,5 m indenfor en afstand af 300 m fra en kirke, medmindre kirken er omgivet af bymæssig bebyggelse i hele beskyttelseszonen. Vejanlægget planlægges etableret lavere end det terræn, kirken er opført på og hverken vej eller trafik på vejen vil således kunne påvirke muligheden for et frit indblik til kirken. Kirkebyggelinjen vurderes derfor ikke at udgøre en planlægningsmæssig binding i forhold omfartsvejen.

Jord- og stendiger samt fortidsminder er beskyttet efter museumsloven, der foreskriver, at der ikke må foretages ændringer i tilstanden af disse. Diger af sten og jord er karakteristiske elementer i kulturlandskabet. Vejtracéet forudsættes at passere gennem to beskyttede jorddiger, som afgrænser præstegårdsjorden, hvilket forudsætter særskilt dispensation fra Hedensted Kommune, hvor der kan fastlægges vilkår for anlægsprocessen, således at digerne skades i mindst muligt omfang.

Ved Ørum kirke ligger en rundhøj fra Stenalderen dateret 3950-2801 f.Kr. Jf. bestemmelserne i museumsloven må der ikke foretages ændring i tilstanden af arealet indenfor 100 m fra fortidsminder. Omfartsvejen ligger således ikke indenfor fortidsmindebeskyttelseslinjen.

Nord for placering af omfartsvejen ligger en affaldsgrube fra bronzealderen dateret 1100-501 f.Kr, som ikke vil blive berørt af omfartsvejen.

I den sydvestligste del af udpegningen af kirkens fjernomgivelser er der registreret en gravhøj, som dog ikke vil blive berørt af den forudsatte linjeføring for omfartsvejen. Gravhøjen er i registreringen betegnet sb. 35, Ørum By, Ørum. Højen er overpløjet, men findes registreret på ældre kortmateriale.

Der findes ikke andre kendte fredede fortidsminder indenfor eller tæt på traceet, men der er stor risiko for at støde på ukendte, væsentlige fortidsminder i hele traceets forløb. Undtaget herfra er de nordligste omkring 200 m af den planlagte linjeføring for omfartsvejen beliggende på matr. 5i og dele af 11a. Dette område er allerede arkæologisk undersøgt og i øvrigt råstofudvundet.

Nærområdet er ret rigt på gravhøje med dysser og jættestuer og traceet passerer tæt forbi den middelalderlige landsby Ørum. Det må derfor efter museumslovens bestemmelser anbefales, at der forud for anlægsarbejdet foretages arkæologiske forundersøgelser med henblik på at klarlægge behovet for egentlige udgravninger.

Samlet vurdering

Ørum Kirke og dens omgivelser, som grustransporterne passerer meget tæt forbi på Højkildevej, er ikke upåvirkede i dag, idet den hyppige tunge trafik i høj grad påvirker oplevelsen af såvel hele landsbyen som kulturmiljøinteresserne omkring kirken. På baggrund af afværgeforanstaltninger indarbejdet i planlægningen med henblik på en tilpasning til kulturarvsinteresserne vurderes det, at den negative påvirkning af oplevelsen af kulturarven og kulturmiljøet omkring Ørum Kirke ved anlægget af den nye omfartsvej kan minimeres væsentligt, og at oplevelsen i kulturmiljøets nærmeste omgivelser i landsbyen vil blive væsentligt forbedret.

Som afværgeforanstaltning indgår derudover i planlægningen, at der foretages arkæologiske prøveboringer/-gravninger, inden anlægsarbejderne går i gang. Det fremgår af lokalplanen, at ifølge museumsloven skal anlægsarbejderne straks standses og Horsens Museum underrettes, hvis man støder på tegn på jordfaste fortidsminder eller naturhistoriske levn. På denne baggrund vurderes der ikke at kunne ske en væsentlig negativ påvirkning af den arkæologiske arv.

Levevilkår



- | | |
|----------------------------|--|
| Særlig værdifuldt landskab | Linjeføring for omfartsvej ved Ørum |
| Kulturmiljø | Fredet fortidsminde med 100 m beskyttelseszone |
| Kirkeomgivelse | Registrering af ikke fredet fortidsminde |
| 300 m kirkebyggelinje | Beskyttede sten- eller jorddiger |

Kommuneplanens udpegninger af Særlig værdifuldt landskab, Kulturmiljø og Kirkeomgivelser, samt angivelse af fredede og ikke fredede fortidsminder, beskyttede diger og naturbeskyttelseslovens 300 m kirkebyggelinje

Jordbund

Der er ifølge Danmarks miljøportal ikke konstateret jordforurening i anlægsområdet.

Regnvand fra omfartsvejen vil blive mekanisk rensat via sandfang og olieudskiller, inden det ledes til regnvand-/forsinkelsesbassiner, hvor en yderligere nedfældning af naturfremmede stoffer kan finde sted, inden det ledes videre til fordampning og nedsivning. Nedsivning via bevoksede arealer vil yderligere bidrage til at sikre, omfartsvejen ikke vil give anledning til væsentlig forurening af jordbunden.

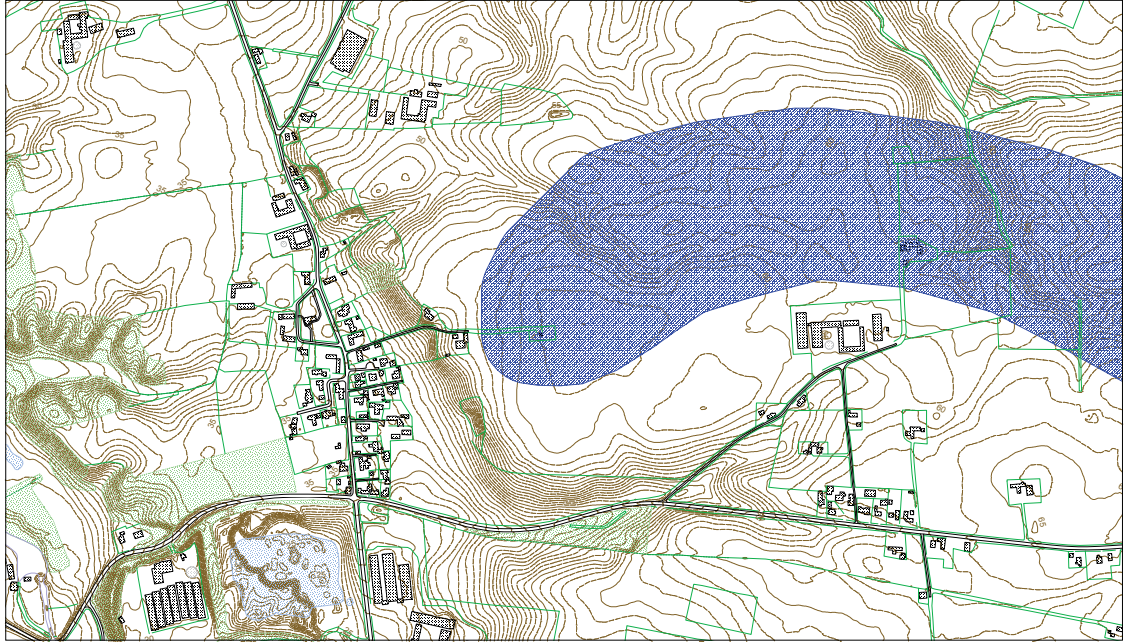
Når de eksisterende kryds ved Højkildevej og Ørumvej ombygges for tilslutning af omfartsvejen vil der blive i mindre omfang opstå affald fra de eksisterende veje. Affaldsfragmenterne vil blive håndteret og bortskaffet ifølge gældende affaldsregulativer i hedensted Kommune.

Samlet vurdering

Der vurderes ikke at kunne ske en væsentlig ændret eller negativ påvirkning af jordbunden.

Vand

Anlægget ligger i et område med drikkevandsinteresser (OD). Ørum vandværk ligger i en afstand af omkring 600 m fra omfartsvejen og grundvandsmagasinet til den almene boring er vist med blå herunder.



Nærmeste vandindvindingsboring ligger i en afstand af omkring 100 m fra vejanlægget og anvendes til markvanding. Se boringer herunder.



● Alment vandværks indvindingsboring med 300 m beskyttelseszone

■ Privat vandindvindingsboring

Levevilkår

Ifølge Landskabskort over det mellemste Jylland er de højtliggende områder omkring Ørum By bestående af morænelandskab overvejende med lerbund, mens Rhoden å er beliggende i et dybt nedskåret dalsystem med smeltevandsaflejringer i bunden af dalsystemet.

Som følge af de topografiske og geologiske forhold vil den overvejende del af vandudvekslingen og grundvandsdannelsen fra den overvejende del af oplandet, ske via de sekundære grundvandsmagasiner til dalsystemet og infiltrere gennem sandaflejringerne til de dybereliggende grundvandsmagasiner, der udgør de primære grundvandsressourcer i området. Ved at aflede en del af regnvandet (nettonedbøren) til det planlagte regnvandsbassin med nedsivning til dalsystemet vil selve grundvandsdannelsen ikke blive påvirket i nævneværdig grad.

Samlet vurdering

Der vurderes ikke at kunne ske en væsentlig ændret eller negativ påvirkning af kvaliteten fra områdets indvindingsboringer eller af grundvandsressourcen generelt.

Befolkning og sociale og økonomiske forhold

Realisering af omfartsvejen vil betyde, at det fine landskabsrum mellem landsbyen og Storskov visuelt og fysisk bliver påvirket af et tosporet vejanlæg egnet til og befærdet med tung lastbiltrafik. Ligeledes vil de væsentlige kulturarvsinteresser, som især kirke, kirkeomgivelser, kirkejord og beskyttede diger tilsammen udgør, blive påvirket og udsigten fra de mest fritliggende beboelser på landsbyens vestside - herunder blandt andet præstegården - vil blive ændret. Dette kan påvirke navnlig disse ejendommers herlighedsværdi og handelspotentialer.

For oplevelsen af kirken, kulturmiljøet i Ørum og landsbyen som helhed samt for hovedparten af beboerne i Ørum vil omfartsvejen betyde en væsentlig reduktion i støj, støv og vibrationer genereret af råstofkørslen. Dette vurderes at have en væsentlig positiv effekt på såvel livskvalitet og sundhed som bosætning, huspriser og muligheden for at sælge en stor del af landsbyens boliger.

Fjernelse af den tunge gennemkørende trafik i Ørum by, vurderes meget væsentligt at nedsætte risikoen for trafikuheld og materielle skader på og langs med den smalle og krogede Højkildevej, hvor den tunge og dobbeltrettede trafik med lastbiler skal passere forbi landsbyens tæt placerede randbebyggelse.

Samlet vurdering

Omfartsvejens etablering vurderes at kunne bidrage til, at det bliver mere attraktivt at bo i Ørum, og omfartsvejen vil således i positiv grad kunne påvirke såvel livskvalitet som bosætning, udvikling og økonomiske muligheder.

Menneskers sundhed, tilgængelighed og trafiksikkerhed

Realisering af vejprojektet forventes at medføre, at påvirkningen af alle boliger i nærområdet med støj, støv og vibrationer at blive væsentligt formindsket, da ikke mindst den tunge gennemkørende trafik flyttes til omfartsvejen, som ligger længere borte fra og lavere i forhold til landsbybebyggelsen end Højkildevej.

Risiko for uheld i landsbyen Ørum/på Højkildevej vurderes at blive meget væsentligt reduceret, når den tunge gennemkørende trafik flyttes til omfartsvejen.

Der forudsættes etableret forbud mod cyklister på omfartsvejen, idet disse henvises til at køre igennem Ørum via den eksisterende vejforbindelse; Højkildevej.

Eksisterende arbejdsveje/naturspor til Storskov med mulighed for at krydse omfartsvejen opretholdes og kan give anledning til den uheldsrisiko, der altid er til stede, når kørende og cyklende / gående trafikanter krydser hinandens ruter. Da der er gode oversigtsforhold, hvor disse

krydsningspunkter er, og der forudsættes en hastighedsbegrænsning på maks. 60 km i timen på omfartsvejen, vurderes risikoen for uheld ikke at være særlig stor.

Da omfartsvejen på en mindre strækning passerer tæt på Storskov kan der være en mindre væsentlig risiko for påkørsel af større og mindre dyr.

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. De eksisterende hjulspor, markveje og naturspor, som forløber mellem landsby og gårdanlæg til naturområderne i skoven opretholdes uændrede som markoverkørsler.

Samlet vurdering

Omfartsvejens etablering vurderes at kunne bidrage til, at det bliver både behageligere og sundere at bo i Ørum med mindre støj, støv og vibrationer, og at trafikikkerheden forbedres meget væsentligt, uden at den fysiske adgang til rekreative naturområder og friluftsliv fysisk hindres.

Trafik

Hverdagsdøgntrafikken gennem Ørum er i juni 2014 optalt til 633 - heraf udgjorde 144-150 gennemkørende tunge køretøjer, hvilket modsvarer ca. 23 %.

Der forventes ikke en generel forøgelse af trafikken i lokalområdet som følge af realisering af planlægningen for omfartsvejen, idet selve trafikmængden påvirkes af andre forhold såsom økonomiske konjunkturer i samfundet og den deraf varierende mængde anlægsarbejder og efterspørgsel efter råstoffer. Med de nuværende råstofressourcer i området er det sandsynligt, at der de næste 30 til 40 år vil være graveaktivitet i området. Det vurderes, at der med større eller mindre udsving i mængderne vil passere tung trafik igennem Ørum så længe, der er råstoffer at udvinde nord for landsbyen med mindre, der etableres en omfartsvej.

Under forudsætning af politimyndighedens godkendelse etableres der gennemkørselsforbud for lastbiler i Ørum, mens ruten for den lokale busrute ikke forudsættes ændret. Gennemkørende tung trafik forudsættes flyttet til omfartsvejen med et forbud mod gennemkørsel af landsbyen Ørum med lastbiler. Det kan forventes, at også anden gennemkørende trafik vil foretrække omfartsvejen frem for Højkildevejs forløb gennem Ørum, da vejen gennem landsbyen er snæver og snoet og sænker hastigheden væsentligt.

Trafikbelastningen af krydset Nørremarksvej /Højkildevej, hvor Nørremarksvej forudsættes forlænget til omfartsvejen, forventes derfor at blive mindre, da al tung trafik, der ikke har ærinde i Ørum, skal benytte omfartsvejen. Dersom øvrig motoriseret trafik uden ærinde i landsbyen også overvejende benytter omfartsvejen, vil krydset vil blive yderligere aflastet, og trafikbelastningen flyttes til krydset mellem den forlængede Nørremarksvej og omfartsvejen. Ligeledes vil Højkildevej på strækningen mellem krydset og Ørumvej blive aflastet.

Størstedelen af trafikken foregår i dagtimerne mellem 8 og 18. Da den gennemkørende trafik flyttes væk fra landsbyen og dermed husene, der ligger meget tæt på vejen, forventes også lysgenerne fra trafikken at formindskes væsentligt for beboelserne langs Højkildevej. Med omfartsvejens linjeføring og afstand til nærmeste beboelse samt beplantning i området, er det meget lidt sandsynligt, at der vil blive direkte lysindfald til beboelser i den vestligste del af Ørum. Det er dog sandsynligt, at der vil kunne erkendes lys fra billygter på kortere strækninger.

Samlet vurdering

Når omfartsvejen kommer i drift vurderes det, at genevirkningerne fra støv, vibrationer og lysindfald vil blive formindsket for alle beboere i Ørum, men mest væsentligt for beboere nærmest Højkildevej, som ligger længst fra omfartsvejen.

Levevilkår

Støj

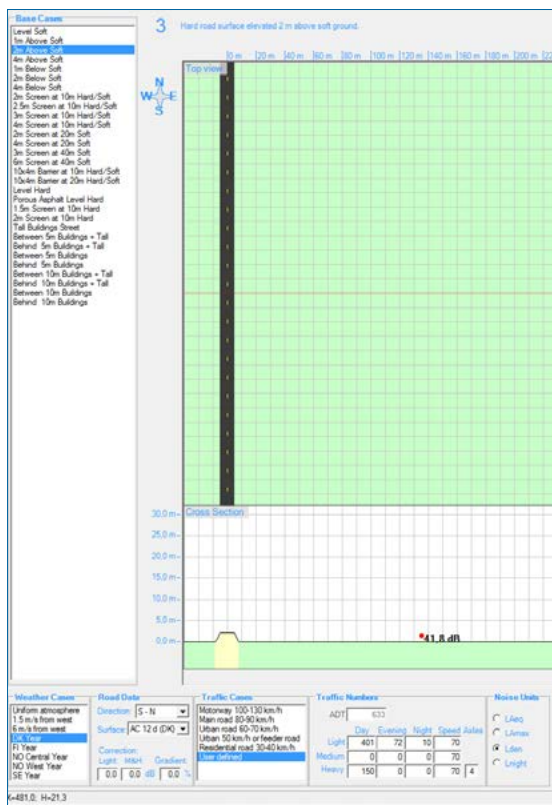
Støjpåvirkning i planlægningsområdet genereres helt overvejende fra den tunge gennemkørende trafik, hvilket er baggrunden for planlægningen for en omfartsvej ved Ørum.

Som udgangspunkt vil trafikstøjen på Højkildevej gennem Ørum by blive væsentligt mindre, da hovedparten af den tunge trafik omlokiseres til omfartsvejen og sandsynligvis også størstedelen af den øvrige gennemkørende trafik flyttes hertil.

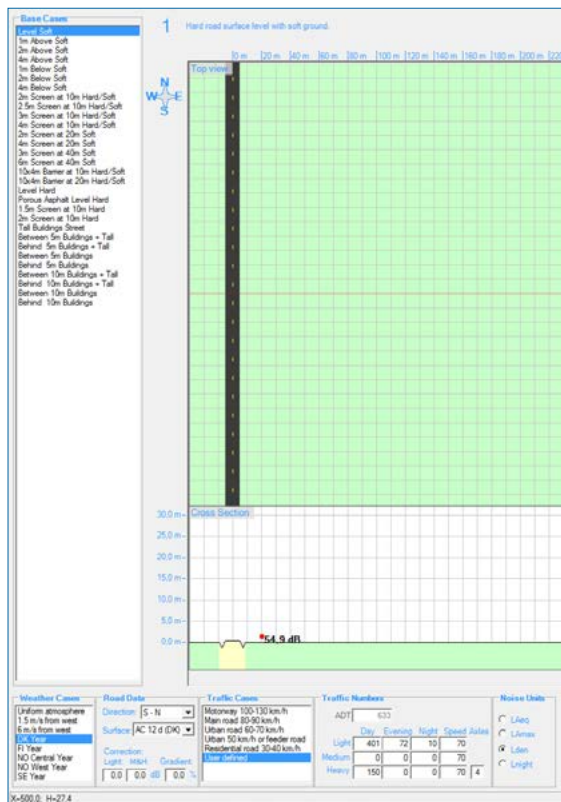
Terrænet, hvor omfartsvejen etableres, ligger generelt lavere end beboelserne i Ørum og omfartsvejen vil desuden komme til at ligge i en større afstand fra boligerne i landsbyen end Højkildevej, hvilket mindsker støjniveauet fra trafikken yderligere.

Miljøstyrelsens vejledende grænseværdi for vejtrafikstøj i boligområder er 58 dB givet som Lden (støjens døgnvægtede middelværdi).

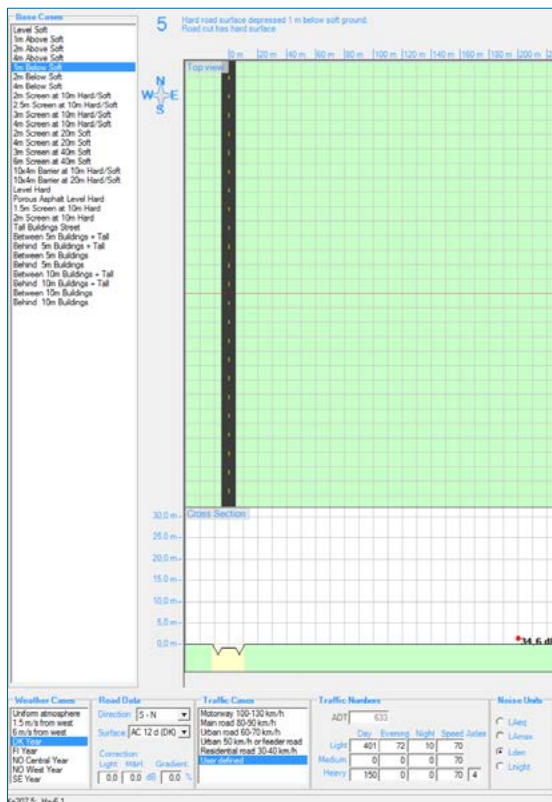
Beregningsprogrammet N2kR, der er baseret på beregningsmetoden Nord2000, er benyttet til at lave en overslagsberegning over det forventede støjniveau fra omfartsvejen. Som



Støj fra omfartsvej ved Kirkebuen 9 ca. 135 m fra omfartsvej er 42 dB givet som Lden



Støj fra omfartsvej ved Højkildevej 80 ca. 20 m fra omfartsvej er 55 dB givet som Lden



Støj fra omfartsvej ved Påskegårdsallé 5 ca. 200 m fra omfartsvej er 35 dB givet som Lden

inputparametre er benyttet en ÅDT på 600, hvoraf tung lastbiltrafik udgør 150 af de 600, jf. trafiktællinger fra hhv. Højkildevej og Nørremarksvej udført i 2010, 2011 og 2014.

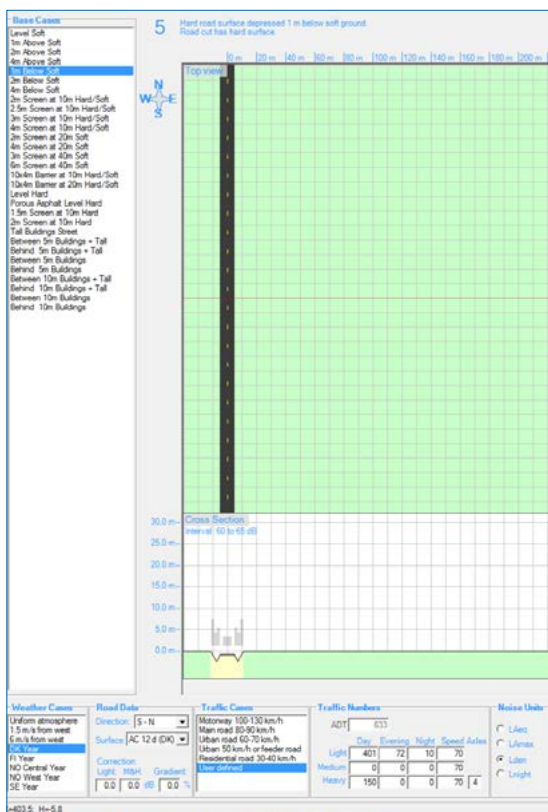
Ud fra beregningerne kan det generelt konkluderes at grænseværdien for trafikstøj på 58 dB overholdes for alle udendørs opholdsarealer til beboelser, der ligger mere end 18 meter fra omfartsvejens midte. Beboelse nærmest den planlagte omfartsvej er ejendommen Højkildevej 80, der ligger i en afstand på godt 17 meter fra vejtracéet, og hvor støjniveauet fra vejen er beregnet til omkring 55 dB i en højde på 1,5 m over terræn. Ved Kirkebuen 9 er støjniveauet beregnet til 42 dB og på Påskegårdsallé 5 til 35 dB. Selv for den nærmest beliggende bolig; Højkildevej 80, vurderes der at blive tale om en reduktion af støjpåvirkningen, fordi omfartsvejen ligger længere borte fra denne bolig, end den nuværende rute for råstoftransporterne og fordi trafikken kan forløbe mere flydende uden opbremsninger og accelerationer i modsætning til, hvad der oftest vil være tilfældet på Højkildevej, som er snæver og med mange sving og derfor har en ringere fremkommelighed. Se de digitalt generede beregninger.

Udover beregninger af støj ved tre udvalgte adresser i Ørum vises støjforholdene lige omkring vejen hvor den ligger i hhv. terrænniveau, i afgravning og i påfyldning. Den grå markering viser i hvilken udstrækning den døgnvægtede middelværdi (Lden) er hhv. 55-60 dB og 60-65 dB.

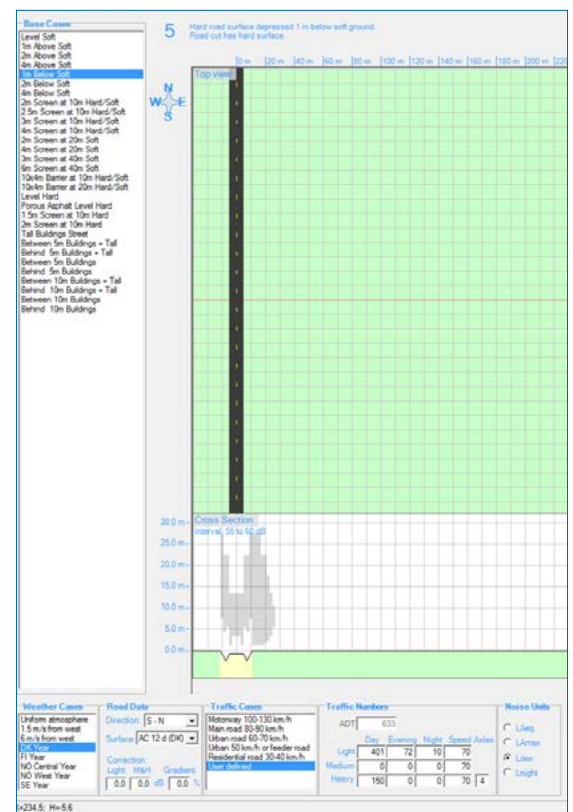
Samlet vurdering

Når omfartsvejen kommer i drift vurderes det, at genevirkningerne fra trafikstøj vil blive formindsket for alle beboere i Ørum, men mest væsentligt for beboere nærmest Højkildevej, som ligger længst fra omfartsvejen.

Beregninger viser, at miljøstyrelsens vejledende grænseværdier for påvirkning af trafikstøj kan forventes overholdt for alle boliger i nærområdet, når omfartsvejen er anlagt – hvilket ikke er være tilfældet, hvis omfartsvejen ikke anlægges.

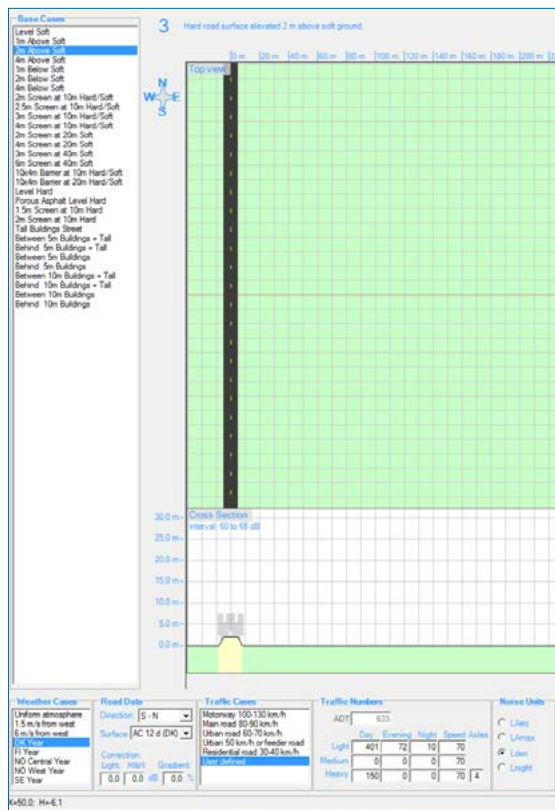


1 m under terræn, interval 60-65 dB

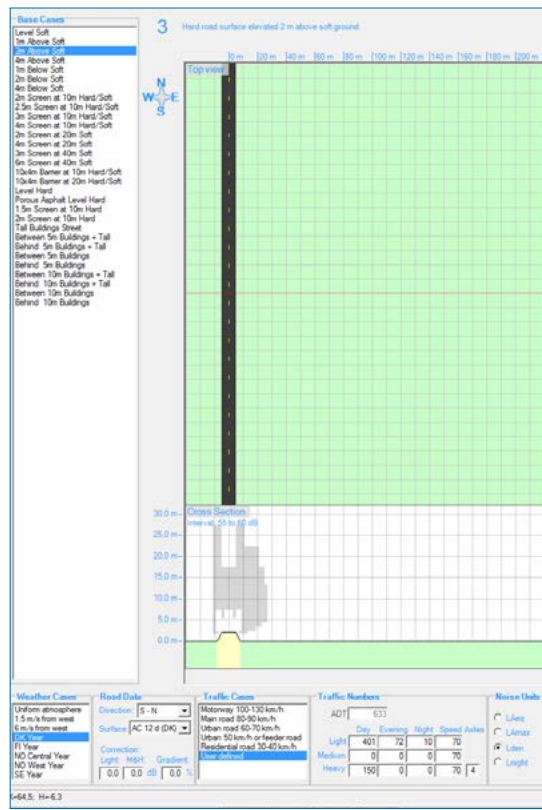


1 m under terræn, interval 55-60 dB

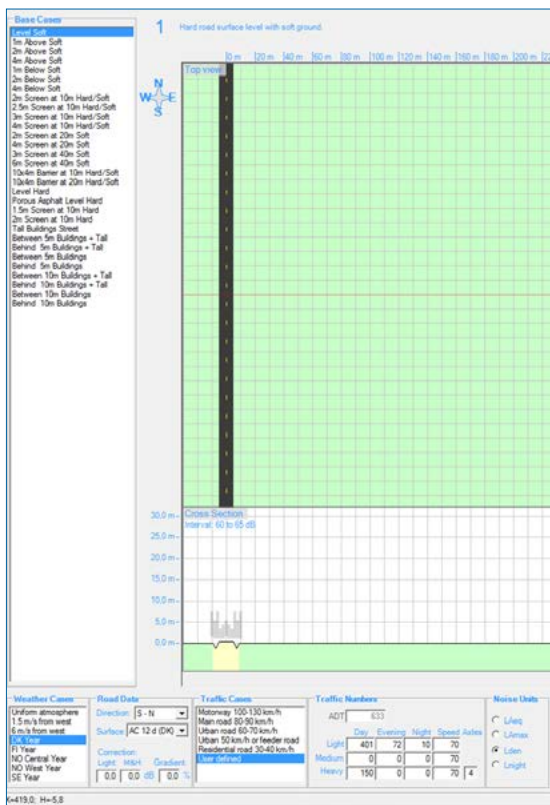
Levevilkår



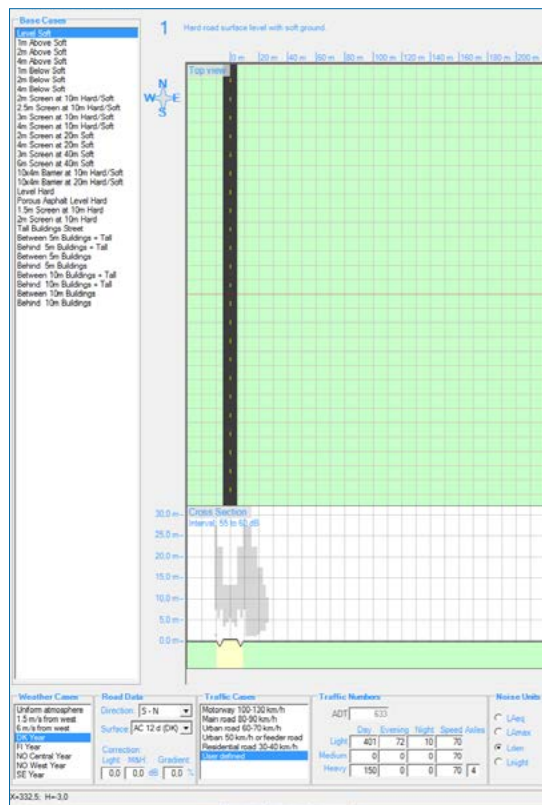
2 m over terræn, interval 60-65 dB



2 m over terræn, interval 55-60 dB



Terrænniveau, interval 60-65 dB



Terrænniveau, interval 55-60 dB

Kumulative effekter

I driftfasen forventes støjpåvirkningen af alle boliger i nærområdet at blive forbedret, da omfartsvejen ligger længere borte fra og lavere i forhold til landsbybebyggelsen end Højkildevej. Desuden vil trafikken kunne afvikles mere glidende uden hyppige opbremsninger og accelerationer, hvilket også sænker støjniveauet.

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.

Derudover har miljøvurderingen ikke givet anledning til, at der vurderes at kunne forekomme kumulative effekter af væsentligt omfang eller betydning.

Samlet vurdering

Det vurderes, at de forskellige miljøpåvirkninger ikke vil kunne give anledning til væsentlige kumulative effekter med hinanden eller med kommende planer og projekter i området.

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 evt. 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.

Samlet vurdering

Genevirkningerne i anlægsfasen er kortvarige og vurderes ikke at være særlig væsentlige.

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.

Afværgeforanstaltninger og overvågning

Afværgeforanstaltninger

Et af formålene med en miljøvurdering er at afklare, om der er mulige afværgeforanstaltninger, som kan bidrage til, at de forventede miljøpåvirkninger formindskes. Herunder er skematisk angivet, hvilke udfordringer og miljøpåvirkninger, der har givet anledning til afværgeforanstaltninger, som indgår i planlægningen.

Udfordring	Afværgeforanstaltning
Visuel påvirkning af landskab kirkeomgivelser og kulturarv	Anvendelse af landskabskaraktermetoden til at undersøge og definere disse elementer og interesser i Ørum -området og fastlægge den linjeføring for omfartsvejen, som kan minimere den negative påvirkning af oplevelsen heraf. Tilnærmelsesvis tilpasning af vejniveau til eksisterende terræn og anlæg af dyrkningsskråninger med meget lave hældninger, hvor terræntilpasning ikke helt kan undgås.
Fysisk påvirkning af vandløb	Planlægning af anlæg til håndtering af regnvand, som ikke tilledes en recipient, fordi overfladevand renses, fordampes og nedsives.
Barrierevirkning mellem Ørum og naturområderne i skoven	Eksisterende spor og markveje opretholdes og krydser omfartsvejen som markoverkørsler.
Ødelæggelse af arkæologisk arv	Gennemførelse af prøveboringer/prøvegravninger som aftalt med Horsens Museum inden anlæg igangsættes.

Forslag til overvågning

Formål med anlæg af omfartsvejen er at løse de trafikale problemer og gener for beboere i Ørum på Højkildevej gennem landsbyen som følge af lastbilkørsel med råstoffer fra grusgravene nord for Ørum. Derfor iværksættes overvågning af, om omfartsvejen har den forventede effekt ved målinger af trafikbelastning på Højkildevej, Nørremarksvej og omfartsvejen i form af trafiktællinger. Trafiktællingerne gennemføres første gang et år efter ibrugtagning af omfartsvejen og igen 5 år efter ibrugtagning.

Hvis overvågningen afdækker problemer, kan der gennemføres yderligere trafikforbedrende tiltag.

Referencer

Danmarks miljøportal, <http://arealinformation.miljoeportal.dk/distribution>

GEUS, <http://geuskort.geus.dk>

Region Midtjyllands Råstofplan og hjemmeside

Hedensted Kommuneplan 2013-2025

www.spor.dk

N2kR, program til overslagsberegning via støjmodellen NORD2000, <http://www.sintef.no/n2kr>

www.kulturarv.dk

Geografforbundet - Landskabskort over det mellemste Jylland

Planværkstedet Aps

MOE A/S



Hedensted Kommune

Fritid & Fællesskab

Tjørnevej 6
7171 Uldum

Tlf.: 79 75 50 00

Mail: fritidogfaellesskab@hedensted.dk