

Sammenfattende redegørelse, Lokalplan 308A, Skærbækværket

iht. Lov om Miljøvurdering af Planer og Programmer

Lokalplan 308A Skærbækværket samt tillæg nr. 1 til Kommuneplan 2013 – 2025

Indholdsfortegnelse

1. Indledning og baggrund
2. Integration af miljøhensyn
3. Bemærkninger fra offentlighedsfasen
4. Alternativer
5. Overvågning

1. Indledning og baggrund

Fredericia Kommune begyndte i 2010 at udarbejde en lokalplan for ombygning af Skærbækværket med henblik på, at omlægge brændselsindfyringen til træpiller. Lokalplan 308 blev imidlertid ikke vedtaget endeligt, da DONG Energy fravalgte ombygningen af værket.

Ultimo 2012 anmeldte DONG Energy et nyt projekt til Fredericia Kommune, som omhandler udbygning af Skærbækværket, således at der udover de nuværende brændsler, fremover også kan indfyres biomassebrændsler. En realisering af denne ombygning er muliggjort ved udarbejdelse af Lokalplan 308A Skærbækværket samt tillæg nr. 1 til Kommuneplan 2013 – 2025.

Iht. Lov om miljøvurdering af planer og programmer¹ skal planmyndigheden udarbejde en miljøvurdering af en plans sandsynlige væsentlige indvirkning på miljøet, når planen fastlægger rammer for fremtidige anlægstilladelser. Derfor er der udarbejdet en miljørapport af lokalplanforslaget.

Fredericia Byråd vedtog d. 9. december 2013 forslag til lokalplan nr. 308A og forslag til tillæg nr. 1 til Kommuneplan 2013-2025 med tilhørende miljørapport med henblik på at udsende planen i 8 ugers offentlig høring frem til den 5. februar 2014.

Sideløbende hermed har DONG Energy og Miljøstyrelsen udarbejdet en VVM-redegørelse om Skærbækværkets omlægning til at kunne fyre med biobrændsler. Ved offentlighedsfasen udløb den 5. februar var arbejdet med VVM-redegørelse ikke afsluttet endnu, hvorfor kommunen besluttede, at forlænge lokalplanens offentlighedsfase med 5 uger frem til den 12. marts 2014. Herved har offentligheden haft mulighed for at drøfte og forholde sig til lokalplanforslaget, miljørapporten og VVM-redegørelsen på een gang.

Den 3. marts blev der holdt et offentligt møde om lokalplanforslaget, miljørapporten og VVM-redegørelsen i Skærbæk. I mødet deltog repræsentanter fra DONG Energy og Fredericia Kommune. På mødet blev baggrunden for ombygningen af værket præsenteret, foruden en præsentation af selve projektet. Den dertilhørende VVM-redegørelse blev kort opridset sammen med formålet med lokalplanen og hovedpunkterne i den tilhørende miljørapport.

Efter udløbet af høringsperioderne har Fredericia Kommune gennemgået de indkomne forslag og bemærkninger til lokalplanforslaget og miljørapporten.

¹ LBK nr. 939 af 3. juli 2013

I forbindelse med Byrådets endelig vedtagelse af Lokalplan 308A, skal der efter lov om miljøvurdering af planer og programmer foreligge en sammenfattende redegørelse for, hvordan miljøhensyn er integreret i planen eller programmet, hvordan miljørapporten og de udtalelser, der er indkommet i offentlighedsfasen, er taget i betragtning, hvorfor den vedtagne plan er valgt på baggrund af de rimelige alternativer, der også har været behandlet samt hvorledes myndigheden vil overvåge de væsentlige miljøpåvirkninger af planen eller programmet.

2. Integration af miljøhensyn²

Dette afsnit redegør for, hvordan miljøhensyn er integreret i planen, og hvordan miljørapporten er taget i betragtning.

Samtidig med udarbejdelse af lokalplanforslaget blev der igangsat en miljøvurdering af planen. Miljørapporten har medvirket til, at relevante problemstillinger er undersøgt. I planforslaget er der indarbejdet en række miljøhensyn for at undgå, reducere og/eller kompensere for evt. negative miljøpåvirkninger på omgivelserne. Disse miljøhensyn som bl.a. er drift, trafik, kystlandskabet, visuelle påvirkninger af kystlandskabet og natur er beskrevet nærmere i planforslaget og tilhørende miljørapport.

De væsentligste problemstillinger i tilknytning til projektets hovedforslag og alternativer fremgår af miljørapportens afsnit om miljøpåvirkninger. Lokalplanforslaget og miljørapporten omhandler driftsscenerier.

3. Bemærkninger fra offentlighedsfasen

Dette afsnit redegør for hvordan udtalelserne i forbindelse med offentlighedsfasen er taget i betragtning.

Indsigelserne og bemærkningerne fra offentlighedsfasen er, behandlet i "Resume samt indkomne hørings svar og administrationens vurdering af indkomne hørings svar til Forslag til Lokalplan 308A Skærbækværket samt tillæg nr. 1. til Kommuneplan 2013 – 2025 og omhandler følgende emner:

Ombygningen kræver en tilladelse fra Trafikstyrelsen, jf Lov om Luftfart, pga højden på skorstenen (Trafikstyrelsen)

Taulov Kirkes kirkeomgivelse (Haderslev Stift)

Deklarationsarealer for gas- og eltransmissionsnet (Energinet.dk)

Støj fra skibene og trafikken, trafiksikkerhed, hastighed, vejenes tilstand, lugt fra flislageret, trafikbelastning, støv, skibstrafik (bemærkninger fra borgere ved Loddet, Kidholmevej, Fjordvejen, Kraftværksvej og Kohavevej samt Skærbæk Beboerforening)

Tilladelse til ombygning jf. Lov om Luftfart

Trafikstyrelsen gør opmærksom på, at der skal der ansøges om tilladelse fra Trafikstyrelsen til opførelse af skorsten, hvis denne er over 100 meter. Udbygning af Skærbækværket medfører ikke behov for opførelse af en ny skorsten, da de eksisterende genanvendes.

Påvirkning af Taulov Kirkes landskabelige og kirkelige interesser

Stiftsøvrigheden har vurderet, at lokalplanen ikke berører Taulov kirkes landskabelige eller kirkelige interesser.

² Myndigheden skal tage hensyn til miljørapporten, når planen eller programmet skal endeligt vedtages eller godkendes. Det gælder også miljøproblemer, som ikke er omfattet af den lovgivning, som planen eller programmet er udarbejdet efter, samt udtalelser fra høringerne, § 9, stk. 1.

Der skal udarbejdes en sammenfattende redegørelse, som skal følge den endeligt vedtagne eller godkendte plan eller program. Redegørelsen skal vise, hvordan miljøhensyn er integreret i planen eller programmet, hvordan der er taget hensyn til udtalelserne fra høringerne, hvorfor planen eller programmet er valgt frem for andre behandlede, rimelige alternativer og hvordan miljøpåvirkningerne vil blive overvåget, § 9, stk. 2.

Påvirkning af eksisterende gas- og eltransmissionsnet, samt andre eksisterende lednings traceer i lokalplanområdet

Energinet.dk ejer gastransmissionsnettet samt eltransmissionsnettet på 400 kV, 150 kV og 132 kV. Energinet.dk anbefaler, at der indarbejdes et afsnit i lokalplanen der omhandler eksisterende og planlagte lednings- og kabelanlæg for højspænding.

Lokalplanen udlægger ikke nye byggefeltter der er sammenfaldende med Energinet.dk's ledningstraceer. I øvrigt behandles lednings- og antenneanlæg i lokalplanens § 6.

Med udgangspunkt i Energinet.dk's forslag, indarbejdes et afsnit i lokalplanens redegørelse om eksisterende ledningsanlæg.

Trafikbelastning, tung trafik

Indsigelserne fra borgerne ved Loddet, Kraftværksvej, Kohavevej samt Skærbæk Beboerforening omhandler bekymringer vedrørende støj fra trafik, trafiksikkerhed, herunder hastighed og stigende trafikmængde. - En borger påpeger, at lokalplanens opgørelse over trafikmængden ikke kan være retvisende, idet trafikbelastningen, efter borgerens opfattelse og egne tællinger, vil stige lang mere, svarende til en ÅDT på 56.

Det er en forudsætning for udarbejdelsen af lokalplanen, at den samlede mængde af tung trafik ikke må overstige det niveau der er målt i 2010, hvilket er en ÅDT for tung trafik på 32, svarende til 16 lastbiler ind og ud af lokalplanområdet alle dage, eller ca. 22 lastbiler alle hverdage. Dog giver lokalplanen mulighed for op til 5 ekstra biler pr. dag i spidsbelastningsperioder. Ved 5 lastbiler hver dag i to måneder, hvilket vurderes som den maksimale længde for spidsbelastningsperioder, vil dette medføre en forøgelse af ÅDT fra 32 til knap 34 i driftsfasen.

Af kommunens trafiktælling foretaget i efteråret 2010, fremgik det, at der var en ÅDT på 55 (lastbiler med og uden påhæng samt busser). Af køreplanen fra 2011, fremgik det, at 19 kørsler var busser, hvilket giver en ÅDT for øvrig tung trafik på 36. Ud fra en vurdering af, hvorhen trafikken kører, vurderes det, at de 32 er trafik til Skærbækværket eller Stegenav. Dette er årsagen til, at det er fastsat at ÅDT for tung trafik til og fra lokalplanområdet ikke må overstige 32. Dog giver lokalplanen, som før omtalt, mulighed for yderligere 5 lastbiler/dag i spidslastperioder.

Den øvrige trafik i form af person- og varebiler til og fra lokalplanområdet, skønnes at stige ca. 3 %, svarende til ca. 50 køretøjer i døgnet. Denne ændring er udelukkende en stigning i antallet af person- og varebiler, der skyldes flere ansatte på værket samt større behov for reparationer og underleverandører, der kommer i varebiler.

DONG Energy vil overholde kravet om tung trafik på 2010-niveau ved at reducere anden tung kørsel til og fra lokalplanområdet, ved opsigelse af Meldgaard (opsiges ved udgangen af 2016). Herved kan DONG Energy overholde kravet om at ÅDT for tung trafik ikke må overstige 32 (hhv. 34). DONG Energy vurderer, at trafikintensiteten til/fra lokalplanområdet pr. 2017 vil udgøre et lavere niveau end i dag.

Kommunen har primo marts måned foretaget trafiktællinger på Kohavevej og Kraftværksvej for at få overblik over den nuværende trafik på vejstrækningerne. Tællingerne er foretaget på Kohavevej og kraftværksvej (hhv. 300 meter nord for Loddet og 75 meter nord for Kohavevej) i perioden 10. - 19. marts 2014. Tællingerne viser, at der i perioden var en ÅDT på 12 lastbiler på Kohavevej mens der blev målt en ÅDT på 145 på Kraftværksvej 300 meter nord for Loddet og en ÅDT på 55 lastbiler 75 meter nord for Kohavevej). Disse tællinger understøtter kun delvist vurderingen i VVM-redegørelsen. For at få et

repræsentativt indtryk af omfanget af tung trafik over en længere periode, foretages der nye tællinger i uge 19 og 21. Administrationen vil løbende følge udviklingen i trafikken via tællinger.

Hastighed og trafiksikkerhed

Flere borgere fremhæver, at lastbilerne i dag kører alt for stærkt, samtidig med at de udtrykker bekymring ved, at Kraftværksvej er skolevej for udskoling.

Enhver form for hastighedsovertrædelse, hvad enten denne foretages af en lastbil eller personbil, sænker trafiksikkerheden. Hastighedsovertrædelser varetages af politiet, og kommunen vil anmode politiet om at foretage jævnlige hastighedskontroller på Kraftværksvej og Kohavevej.

Til gengæld vil der i anlægsfasen, som er nærmere beskrevet i VVM redegørelsen, være en markant stigning i trafikbelastningen. Kommunen har derfor i samarbejde med politiet foretaget en vurdering af Kraftværksvej som skolevej i anlægsfasen. Konklusionen er, at Kraftværksvej med den ændrede trafiksammensætning i anlægsfasen vurderes som trafikfarlig skolevej. På den baggrund vil der ske en nærmere vurdering af, hvilke afværgeforanstaltninger der er nødvendige for at sikre, at Kraftværksvej kan forblive en sikker skolevej. (Eksempelvis etablering af helleanlæg med støttefunktioner ved krydsningen fra enkeltrettet til dobbeltrettet cykelsti, eller fortsættelse af den dobbeltrettede cykelsti frem til krydset ved Kolding landevej.) I tilfælde af, at der ikke etableres afværgeforanstaltninger, er kommunen forpligtet til at sørge for anden sikker transport til skole i form af bus eller taxa. Valg af afværgeforanstaltninger vil blive truffet når byggeprojektet kendes i detalje og inden byggefasen påbegyndes.

Trafikstøj

Lokalplanen giver ikke mulighed for at fastlægge støjgrænser fra trafik udenfor lokalplanområdet. I lokalplanens § 3.11. fastlægges antallet af daglige kørsler, hvorved trafikstøj indirekte reguleres.

Flere borgere har foreslået, at vejene anlægges med en støjsvag asfalt. Støjdæmpende belægning har imidlertid ingen effekt når hastigheden er under 60 km/t. Derfor vil det ikke blive anvendt på veje inden for tættere bebygget område, som fx Kohavevej og Kraftværksvej, som ligger indenfor byzonetavlen.

Vejenes tilstand

Lokalplanen giver ikke mulighed for at indføre bestemmelser om vejenes tilstand udenfor lokalplanområdet.

Kraftværksvej og den del af Kohavevej, som er offentlig vej vedligeholdes af kommunen. Vejene skal som udgangspunkt være i god og forsvarlig stand i forhold til færdselsens art og størrelse. Med den nuværende trafik finder kommunen, at vejene opfylder deres formål. Kommunen vil løbende reparere pludseligt opståede skader som slaghuller, manglende opstribning og kantafmærkning, knækkede kanter, m.m. I det lokalplanen fastlægger at trafikbelastningen til og fra Skærbækværket i driftsfasen ikke øges, fastholdes denne vurdering.

I anlægsfasen vil Fredericia Kommune vurdere hvorvidt den øgede trafikbelastning af Kraftværksvej og i særdeleshed Kohavevej giver anledning til iværksættelse af nødvendige foranstaltninger, så vejene fortsat kan opfylde deres formål. Især Kohavevej er ikke bygget til at kunne modstå den trafik som forventes i anlægsfasen.

Støj fra skibe og skibstrafik

Udbygning af Skærbækværket medfører, at der kan ske en stigning i skibstrafikken til og fra værket. Der vil kunne ankomme op til 9 – 10 skibe pr. uge mod 1 – 2 skibe pr. år i dag. Der er således tale om en væsentlig forøgelse af værkets skibstrafik.

Indskibning af træflis til værket vil primært foregå med små skibe, som medtager 1.500 – 3.000 tons træflis eller store skibe som medtager op til ca. 11.000 tons. Ved anløb af de små skibe vil der være behov for at to mindre skibe kan anløbe Skærbækværkets havn samtidigt. Ved transport med udelukkende små skibe, vil der i fyringsæsonen kunne anløbe 2 skibe pr. dag.

De små skibe med træflis, er ikke små i sammenligning med den øvrige skibstrafik i Kolding Fjord og Lillebælt, men er af en større størrelsesklasse end den typiske for dette farvand.

Der findes i dag ikke internationale standarder eller krav til skibenes støjbelastning af omgivelserne når de ligger ved kaj, hvilket betyder, at der ikke findes standarddata for skibenes støjdbredelse. Det kan dog oplyses, at støjbidraget fra skibe kan variere meget afhængigt af bl.a. skibets opbygning, hjælpeanlæg og skibets vedligeholdelsestilstand.

En borger foreslår, at skibe ved kaj skal tilsluttes landstrøm om natten, så skibets hjælpemotor ikke kører.

I den anledning kan det oplyses, at der bliver etableret mulighed for strømforsyning fra land. Størstedelen af DONG Energy's egne pramme og slæbebåde er forberedt for landstrøm og som tilsluttes hvis de ligger til kaj natten over. Skibene som skal anløbe Skærbækværket er indchartret på verdensmarkedet fra et stort antal forskellige rederier, og derfor er det forskellige skibe, der vil anløbe værket. For fremmede skibe gælder, at de generelt ikke er forberedt for forsyning med landstrøm og der skal foretages omfattende ombygninger af skibene, hvis de skal kunne tilsluttes landstrøm. De skibe som kan forsynes med landstrøm vil blive tilbudt forsyning fra land hvis de ligger til kaj natten over.

Støj fra losning og lastning om natten nævnes som et problem

For at overholde gældende grænseværdier for støj, vil der kun blive losset med en kran i tidsrummet 22-07.

Forslag om at forlægge kajkanten længere mod vest

En borger foreslår, at det bør undersøges om kajkanten kan forlægges længere mod vest for på den måde at minimere transportafstanden til opbevaringspladsen. Det vil minimere støjgener fra skibene betydeligt, idet kraftværksbygningerne da vil skærme for støjen samtidig med at transportbåndene vil ligge længere væk fra bebyggelse.

Hvis der skal etableres kaj i den vestlige ende af Skærbækværkets område, skal der ske en omfangsrig uddybning af havnebassinet. En afkorting af bånd mellem kraner og lager medførere, at båndets stigningsvinkel overskrider hvad der er muligt for transport af flis på bånd. Båndet vil derfor skulle erstattes af en kop-elevator, for at løfte flisen op til båndet der transporterer flis ud på lageret. Kop-elevatore er mere vedligeholdelseskrævende og har en lavere levetid. Af ovenstående årsager er en afkorting af transportbåndene ikke hensigtsmæssig

Støj fra flishuggerbygning

En borger foreslår, at lokalplanen ikke bør give mulighed for, at der etableres en flishuggerbygning på delområde I pga af støj. Det er korrekt, at lokalplanen giver mulighed for, at der kan etableres en flishuggerbygning i delområde I. Det anmeldte projekt omhandler imidlertid ikke etablering af flishuggerbygning. Hvis det på et senere tidspunkt bliver aktuelt at etablere bygningen, vil et flishugningsanlæg, uanset placering, skulle overholde gældende støjkra. Det betyder at et evt. flishugningsanlæg, med den nuværende placering i lokalplanens delområde I skulle støj dæmpes markant, eller søges flyttet til et andet område på værket. I begge tilfælde skal de gældende støjgrænser overholdes

Lugt fra flislageret

På baggrund af erfaringer fra flisoplag fra andre værker, forventes der ikke at opstå lugtgener fra flislageret. Oplaget indrettes, så flis udtages fra bunden af lageret, hvilket minimerer lugtgener.

Støv fra omlastning af flis

Ved støv forstås synlige partikler af biomassen. Normal fugtig skovflis støver kun i meget begrænset omfang, og normalt ikke udenfor selve arbejdsarealet. Støv er som udgangspunkt ikke et problem i forbindelse med håndtering af flis. Erfaringsmæssigt støver omlastningen af flis meget lidt, grundet flisens store vandindhold. Det støv der måtte komme fra omlastningen vurderes, at kunne holdes inde på værkets grund, hvorved det ikke giver gene i Skærbæk by.

Håndtering af flis, vil ske med udgangspunkt i en række tiltag der hver især vil bidrage til at minimere spredningen af sporer fra skimmelsvampe. Eksempelvis vil losning ske med så lav faldhøjde som muligt, modtagertragten indrettes med afsugning og rensning af luften, transportsystemerne indrettes med henblik på at begrænse antallet af omkast.

Svampesporer og invasive arter

Som led i VVM-undersøgelsen er der udarbejdet et notat af Københavns Universitet der beskriver mulige risici og gener der måtte kunne forekomme med svampesporer fra omladning af biomasse, spredning af svampesygdomme), invasive arter (svampe og lign.). Notatet indeholder også en vurdering af sundhedseffekter (menneskers sundhed og livsvilkår).

De svampe, der findes i flis, er nedbrydere og ikke skadevoldere. Der er ingen eksempler på, at import af flis jf. plantedirektoratets regler har medført risiko for dansk natur hverken i form af sygdomme eller invasive svampearter. De skimmelsvampe, der er i baltisk flis vil allerede være til stede i den danske natur. Da der anvendes dansk halm, er spørgsmålet om invasive arter ikke relevant. Halmen vil ikke medføre risiko for spredning af uønskede organismer.

Notatet rejser spørgsmål ved om der er andre relevante sundhedsmæssige gener ved håndtering af flis og halmpiller/briketter. Det vurderes imidlertid, at den planlagte indretning ved kajen og lageret sammen med flere eller alle de anbefalede tiltag vil reducere emissionen i en sådan grad, at der ikke vil være gener af støv og skimmelsvampe uden for Skærbækværkets område.

Import af træflis er i øvrigt underlagt NaturErhvervstyrelsen (tidl. Plantedirektoratet) regler. Ved import af træflis fra områder, der ikke er omfattet af Den Europæiske Union gælder f.eks. Bekendtgørelse om import af planter og planteprodukter m.m.³, der har til formål at beskytte mod indslæbning af visse planteskadegørere fra områder, der ikke er omfattet af Den Europæiske Union, og mod spredning af visse planteskadegørere. I bekendtgørelsen er der bl.a. forskellige krav til dokumentation og evt. behandling inden indførsel af træ afhængig af hvilke lande der importeres fra. Eksempelvis er der krav om at flis af nåletræer fra Nordamerika skal varmebehandles eller tilsvarende inden indførsel. Desuden er der regler om anmeldelse af leverancer fra nogle områder til NaturErhvervstyrelsen med henblik på kontrol.

Flisleverancer til Skærbækværket vil følge NaturErhvervstyrelsens regler, og hvis en leverance ikke opfylder reglerne herunder kravene til dokumentation vil den blive afvist. Principielt kan der importeres fra alle lande, som ikke er underlagt FN embargo.

Konklusion

Det er Fredericia Kommunes vurdering, at lokalplan 308A med tillæg nr. 1 til Kommuneplan 2013 - 2025 er tilstrækkeligt belyst ved miljørapporten og de supplerende undersøgelser af trafikbelastningen i området

³ BEK nr 1301 af 17/12/2012

som fremgår af denne redegørelse samt VVM-redegørelsens afsnit om trafik og trafikstøj i såvel anlægs- som i driftsfasen.

Fredericia Kommune vurderer, at lovgivningen er overholdt og finder ikke, at der i offentlighedsperioden er fremkommet bemærkninger, der medfører behov for, at foretage yderligere vurderinger og undersøgelser udover dem som fremgår i denne sammenfattende redegørelse.

4. Alternativer

I 0-scenariet etableres ikke biomassefyrede kedler eller biomassebrændselslagerfaciliteter på Skærbækværket, ligesom der heller ikke etableres faciliteter til transit af brændsler. 0-alternativet medfører derfor ingen ændringer af anlægget, og der vil kun være aktiviteter på værket, som kan foregå indenfor rammerne af den nuværende miljøgodkendelse.

Der er således ikke opstillet alternativer, idet projektet kun vil blive realiseret som beskrevet i driftsscenariet.

5. Overvågning⁴

Dette afsnit redegør for hvorledes myndigheden vil overvåge de væsentlige miljøpåvirkninger af planen, jf. miljøvurderingslovens § 9, stk. 2, punkt 3.

Byggeriet

Fredericia Kommune har tilsynet med byggefasen og giver byggetilladelsen. Inden anlægsarbejdet påbegyndes bliver det anmeldt til Fredericia Kommune, og Fredericia Kommune skal på baggrund af en konkret vurdering give en accept af projektet, som kan indeholde vilkår omkring driftstider eller generreducerende foranstaltninger. Det er Miljøstyrelsen som har miljøtilsynet, der skal sikre, at anlæggene etableres efter kravene i de relevante miljølovgivninger.

Støj fra virksomheden

Miljøstyrelsen stiller vilkår omkring støj i driftsfasen, da de er godkendelsesmyndighed. Det er således også Miljøstyrelsen der ved et tilsyn skal følge op på om støjgrænserne overholdes.

Under anlægsarbejdet har Fredericia Kommune fokus på, at arbejdet udføres med så få gener for kommunens borgere som muligt. I de tilfælde, hvor væsentlige gener, f.eks. overskridelse af de vejledende støjgrænser, ikke kan undgås, skal aktiviteterne typisk foretages inden for normal arbejdstid, dvs. mellem kl. 7 og 18. Der kan være tilfælde, hvor dette ikke kan lade sig gøre af helt særlige årsager. I disse tilfælde foretager kommunen en afvejning af hensynet til borgerne og projektets gennemførelse, hvorved borgerne kan blive pålagt at tåle gener i en kort periode og bygherre kan få restriktioner for arbejdets udførelse.

Kommunen er opmærksom på, at der især i anlægsfasen for udvidelse af havneanlægget, vil forekomme støj fra ramning af spuns. Denne aktivitet vil være omfattet af den midlertidige aktivitetsaccept som kommunen skal give.

⁴ Myndigheden skal overvåge de væsentlige miljøpåvirkninger af planens eller programmets gennemførelse, som beskrevet i den sammenfattende redegørelse, § 9, stk. 2, nr. 3, herunder for at kunne identificere uforudsete negative virkninger på et tidligt trin og for at være i stand til at træffe enhver hensigtsmæssig afhjælpende foranstaltning, § 11.

Overvågningen skal vise, om de forventede miljømæssige konsekvenser er som beskrevet i miljørapporten - positive såvel som negative. Overvågningen skal også vise, om de foranstaltninger, som skulle undgå eller afværge væsentlige negative miljøpåvirkninger, rent faktisk virker.

Overvågningen kan, hvor det er muligt, bygge på eksisterende overvågningsprogrammer, § 11, stk. 2, men hvis det ikke er tilstrækkeligt, må myndigheden fastlægge, hvilke yderligere indikatorer der skal indgå i overvågningen.

Anvendelsen af lokalplanområdet må ikke medføre en forøgelse af trafikken med tunge køretøjer i forhold til den nuværende trafik på Kraftværksvej (2010-niveau), jf. lokalplanens § 3.11. Derudover vil kommunen løbende følge udviklingen i trafikken via trafiktællinger.

Støj fra tung trafik

Al trafik til lokalplanområdet i såvel anlægs- som driftsfasen ledes fra Kraftværksvej via Kohavevej for at sikre, at den ledes udenom boligkvarteret øst for værket, omkring Klippehagevej. Lokalplanen giver ikke mulighed for at fastsætte bestemmelser for støj fra trafikken.