



Miljørapport

For Lokalplan 335 og Tillæg 10 til Kommuneplan 2013-2025



26. maj 2015



Indhold

1. Ikke teknisk resume	3
2. Indledning	7
3. Beskrivelse af planen	8
4. Nuværende miljøstatus	9
5. Eksisterende relevante miljøproblemer	19
6. Overordnede miljømål.....	20
7. Den sandsynlige miljømæssige indvirkning.....	20
Biologisk mangfoldighed (flora og fauna).....	20
Landskab.....	23
Kulturarv	24
Klima og overfladevand	24
Visuel påvirkning	25
Befolkning og menneskers sundhed.....	26
Materielle goder.....	29
Kumulative effekter	29
8. Afhjælpende foranstaltninger	30
9. Alternativer.....	31
10. Overvågning.....	31
Bilag 1 – Miljøscreening.....	33
Bilag 2 – Støjnotat.....	37

1. Ikke teknisk resume

Formålet med en miljørapport er at beskrive de miljømæssige konsekvenser ved etablering og drift af de i planerne muliggjorte anlæg og om eventuelle alternativer. Samtidig er det formålet, at offentligheden bliver informeret om planerne og konsekvenserne for miljø og mennesker. Miljørapporten skal endvidere udpege de miljøindikatorer det er relevant at overvåge, når planerne gennemføres.

Lokalplanen muliggør opførelse af bebyggelse og anlæg i et område ved Kongens Kvarter i den østlige del af Taulov.

Bestemmelserne i Lokalplan 335 er ikke i overensstemmelse med kommuneplanens rammebestemmelser for TD.E.2A og TD.E.2B i forhold til miljøklasser og anvendelse.

For at bringe lokalplanen i overensstemmelse med kommuneplanen, er der udarbejdet Tillæg 10 til Kommuneplan 2013 – 2025.

Med Tillæg 10 øges miljøklassen til klasse 7. Derudover ændres anvendelsesbestemmelserne således, at der inden for området kan etableres bebyggelse og anlæg til transport-, lager-, logistik- og servicevirksomheder mv. Samtidig udgår muligheden for detailhandel med butikker til pladskrævende varegrupper og lokalcenter.

Den vestligste del af DanmarkC, tæt ved Taulov Transportcenter har udviklet sig til et område hvor der primært etableres virksomheder til transport og logistik. Området har således over en årrække udviklet sig til noget andet, end det oprindeligt var tiltænkt. Det er således vurderet, at en realisering af de aktiviteter som lokalplanen giver mulighed for, kan sidestilles med aktiviteterne i Taulov Transportcenter. En anvendelse af området til detailhandelsfunktioner, som det oprindeligt var tiltænkt, er således ikke længere aktuelt. Samlet set vurderes det, at ændringen i detailhandelsrammen ikke påvirker den samlede detailhandelsplan for Fredericia Kommune, idet der er rige muligheder for detailhandel i de resterende udlæg i Kongens Kvarter.

Status

Planområdet er en del af DanmarkC og omfattet af den samlede planlægning for området, som er fastlagt i Lokalplan 242 ”Masterplanens mest centrale område – CE 1 Syd”. Området er udlagt til erhvervsformål, men henligger i dag som et ubebygget, græsklædt areal med spredt beplantning i form af mindre træer og buske.

Lokalplan 335 skal sikre mulighed for opførelse af bebyggelse og anlæg til erhverv, herunder transport- og lagervirksomhed. Herudover skal lokalplanen give mulighed for at lave private jernbanespor inden for området til brug for af-, på- og omlæsning af gods til videre transport til enten bane- eller lastbiltransport.

Biologisk mangfoldighed (flora og fauna)

Det vurderes, at planens muligheder ikke beskadiger eller ødelægger yngle- eller rasteområder i de naturlige udbredelsesområder for de dyrearter, der er optaget i habitatdirektivets bilag IV litra a) eller ødelægger de plantearter, som er optaget i habitatdirektivets bilag IV, litra b) i alle livsstadier.

De nærmeste marine Natura 2000 områder ligger ca. 8 km fra planområdet, og de er bl.a. udpeget pga. forekomsten af marsvin i områderne. Områderne forventes ikke at blive påvirket af anlægsaktiviteterne i planområdet.

Kommuneplan 2013 – 2025 udlægger den sydøstligste del af planområdet (inden for lokalplanens delområde I) som særlig økologisk forbindelsesområde. I lokalplanens delområde I gives der mulighed for at opføre ny bebyggelse. Det er jf. lokalplanforslagets bebyggelsesplan imidlertid kun en meget lille del af den økologiske forbindelse, der berøres af byggeri, hvorfor det er vurderet, at en realisering af planforslaget er ubetydelig. Denne vurdering skal ses i lyset af, at det aktuelle område der berøres, udgør en meget lille del af det strøg, der udgør den samlede økologiske forbindelseslinje.

Der er udlagt et mindre område som lavbundsareal i planområdets østlige del. Lavbundsarealet vil blive bebygget eller befæstet. Fredericia Kommune vurderer imidlertid, at lavbundsarealet er af så begrænset værdi, idet det er af så lille en udstrækning, at det ikke er sandsynligt, at det vil blive inddraget i et genopretningsprojekt på grund af den ringe egnethed som vådområde og det manglende samspil med øvrige lavbundsarealer, der måtte være udpegede som potentielle vådområder.

Landskab

Planområdet er beliggende inden for et areal som i forvejen er udlagt til erhvervsformål, og planen viderefører de landskabelige karakterer, som er fastlagt i den overordnede planlægning for hele DanmarkC. De grønne elementer i planen er med til at binde området sammen med de øvrige erhvervsområder i DanmarkC og sikrer derfor en ensartet grøn struktur i en type område, som ellers har en overvejende befæstet og bebygget karakter.

Arealet er placeret langt fra kysten, tæt ved områder af tilsvarende erhvervs karakter, og vil derfor ikke påvirke kystmiljøet.

Planerne tager hensyn til omgivelserne i forhold til de bestemmelser der fastlægges omkring terrænregulering. Det sikres at bearbejdet terræn tilpasses omgivelserne samt at regnvand ikke må opstuves på naboarealer som konsekvens af terrænregulering.

Kulturarv

Det vurderes, at de jf. Museumsloven beskyttede diger kan nedlægges, idet den kulturhistoriske og naturmæssige værdi af digerne er begrænset, når de aktiviteter som lokalplanen giver mulighed for realiseres. Ud fra en helhedsbetragtning vurderer kommunen desuden, at digernes værdi som kulturhistorisk element og spredningskorridor for vilde dyr og planter vil være meget begrænset, når området er taget i brug til erhvervsområde.

Klima og overfladevand

Overfladevand håndteres efter retningslinjerne i Fredericia Kommunes spildevandsplan.

Der kan anvendes løsninger for lokal afledning af regnvand, således at regnvand, der falder på tage og lign. kan være med til at skabe rekreativ værdi i lokalplanområdet eller mindske udledningen til regnvandsbassinet ved forbrug, fordampning eller forsinkelse af vandet. Det vurderes endvidere, at

overfladevand håndteres på en sådan måde i planområdet, at det ikke giver anledning til at der måtte opstå skader eller negative påvirkninger af omkringliggende arealer (uden for planområdet).

Området er ikke sårbart i forhold til risiko for oversvømmelse, men af hensyn til grundvandsstanden skal det sikres, at områdets dræn ikke afbrydes eller på anden måde ødelægges.

Visuel påvirkning

Planområdet ligger synligt i landskabet, som en del af et større erhvervsområde med bebyggelse og anlæg af samme karakter som der planlægges for inden for planområdet.

Lokalplanen stiller krav om, at ny bebyggelse inden for området skal tilpasses omgivelserne, både i forhold til den grønne struktur i området generelt, og samtidig i forhold til materialer og farver på bebyggelsen. Bebyggeshøjden på maks. 24 meter adskiller sig ikke væsentligt fra de bestemmelser der gælder for den resterende del af Danmark samt fra de bebyggelser der allerede er opført i området vest for planområdet.

Det er med lokalplanen sikret, at den tilladte belysning af udendørsarealer ikke medfører blændingsgener for trafikanter og naboer og planen sikrer samtidig at lyskilderne ikke kan ses fra luften. Det vurderes derfor at belysning inden for området ikke vil medføre en væsentlig påvirkning af miljøet.

Samlet set vurderes den nye tilladte bebyggelse naturligt at tilføre området en betragtelig mængde ny bebyggelse, hvilket også er intentionen med den overordnede planlægning. Den nye bebyggelse vurderes med de opstillede bestemmelser for placering og udseende at tilpasse sig i videst muligt omfang til den eksisterende og planlagte bebyggelse i området og vil derfor bidrage til at styrke områdets karakter af egentligt erhvervsområde.

Befolkning og menneskers sundhed

Støj

Lokalplanen giver ikke mulighed for at fastlægge støjgrænser fra trafik uden for planområdet.

Virksomhedsstøj vil blive reguleret i medfør af Miljøstyrelsens vejledende grænseværdier for støj målt udendørs (jf. Vejledning nr. 5/1984: Ekstern støj fra virksomheder”).

Planområdet har en meget stor udstrækning, og lokalplanen giver desuden mulighed for, at der kan etableres støjafskærmning i form af skærme eller volde, som yderligere vil kunne sikre omgivelserne i forhold til støj fra planområdet. Eventuelle kontor- og administrationsfaciliteter tilknyttet virksomhederne, skal afskærmes eller konstruktivt sikres mod støj i det nødvendige omfang, således at Miljøstyrelsens vejledende grænseværdier kan overholdes.

Trafikafvikling

Nærområdets infrastruktur – Skærbækvej, Vejle Landevej og Kongens Kvarter – er dimensionerede til at rumme den øgede trafikbelastning som lokalplanen giver mulighed for. Den mere perifere infrastruktur i retningen mod byen og havnen er mere udfordret i forbindelse med en stigning i trafikken. Det kan derfor vise sig nødvendigt med en udvidelse af krydset Snarelosevej/Vejle Landevej hvis en realisering af lokalplanen bevirker en øget trafik på Snarelosevej og Røde Banke.

Materielle goder

Planernes muligheder vurderes samlet set at have overvejende positive påvirkninger af de socioøkonomiske forhold, både i forhold til anvendelsen af området og i forhold til placering af de muliggjorte virksomheder. Samlet set vurderes det desuden at planlægningens muligheder vil forøge antallet af arbejdspladser i kommunen.

Kumulative effekter

Der vurderes ikke at være negative kumulative effekter i anlægsfasen, da driftsfasen generelt vurderes at medføre en større påvirkning end anlægsfasen, og der ikke er andre anlægsprojekter i gang eller planlagt i området der kan medføre en kumulativ effekt. Selv med en fuld udbygning af området vurderes der ikke at være miljømæssige problemer.

Områdets placering og synergi med øvrige, lignende virksomheder i området vurderes generelt at være positivt, ligesom en udbygning af området foregår på arealer, der ikke vurderes at være miljøfølsomme. En kumulativ effekt af etableringen vil desuden medføre at der vil ske en aflastning af havnearealerne i Fredericia og dermed et mindre pres på vejnettet og kapaciteten i dette område.

Hvis lokalplanen ikke gennemføres - 0-alternativet

Hvis planerne ikke vedtages, vil området der i dag ligger ubebygget hen, alene kunne anvendes i overensstemmelse med Lokalplan 242 ”Masterplanens mest centrale område – CE 1 Syd”.

Lokalplan 242 udlægger området til serviceerhverv. Inden for området må der opføres eller indrettes bebyggelse til administration, liberale erhverv, butikker, restauranter, hoteller, udstillingsvirksomhed, (herunder større sports- og fritidsanlæg af regional betydning), erhvervs- og fritidsundervisning, særlig pladskrævende detailhandel og andre virksomheder, der naturligt kan indpasses i området.

Endvidere må der opføres og indrettes kollektive anlæg og institutioner (herunder offentlige) samt andre sociale, uddannelsesmæssige, kulturelle og miljømæssige servicefunktioner, der er forenelige med områdets anvendelse til serviceerhverv.

Andre undersøgte alternativer

Der er ikke fundet alternative lokaliteter til placering af aktiviteterne som muliggøres i planerne, da disse er afhængige af nærheden til jernbanen. Hvis lokalplanen ikke realiseres, kan området anvendes i overensstemmelse med Lokalplan 242 ”Masterplanens mest centrale område – CE 1 Syd”.

Overvågning

Det vurderes, at det ikke er nødvendigt at lave et decideret overvågningsprogram for lokalplanen. Overvågningen af planens indvirkning vil ske gennem det almindelige kommunale tilsyn med overholdelse af love og regler.

2. Indledning

Denne miljørapport behandler miljøpåvirkningerne af Lokalplan 335 og Tillæg 10 til Kommuneplan 2013- 2025 for Fredericia Kommune. Planafgrænsningen fremgår af illustrationen herunder.



I henhold til Miljøvurderingsloven skal en plan, der kan medføre en væsentlig påvirkning af miljøet ledsages af en miljørapport, som beskriver denne påvirkning.

Der er foretaget en screening af lokalplanens og kommuneplantillæggets påvirkninger af miljøet, hvor kommunen har vurderet, at følgende forhold er væsentlige og skal indgå i miljørapporten:

- Virksomhedsstøj
- Jernbanestøj
- Trafikstøj
- Trafikafvikling
- Naturforhold, herunder flora, fauna og vandløb
- Visuel påvirkning af omgivelserne

Der er foretaget en såkaldt scoping af hvilket indhold, der er relevant at inddrage i nærværende miljørapport. Denne scoping har været i høring hos myndigheder, hvis område berøres af planlægningen. Scoping-skemaet indgår som bilag 1 til miljørapporten. Der er ikke indkommet

høringssvar fra berørte myndigheder der giver anledning til, at der må inddrages andre emner i miljørapporten eller ændres på rapportens konklusioner.

Miljørapporten skal på den baggrund redegøre for planens påvirkninger af miljøet. I henhold til Miljøvurderingslovens § 7 stk. 2 skal redegørelsen bygge på eksisterende, tilgængeligt materiale.

Denne miljørapport er primært baseret på oplysninger fra grundejer af størstedelen af planområdet, dennes rådgivere, samt fra Fredericia Kommune.

3. Beskrivelse af planen

Lokalplan 335 og det tilhørende Tillæg 10 til Kommuneplan 2013-25 har til formål at muliggøre bebyggelse og anlæg til erhvervsvirksomheder i virksomhedsklasse 4-7. Sigtet med planen er også, at der på et senere tidspunkt, kan etableres risikovirksomheder i området, såfremt der kan opnås de fornødne godkendelser dertil. En fremtidig etablering af en risikovirksomhed vil, når der foreligger konkrete planer herom, blive vurderet i forhold til VVM-bekendtgørelsen, hvor aktiviteter der er omfattet af kolonne 2 vil blive screenet for VVM-pligt, mens virksomheder i kolonne 1 er omfattet af bekendtgørelsens bilag 1 og derfor automatisk udløser VVM-pligt. Lokalplanen er udarbejdet på baggrund af konkrete ønsker og udviklingsplaner fra en privat grundejer inden for området.

Planområdet er omfattet af Lokalplan 242 "Masterplanens mest centrale område CE 1 Syd", som udlægger området til serviceerhverv inden for virksomhedsklasse 1-5, herunder hoteller og lign. Denne anvendelse er ikke i overensstemmelse med de konkrete ønsker for udviklingen af området, og Lokalplan 335 har derfor til hensigt at muliggøre den ønskede aktivitet, som er i tråd med de eksisterende anvendelser i de tilstødende erhvervsområder og den særlige placering tæt på jernbane og det overordnede vejnet.

Lokalplan 335 skal sikre mulighed for opførelse af bebyggelse og anlæg til erhverv, herunder transport- og lagervirksomhed med tilhørende kontor og administrationsfaciliteter. Herudover skal lokalplanen give mulighed for at lave private jernbanespor inden for området til brug for af-, på- og omlæsning af gods til videre transport til enten bane- eller lastbiltransport.

Baggrund

Planerne er udarbejdet på baggrund af konkrete ønsker og udviklingsplaner fra en privat grundejer inden for området. Denne grundejer ønsker at etablere et erhvervsområde til særligt transport- og logistikvirksomhed, der kan udnytte den særlige placering tæt ved jernbane, motorvej og det øvrige, overordnede vejnet.

Området er omfattet af en lokalplan, som har til hensigt at udvikle området til primært serviceerhverv, og det aktuelle areal var tiltænkt en funktion som standsningssted for jernbanen, eksempelvis med publikumsattraktioner og overnatningsmuligheder. Denne anvendelse har imidlertid ikke vist sig at være aktuel for dette areal, og områdets placering tæt ved Transportcenter Taulov og jernbanen har i stedet vist sig at være langt mere attraktivt i forhold til transport- og logistikvirksomheder.

Den eksisterende lokalplan gælder for et større område, og giver bl.a. mulighed for at etablere hoteller, som kategoriseres som støjfølsom anvendelse. Opførelse af hoteller er ikke umiddelbart aktuelt i området længere. Desuden vil det ikke være hensigtsmæssigt at videreføre denne anvendelse i forhold til at udvikle et område, hvor der tillades virksomheder i op til miljøklasse 7.

For at skærme omgivelserne for støjpåvirkninger fra de kommende aktiviteter omfatter denne lokalplan hele arealet mellem jernbanen og Kongens Kvarter, således at der kan skabes mulighed for at lave en zonerings af miljøklasserne ned mod arealet syd for Kongens Kvarter, hvor der ligeledes er mulighed for støjfølsom anvendelse.

Zonestatus

Hele området er i byzone, og der sker ingen zoneændringer som følge af lokalplanen.

4. Nuværende miljøstatus

I dette kapitel beskrives de eksisterende forhold i planområdet.

Planområdet er beliggende i den østlige del af Taulov og afgrænses mod nord af jernbanen og mod vest af Skærbækvej. Mod syd udgøres planafgrænsningen af Kongens Kvarter, som fungerer som adgangsvej til den centrale del af DanmarkC, mens der øst for området ligger et større regnvandsbassin, samt yderligere erhvervsgrunde. Umiddelbart vest for området ligger Transportcenteret Taulov.

Biologisk mangfoldighed (flora og fauna)

Dyreliv

Området fremstår p.t. som et åbent, græsdomineret areal, med spredt bevoksning bestående af enkelte mindre træer og buske. Det er sandsynligt at hare og dådyr fouragerer i området, men der er ikke kendskab til veletablerede bestande i disse arter.

Området er muligt levested for stor vandsalamander, dværgflagermus, vandflagermus, sydflagermus, brundflagermus og markfirben.

På nuværende tidspunkt er der ikke direkte kendskab til nogle af disse arter i det aktuelle planområde. Der vil derfor inden påbegyndelse af evt. byggeri m.v. laves en konkret vurdering af, om området er levested for bilag IV-arter.

Sjældne arter (Habitatdyreart)

I og omkring planområdet vil der sandsynligvis være mindre bestande af padde og firben (Stor Vandsalamander og Markfirben), hvoraf begge er på habitatdirektivets bilag IV. Derudover er det muligt at området huser bestande af Dværgflagermus, Vandflagermus, Sydflagermus, Brunflagermus. En undersøgelse af tilstedeværelsen af padde og firben vil kunne finde sted i perioden 1. april til 1. august. Påvirkningen af arter omfattet af habitatdirektivets bilag IV skal vurderes både for ynglelokaliteter og rasteområder/overvintringsområder.

Søen på Banedanmarks areal (matr. nr. 39, Tårup By, Taulov), regnvandsbassinet øst for planområdet (matr. nr. 11cz, Erritsø By, Erritsø) samt søerne/vandhullerne og engarealet syd for

området (matr. nr. 7d og 36b, Tårup By, Taulov) ligger alle uden for planområdet, men i direkte tilknytning til planområdet. Det er sandsynligt at områderne er ynglesteder for vandsalamander og andre padder.

For at undgå at påvirke yngleområderne skal der holdes en afstand på 10 meter til søerne/vandhullerne og regnvandsbassinet. Denne afstand vurderes at kunne overholdes.

Spredning af padder fra arealerne vil kunne påvirkes af anlæg af veje, bygninger, befæstede arealer, og lign. Da der ikke forekommer vandhuller i planområdet, vurderes paddernes naturlige spredningsmønster at foregå ud af området.

Planteliv

Områdets bevoksning består overvejende af græsser og siv.

Der er på nuværende tidspunkt ikke registreret arter eller bestande af sjældne planter eller beskyttede naturtyper i planområdet.

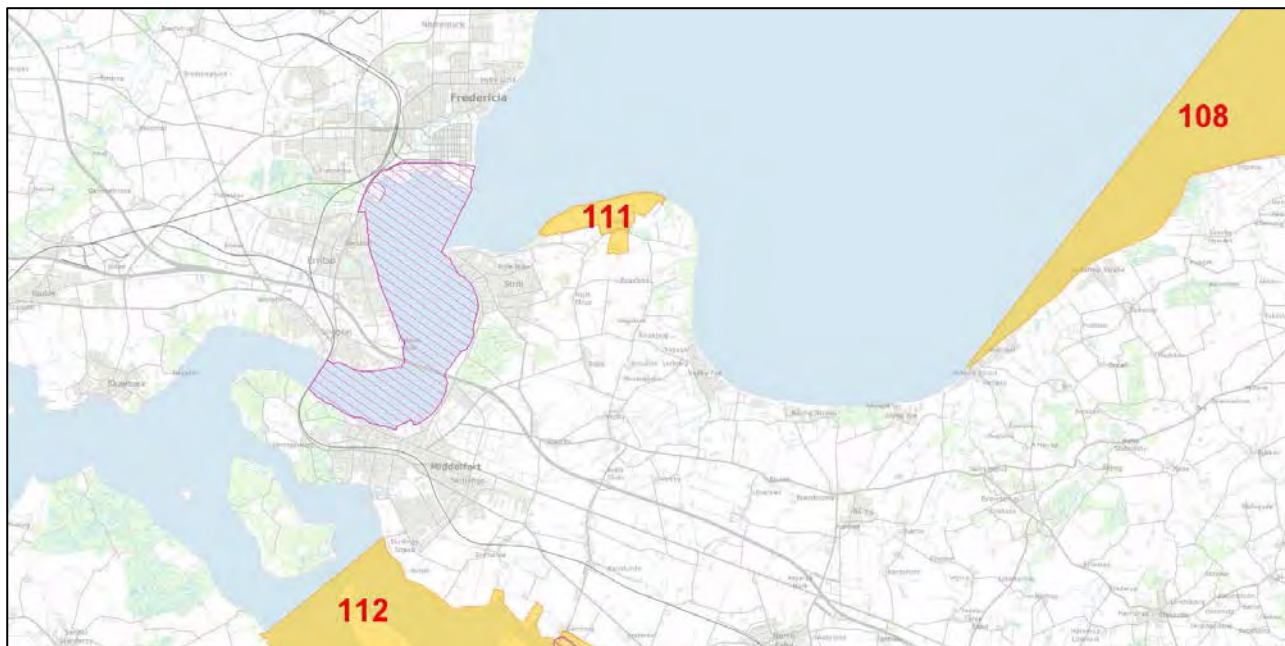
Natura 2000, Natur- og Vildtreservater, Naturpark Lillebælt

De nærmeste marine Natura 2000 områder (internationale naturbeskyttelsesområder) er N112 Lillebælt og N108 Æbelø, havet syd for og Nærå. Til disse områder er der hhv. ca. 8 km og ca. 18 km. Det nærmeste terrestriske Natura 2000 område er N111 Røjle Klint og Kasmose Skov på Fyn beliggende ca. 8 km fra planområdet.

N112 Lillebælt er udpeget bl.a. på grund af forekomsten af marsvin.

Derudover er havområdet mellem Fredericia by, Erritsø og Snoghøj, Middelfart og Strib udpeget som Natur- og vildtreservat. Reservatet ligger ca. 6 km øst for lokalplanområdet

Beliggenheden af Natura2000 og Natur- og vildtreservatet er vist på næste side.

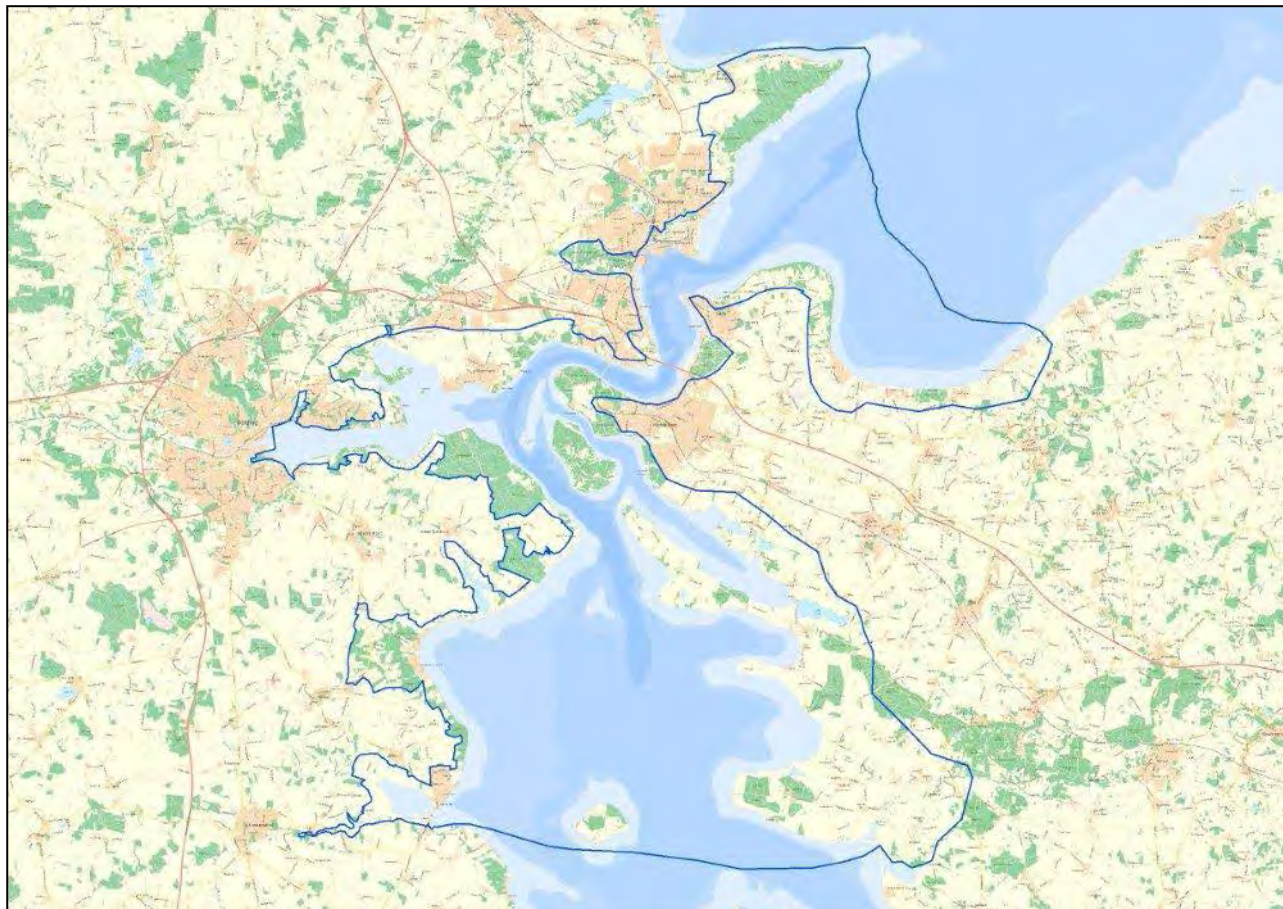


Kort over Natura2000 områder (markeret med gult) og Natur- og vildtreservat (markeret med skravering) omkring Fredericia.

Endelig er der igangsat et arbejde med at udpege og afgrænse omfanget af Naturpark Lillebælt.

Naturpark Lillebælt er et samarbejde på tværs af Fredericia, Kolding og Middelfart. Byrådene i de tre kommuner har besluttet, at der i fællesskab skal arbejdes for at skabe en marin naturpark i området. Den foreløbige afgrænsning af området fremgår af kortet på næste side.

Mærkningsordningen Danske Naturparker skal vise befolkningen, at kommunerne vil understøtte en helhedsorienteret planlægning og naturforvaltning. Der vil i løbet af 2016 blive udarbejdet et tillæg til Kommuneplan 2013 – 2025.



Foreløbig afgrænsning af Naturpark Lillebælt.

Økologiske forbindelser

I planområdets sydlige del, indgår matr. nr. 26, Henneberg Ladegård, Erritsø i et sammenhængende strøg, der i Kommuneplan 2013-2025 er udlagt som økologisk forbindelse. Matr. nr. 26 er bevokset i form af enkelte træer og buske, der udgør randen af fredskovsarealet øst for planområdet (Firmands Skov).



Luftfoto med angivelse af økologisk forbindelse inden for og omkring planområdet.

Vandløb

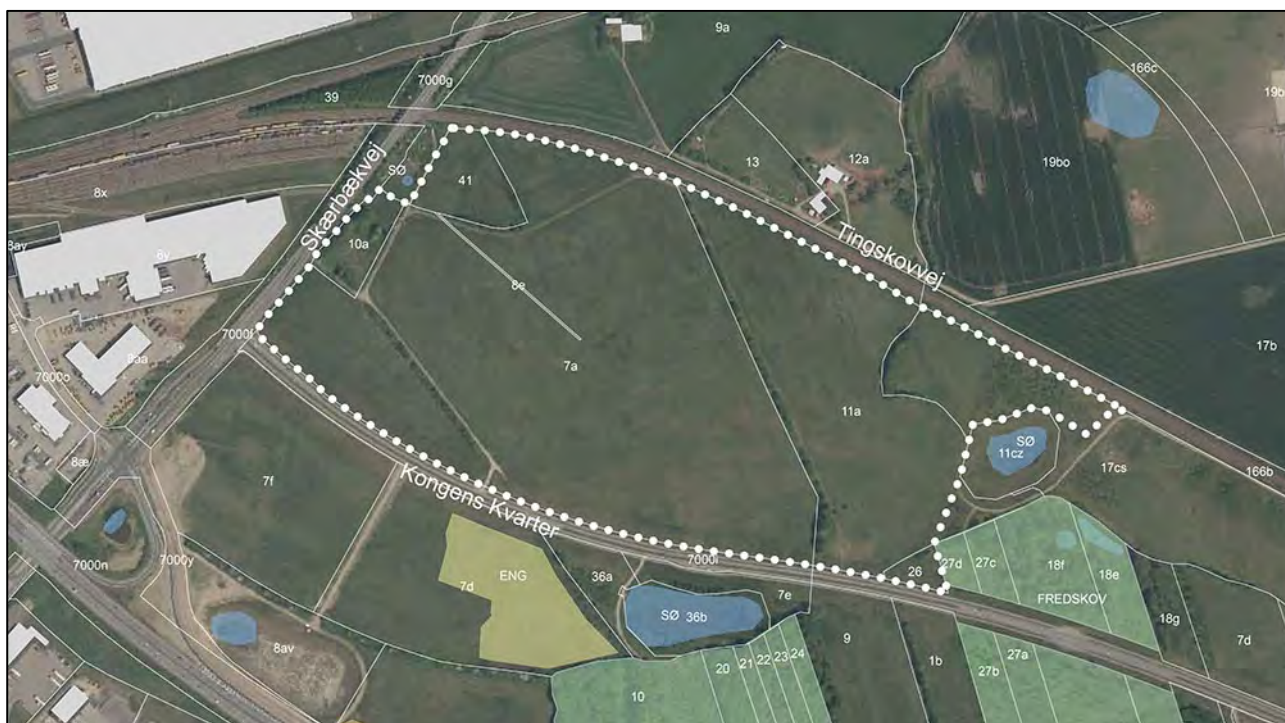
Planområdet gennemløbes af Erritsø Bæk der er rørlagt. Vandløbet har tidligere både været klassificeret som et vandløb og et spildevandsteknisk forløb, men er ved planforslagernes vedtagelse, klassificeret som et spildevands afløb.

Beskyttet natur (§3 områder)

Planområdet rummer ingen beskyttede naturtyper.

De nærmeste naturområder der er beskyttet af Naturbeskyttelseslovens § 3 er en mindre sø, der ligger mellem Skærbækvej og planområdets nordvestlige afgrænsning (på banestyrelsens areal, matr. nr. 39), som er registreret med værdisætningen: høj. Derudover er regnvandsbassinet ved Fougårdsvej registreret som beskyttet naturtype, med værdisætningen: høj. Syd for lokalplanområdet og Kongens Kvarter ligger yderligere en sø samt et engareal, som begge er registrerede som beskyttede naturtyper. Begge disse områder er registrerede med høj værdisætning.

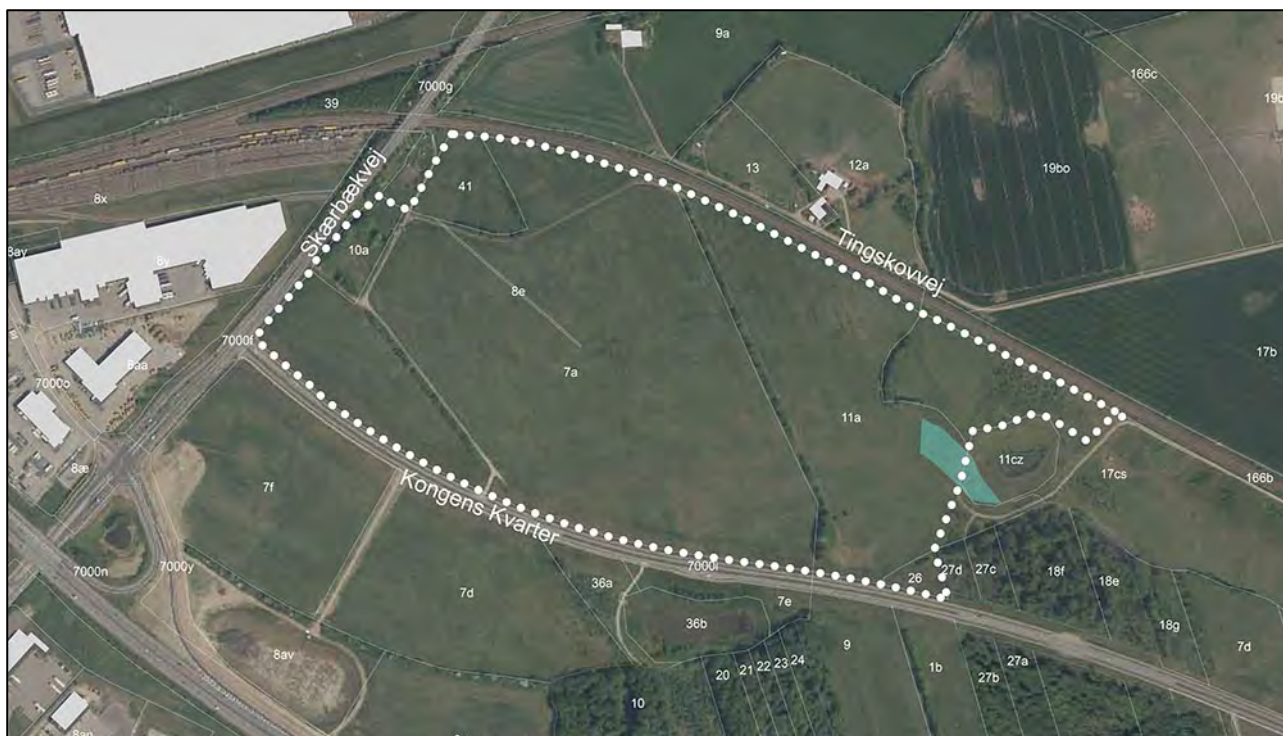
Beliggenheden af områderne er vist på kortet herunder.



Luftfoto med angivelse af særlig § 3 beskyttet natur (søer og eng) samt fredskov inden for og omkring planområdet.

Lavbundsarealer

Der er registreret et lavbundsareal i tilknytning til regnvandsbassinet i planområdets østlige del. Lavbundsarealet ligger isoleret i området, og indgår ikke i en større sammenhæng med andre lavbundsarealer.



Luftfoto med angivelse af lavbundsarealer inden for og omkring planområdet.

Landskab

Planområdet udgør et relativt fladt terræn, der henligger i dag som et ubebygget, græsklædt areal med spredt beplantning i form af mindre træer og buske.

Området præges af de omgivende veje og af jernbanen, som udgør planområdets nordlige afgrænsning. Både Skærbækvej og Kongens Kvarter er dimensioneret til store køretøjer og udgør derfor et betragteligt visuelt element i området. Kongens Kvarter er udlagt og etableret med en bred begrønnet midterrabat samt et grønt forareal med vejtræer, hvilket også er etableret inden for planområdet.

Kulturarv

Diger

Planområdet indeholder 4 jorddiger, der er en rest af et større kompleks af diger, bestående af sogne- og ejerlavsdiger samt udskiftningsdiger. Af Lokalplan 242 fremgår det, at digerne inkl. bevoksning skal bevares, hvor det er muligt. Digerne placering i lokalplanområdet følger et nordvest-sydøstligt forløb, svarende til områdets øvrige diger. Jorddiger er vigtige elementer i kulturlandskabet. De viser både tidligere tiders arealudnyttelse og ejendomsforhold samtidig med, at de fungerer som levesteder for mange dyr og planter.

Digerne er vurderet af Vejle Amt i 2004 hvor arealet omfattende hele Lokalplan 242 er gennemgået.



Luftfoto med angivelse af beskyttede sten- og jorddiger inden for og omkring planområdet. Digerne er omtalt i teksten (nr. 1 – 4).

Dige 1 og 3 er udskiftningsdiger. De er lave og sammenfaldne med mange gennembrud og ryddede stykker. Digerne er bevokset med en varieret sammensætning af træer og buske. Digerne er dårligt bevarede, men har værdi som spredningskorridor.

Dige 2 er beskrevet som et skeldige. Diget har begrænset udstrækning.

Dige 4 er et gammelt, ikke særligt stort, men tæt træbevokset, snirklet sognedige med stor kulturhistorisk værdi. På besigtigelsestidspunktet er diget vurderet til at have god værdi som spredningskorridor for dyr og planter. Diget er siden gennembrudt da man etablerede et regnvandsbassin.

Siden vurderingen er blevet gennemført i 2004, har karakteren af digerne ændret sig, og digernes stand og værdi som spredningskorridor er blevet forringet.

Klima og overfladevand

Fredericia Kommune har i 2014 udarbejdet en klimatilpasningsplan, der udpeger 39 såkaldte risikoområder i forhold til oversvømmelser forårsaget af regnvand. Planområdet er sammen med en større del af DanmarkC prioriteret som nr. 20. Udpegningen er en følge af, at området karakteriseres af en relativt højtliggende grundvandsstand (0,5 meter under terræn).

Området gennemskæres af en del dræn. Derudover kan der være ukendte drænforløb i området.

Med undtagelse af et mindre areal i den nordvestligste del af planområdet, er området i dag ikke et problemområde i forhold til oversvømmelse, som følge af den forventede stigning i nedbør, som vi skal indrette os efter i fremtiden.

Formålet med at udføre en risiko- og prioriteringskortlægning er at udføre en egentlig risikoberegning af oversvømmeshyppighed og potentiel skadesværdi som følge af oversvømmelse. Beregningerne af risiko for tab af værdier anvendes til at prioritere områderne i kommunen. Prioriteringerne er således udtryk for, hvor der opnås størst effekt af investeringer i klimatilpasning og forebyggelse af oversvømmelser.

Fredericia Kommune har udarbejdet detaljerede oversvømmelseskort for nedbør (skybrud) og høj vandstand i Lillebælt (stormflod) for både 5, 10, 20, 50 og 100 års hændelser i henhold til prognoserne for klimaet i år 2050.

Visuel påvirkning

Der findes ingen bebyggelse inden for planområdet i dag, bortset fra en enkelt teknikbygning i områdets nordvestligste del. Området opfattes derfor ikke som et egentligt byområde og der er derfor ikke en visuel påvirkning fra bebyggelse i dag. Omkring planområdet ligger mod vest store og transporttunge virksomheder med store åbne områder til lagerfunktioner og manøvrearealer. Arealerne øst og syd for området er primært ubebyggede erhvervsområder, der forventes udviklet inden for de kommende år.

Befolkning og menneskers sundhed

Området henligger i dag som et ubebygget, græsklædt areal med spredt beplantning i form af mindre træer og buske. De omkringliggende veje er etableret og dimensioneret til en stor trafikmængde, hvilket er i overensstemmelse med intentionerne i den gældende planlægning af området, som en del af DanmarkC.

Der er ingen beboelse i nærområdet i dag bortset fra to ældre gårde, beliggende umiddelbart nord for jernbanen. Ejendommen beliggende Tingskovvej 25 er i dag ubeboet og vil blive nedrevet. Ejendommen beliggende Tingskovvej 23 forventes opkøbt af Fredericia Kommune med henblik på at ejendommen nedrives.

Støj

Området er i dag påvirket af støj fra både jernbanen og de omkringliggende veje. Den nuværende støjbelastning er nærmere beskrevet i denne miljørapports kapitel 5.

Planlægningszone – Virksomheder med særlige beliggenhedskrav (Transportcenter Taulov)

Kommuneplanen indeholder retningslinjer for beliggenheden af områder til virksomheder, hvortil der af hensyn til forebyggelse af forurening må stilles særlige beliggenhedskrav. Begrebet ”virksomheder, der stiller særlige beliggenhedskrav” skal ses i sammenhæng med Miljøbeskyttelseslovens kap. 5. Udover særligt forurenende industrivirksomheder er det anlæg som f.eks. rensningsanlæg m.v. (vandforurening), affaldsanlæg (luft, støj, jord, vand), lufthavne (støj) og lign. Der er forskellige kriterier for udpegning af de særlige erhvervsområder, og derfor er ikke alle områder anvendelige til de samme typer virksomheder. Udpegningen er sket på baggrund af støj-, luft-, spildevands- og grundvandsforhold.

I Kommuneplan 2013-2025 for Fredericia Kommune er der således udlagt særlige områder til placering af virksomheder med særlige beliggenhedskrav. Disse områder er omfattet af kommuneplanens retningslinje F2.6.1. (se afsnit 2.6. i Kommuneplan 2013-2025). Retningslinjen indeholder også en tilhørende redegørelse for årsagen til udpegningen. Årsagen kan være, at området indeholder virksomheder af national og regional interesse, og at området derfor forbeholdes en evt. udvidelse af disse. Årsagen kan også være, at der med udpegningen sikres arealer til virksomheder, der ikke vil kunne placeres i de øvrige erhvervsområder.

Omkring områderne til virksomheder med særlige beliggenhedskrav udlægges en konsekvenszone på 500 m. Inden for konsekvenszonen må der ikke etableres nye miljøfølsomme områder, før det er dokumenteret, at det er miljømæssigt forsvarligt. I denne vurdering indgår årsagen til udpegningen som beskrevet i redegørelsen til retningslinjen.

Planområdet berøres af den 500 meter planlægningszone der er udlagt omkring Taulov Transportcenter. Området forbeholdes transport, virksomheder eller produktionsvirksomheder med stort transportbehov.

Støjkonsekvenserne for områderne er særskilt vurderet ved fastsættelse af miljøklassen for hvert område og indgår i støjkonsekvenslinjerne for erhverv. 500 meter konsekvenszone omfatter derfor øvrige miljøforhold.

Transportcenter Taulov er udlagt som virksomhed med særlige beliggenhedskrav på baggrund af støjbelastning.

Materielle goder

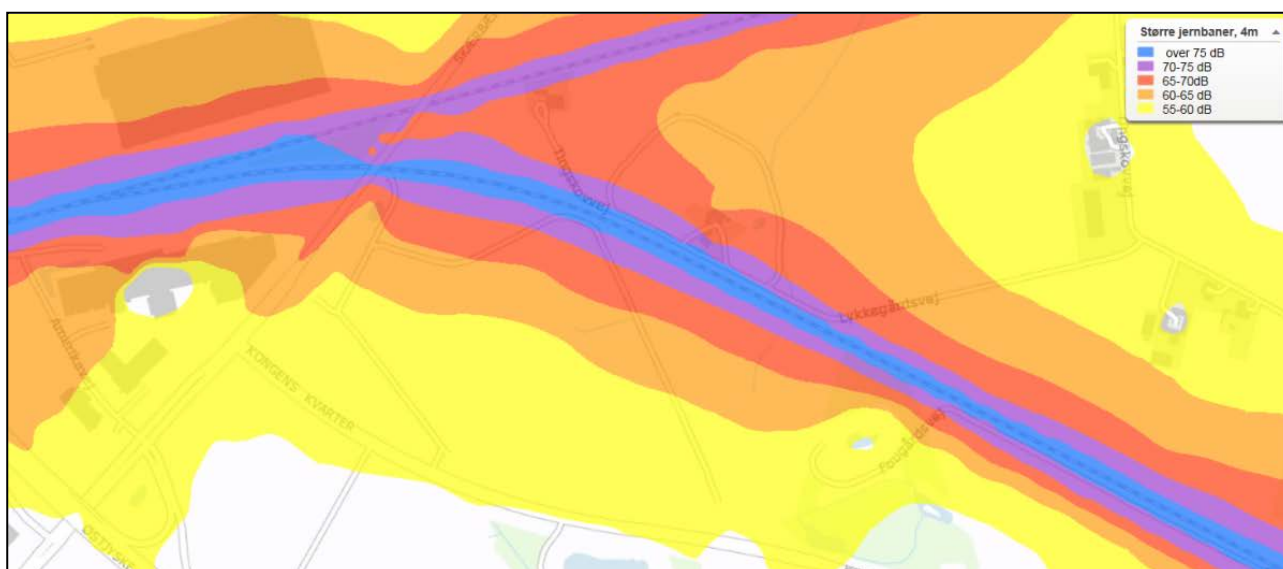
Der er ingen bygninger, anlæg eller virksomheder i planområdet, og der vurderes derfor ikke at være særlige socioøkonomiske værdier i området i dag.

5. Eksisterende relevante miljøproblemer

Jernbanestøj

Planområdet grænser op til en jernbane og bliver dermed påvirket af jernbanestøj. Ifølge data fra Miljøstyrelsens MiljøGIS er støjniveauet fra jernbanen på mellem 60 og 65 dB i området tættest på jernbanen.

Ved planlægning af nyt støjfølsomt byggeri som eksempelvis kontor- og administrationsfunktioner bør det sikres, at det udendørs støjniveau på bebyggelsen og opholdsarealer ikke overstiger Lden 69 dB fra forbigående tog.



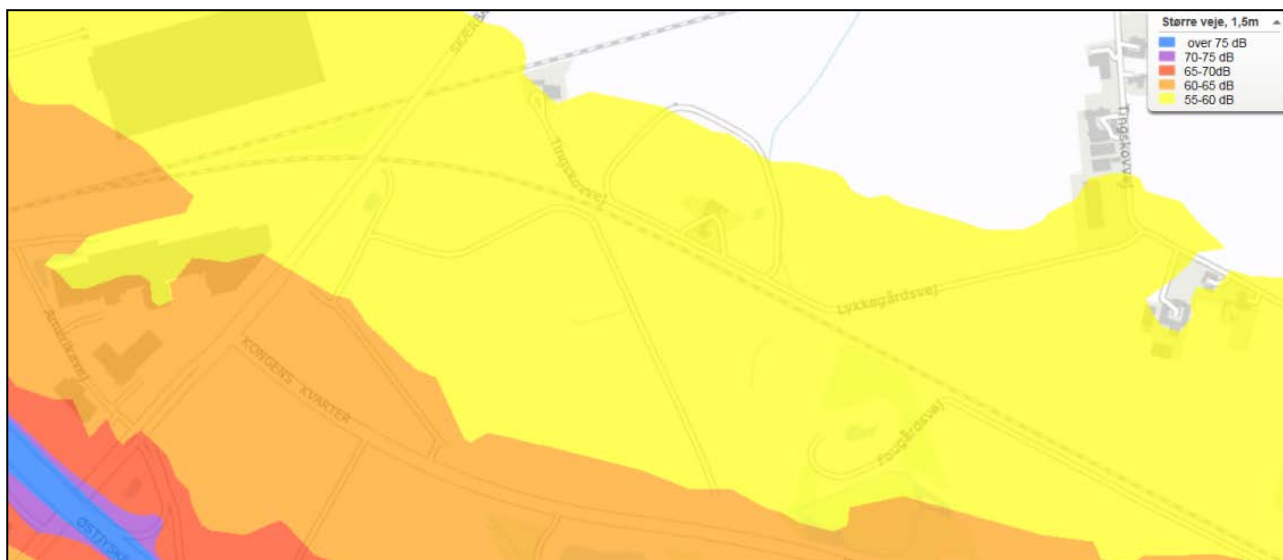
Støj fra jernbanen. Kilde: MiljøGIS, Miljøstyrelsen.

Trafikstøj

Planområdet bliver påvirket af trafikstøj fra de omkringliggende veje, motorvejen, Skærbækvej og Kongens Kvarter.

Ved planlægning af nyt støjfølsomt byggeri som eksempelvis kontor- og administrationsfunktioner bør det sikres, at det udendørs støjniveau på bebyggelsen og opholdsarealer ikke overstiger Lden 63 dB fra vejtrafikken.

Støjen fra motorvejen er mellem 55 og 60 dB i størstedelen af planområdet. Støjniveauet fra de kommunale veje (Skærbækvej og Kongens Kvarter) vurderes at være langt under de 63 dB i området for størstedelen af planområdet. Vurderingen er foretaget med baggrund i den støj kortlægning Fredericia Kommune har lavet af de kommunale veje i 2009.



Støj fra motorvejen. Kilde: MiljøGIS, Miljøstyrelsen.

6. Overordnede miljømål

Lokalplan 335 og Tillæg 10 til kommuneplanen er ikke i konflikt med de overordnede miljømål for Trekantområdet og Fredericia Kommune.

7. Den sandsynlige miljømæssige indvirkning

Biologisk mangfoldighed (flora og fauna)

I og omkring planområdet vil der sandsynligvis være mindre bestande af padder og firben (Stor Vandsalamander og Markfirben), hvoraf begge er på habitatdirektivets bilag IV. Derudover er det muligt at området huser bestande af Dværgflagermus, Vandflagermus, Sydflagermus, Brunflagermus). En undersøgelse af tilstedeværelsen af padder og firben vil kunne finde sted i perioden 1. april til 1. august. Påvirkningen af arter omfattet af habitatdirektivets bilag IV skal vurderes både for ynglelokaliteter og rasteområder/overvintringsområder.

Søen på Banedanmarks areal (matr. nr. 39, Tårup By, Taulov), regnvandsbassinet øst for planområdet (matr. nr. 11cz, Erritsø By, Erritsø) samt søerne/vandhullerne og engarealet syd for området (matr. nr. 7d og 36b, Tårup By, Taulov) ligger alle uden for planområdet, men i direkte tilknytning til planområdet. Det er sandsynligt at områderne er ynglesteder for vandsalamander og andre padder.

For at undgå at påvirke yngleområderne skal der holdes en afstand på 10 meter til søen og regnvandsbassinet. Denne afstand vurderes at kunne overholdes.

Spredning af padder mellem regnvandsbassinet og de andre søer/vandhuller vil kunne påvirkes af anlæg af veje, bygninger, befæstede arealer, og lign. Da der ikke forekommer vandhuller i planområdet, vurderes paddernes naturlige spredningsmønster at foregå ud af området.

Langs plangrænsen mod nord udlægges et grønt bælte på min. 5 meter langs jernbanen, ligesom der mod Kongens Kvarter udlægges et grønt forareal, hvor der ikke må opføres bebyggelse. Inden for disse områder vil smådyr muligvis kunne spredes.

Økologiske forbindelser

Af Kommuneplan 2013-2025 følger det af retningslinjen for de økologiske forbindelser og potentielle økologiske forbindelser, at de økologiske forbindelser og de potentielle økologiske forbindelser skal dyr og planters naturlige bevægelsesveje styrkes. Her må ændringer i arealanvendelsen, bl.a. etablering af nye, større anlæg, ikke i væsentlig grad forringe dyre- og plantelivets spredningsmuligheder.

Ved byggeri, anlæg eller ombygning af veje, jernbaner eller lignende, der vil afskære en økologisk forbindelse, skal der stilles krav om tiltag, der sikrer hensynet til en mere sammenhængende natur, eller der skal etableres faunapassager, hvor der er behov for det.

Økologiske forbindelser og potentielle økologiske forbindelser inden for byzone skal styrke byernes rekreative og naturlige miljøer, og indgå og friholdes som rekreative forbindelser ud til det omkringliggende åbne land.

Da det aktuelle areal, der berøres af planlægningen (jf. lokalplanforslagets kortbilag 3) er så beskedent, vurderes det at ændringen i arealanvendelsen ikke vil forringe dyre- og plantelivets spredningsmuligheder. Det er således kun en meget lille del af den økologiske forbindelse der berøres af byggeri, hvorfor det vurderes, at en realisering af planforslaget er ubetydelig i forhold til en eventuel påvirkning af den sammenhængende økologiske forbindelse, der ligger udenfor lokalplanområdet.

Lavbundsarealer

Af kommuneplanens retningslinje for lavbundsarealer og lavbundsarealer, der kan genoprettes til vådområder, fremgår det at:

Lavbundsarealer skal som udgangspunkt friholdes for byggeri og anlæg, som kan forhindre, at det naturlige vandstands niveau genskabes, eller som kan hindre muligheden for, at det vilde dyre- og planteliv styrkes.

Nye anlæg, herunder tekniske anlæg, veje m.v. der nødvendigvis skal placeres på lavbundsarealer, skal udformes, så muligheden for naturgenopretning på lavbundsarealet i øvrigt ikke går tabt. Anlægget skal udformes, så det kan tåle en højere vandstand.

Lavbundsarealer, der kan genoprettes til vådområder: Lavbundsarealer, som er potentielt egnede som vådområder, skal friholdes for byggeri og anlæg, som kan forhindre, at det naturlige vandstands niveau kan genskabes.

Lavbundsarealet vil antageligt blive bebygget eller befæstet. Fredericia Kommune vurderer imidlertid, at lavbundsarealet er af så begrænset værdi og så lille en udstrækning, at det ikke er

sandsynligt, at det vil blive inddraget i et genopretningsprojekt på grund af den ringe egnethed som vådområde.

Endelig vurderes, at det aktuelle lavbundsareal er udpeget på et grundlag, der reelt ikke opfylder betingelserne for udpegningen (jf. cirkulære om regionplanlægning og landzoneadministration for lavbundsarealer, der er potentielt egnede som vådområder, CIR nr. 132 af 15/07/1998). Det betyder, at det aktuelle område vil indgå i en samlet vurdering af kommunens lavbundsarealer i forbindelse med den forestående kommuneplanrevision (Kommuneplan 2017 – 2029), med henblik på, at området vil udgå af udpegningen.

Påvirkninger i anlægsfasen

Mulighederne i planforslagene vurderes ikke at medføre anlægsaktiviteter, der ligger ud over anlægsaktiviteter, der kan forventes i andre områder af tilsvarende karakter. Idet anlægsarbejdet udelukkende sker på arealer, der ikke udgør særlige naturmæssige interesser, og området i forvejen er udlagt til erhvervsformål, er der i denne fase ikke direkte påvirkning af flora og fauna af væsentligt omfang.

Påvirkning fra driftsfasen

Mulighederne i planforslagene vurderes ikke at medføre aktiviteter i driftsfasen, der ligger ud over aktiviteter, der kan forventes i andre områder af tilsvarende karakter. Det vurderes at en realisering af planen ikke påvirker områdets og naboområdets flora og fauna i væsentlig negativ henseende.

Konklusion – biologisk mangfoldighed (flora og fauna)

Det vurderes, at planens muligheder ikke beskadiger eller ødelægger yngle- eller rasteområder i de naturlige udbredelsesområder for de dyrearter, der er optaget i habitatdirektivets bilag IV litra a) eller ødelægger de plantearter, som er optaget i habitatdirektivets bilag IV, litra b) i alle livsstadier.

De nærmeste marine Natura 2000 områder ligger ca. 8 km fra planområdet, og de er bl.a. udpeget pga. forekomsten af marsvin i områderne. Områderne forventes ikke at blive påvirket af anlægsaktiviteterne i planområdet.

Kommuneplan 2013 – 2025 udlægger den sydøstligste del af planområdet (inden for lokalplanens delområde I) som særlig økologisk forbindelsesområde. I lokalplanens delområde I gives der mulighed for at opføre ny bebyggelse. Det er jf. lokalplanforslagets bebyggelsesplan imidlertid kun en meget lille del af den økologiske forbindelse, der berøres af byggeri, hvorfor det er vurderet, at en realisering af planforslaget er ubetydelig. Denne vurdering skal ses i lyset af, at det aktuelle område der berøres, udgør en meget lille del af det strøg, der udgør den samlede økologiske forbindelseslinje.

Der er udlagt et mindre område som lavbundsareal i planområdets østlige del. Lavbundsarealet vil blive bebygget eller befæstet. Fredericia Kommune vurderer imidlertid, at lavbundsarealet er af så begrænset værdi, idet det er af så lille en udstrækning, at det ikke er sandsynligt, at det vil blive inddraget i et genopretningsprojekt på grund af den ringe egnethed som vådområde og det manglende samspil med øvrige lavbundsarealer, der måtte være udpegede som potentielle vådområder.

Landskab

Ved en gennemførelse af planernes muligheder vil der kunne opføres en væsentlig mængde bebyggelse og anlæg i området, og arealet vil derfor ikke længere opfattes som et grønt område.

Omfanget af den bebyggelse der muliggøres adskiller sig dog ikke væsentligt fra de muligheder som er tilladt efter den gældende lokalplan, og samtidig sikrer lokalplanen, at de landskabelige, grønne elementer, som er karakteristiske for hele DanmarkC, er videreført i lokalplanen. Planen sikrer at der ikke opføres bebyggelse tættere på Skærbækvej og Kongens Kvarter end 20 meter fra vejskel, ligesom der i arealet mod Kongens Kvarter stilles krav om, at der etableres begrønning i form af græs med buske og træer.

Lokalplanen giver mulighed for at terrænregulere op til +/- 2 m og sikrer desuden, at terrænet tæt på naboskel skal etableres med en jævn hældning, så der ikke etableres stejle skråninger og støttemure mod omgivelserne.

Ved terrænregulering har den grundejer, der foretager reguleringen, ansvaret for, at den naturlige afstrømning af overfladevand ikke hindres, og samtidig må terrænreguleringen ikke give anledning til opstuvning af vand på naboarealerne. Planen tager derfor hensyn til, at den landskabelige bearbejdning som foretages, ikke påvirker omgivelserne i væsentlig grad både visuelt og i forhold til afledning af overfladevand.

Kystnærhedszone

Planområdet er omfattet af Planlovens § 5 vedrørende kystnære områder.

Planområdet ligger bag eksisterende bebyggelse og beplantninger næsten 3 km fra kysten og vurderes derfor ikke at have betydning for kystlandskabet.

Af lovbemærkningerne til Planlovens § 16 fremgår bl.a. at det i byzonerne kun er nødvendigt at foretage en visuel vurdering, når der er tale om en reel påvirkning af kysten. Dette indebærer, at det i en tæt og sammenhængende bystruktur kun er for de dele af byen, der opleves som en del af kysten, der skal foretages visualisering. Det vil i almindelighed dreje sig om byens kyst- eller havnefront, fjordlandskaber og eventuelle åbne landskabskiler og byzonerne med direkte kontakt til kysten.

Det vurderes på den baggrund, at der ikke vil være nogen væsentlig påvirkning af byens kystprofil. Der er derfor ikke udført visualiseringer af indpasningen i kystprofilen.

Konklusion – landskab

Planområdet er beliggende inden for et areal som i forvejen er udlagt til erhvervsformål, og planen viderefører de landskabelige karakterer, som er fastlagt i den overordnede planlægning for hele DanmarkC. De grønne elementer i planen er med til at binde området sammen med de øvrige erhvervsområder i DanmarkC og sikrer derfor en ensartet grøn struktur i en type område, som ellers har en overvejende befæstet og bebygget karakter.

Arealet er placeret langt fra kysten, tæt ved områder af tilsvarende erhvervs karakter, og vil derfor ikke påvirke kystmiljøet.

Planerne tager hensyn til omgivelserne i forhold til de bestemmelser der fastlægges omkring terrænregulering. Det sikres at bearbejdet terræn tilpasses omgivelserne samt at regnvand ikke må opstuves på naboarealer som konsekvens af terrænregulering.

Kulturarv

Der er foretaget en vurdering af de beskyttede digers beliggenhed, udstrækning og dimension med udgangspunkt i Vejle Amts kortlægning fra 2004. I denne kortlægning vurderes det, at digerne har en vis værdi som kulturhistorisk element og som spredningskorridor for vilde dyr og planter. Siden denne vurdering er lavet er der imidlertid sket en væsentlig ændring af digernes bevaringstilstand og udstrækning. Det vurderes på den baggrund af digerne ikke længere vil have en væsentlig værdi som spredningskorridor for vilde dyr og planter, og digerne kan nedlægges i forbindelse med udviklingen af området til erhvervsformål.

Konklusion – kulturarv

Det vurderes, at digerne kan nedlægges, idet den kulturhistoriske og naturmæssige værdi af digerne er begrænset, når de aktiviteter som lokalplanen giver mulighed for realiseres. Ud fra en helhedsbetragtning vurderer kommunen, at digernes værdi som kulturhistorisk element og spredningskorridor for vilde dyr og planter vil være meget begrænset, når området er taget i brug til erhvervsområde.

Klima og overfladevand

Klimatilpasning vil ske under hensyntagen til risikoen for oversvømmelse i planområdet og de omkringliggende arealer.

Med undtagelse af et mindre areal i den nordvestligste del af planområdet, er området ikke et problemområde i forhold til oversvømmelse, som følge af den forventede stigning i nedbør, som vi skal indrette os efter i fremtiden. Men området er præget af en høj grundvandsstand (der er mindre en 0,5 meter til grundvandsspejlet). Sidstnævnte betyder, at der skal tages højde for, at eksisterende dræn ikke må afbrydes, med mindre der sker en omlægning af samme.

Vurderingen er baseret på bluespotkort udarbejdet i forbindelse med Fredericia Kommunes Klimatilpasningsplan (2014).

Påvirkninger i anlægsfasen

Opførelse af bebyggelse og etablering af manøvrearealer vil kunne medføre en midlertidig påvirkning af områdets dræn og spildevandsledninger. Der vil imidlertid blive truffet foranstaltninger, så dræn- og spildevandsledninger ikke ødelægges i anlægsfasen.

De arealer og naturtyper, som ligger hhv. vest, syd og øst for planområdet, og som er omfattet af Naturbeskyttelseslovens § 3, forventes ikke at blive påvirket af planlægningen i anlægsfasen, da alle aktiviteter knytter sig til arealer der ligger uden for disse arealer.

Der forventes ingen øvrige påvirkninger af overfladevand i anlægsfasen.

Påvirkninger i driftsfasen

Som udgangspunkt byggemodnes området med et traditionelt regnvandssystem, der opsamler regnvandet i et rørsystem via nedløbsbrønde eller lignende og vandet ledes til regnvandsbassin i øst, eller nedsives om muligt, inden for lokalplanområdet i overensstemmelse med Fredericia Kommunes spildevandsplan.

Lokalplanen stiller krav om, at der udlægges areal til regnvandshåndtering i form af et regnvandsbassin, der skal fungere som forsinkelse af store mængder overfladevand, inden det ledes til det store regnvandsbassin øst for planområdet. Regnvandsbassinet inden for planområdet etableres med lukkefunktion, så der er mulighed for at afskære evt. spild fra at nå det store regnvandsbassin i øst der har forbindelse til Erritsø Bæk.

Regnvand fra veje, manøvrearealer eller p-pladser ledes via regnvandsbassiner med dykket udløb til regnvandsledningen. Regnvand og tagvand, der ikke falder på veje, manøvrearealer og p-pladser, kan anvendes i forskellige LAR-løsninger (LAR-løsninger kan have til formål at forbruge, fordampe eller forsinke vandet).

Bebyggelsen opføres under stor hensyntagen til områdets dræn og spildevandsledninger. Bygninger placeres så de ikke ligger ovenpå dræn eller spildevandsledninger. Manøvrearealer vil blive etableret, så dræn og andre ledninger ikke belastes eller ødelægges.

Konklusion – Klima og overfladevand

Overfladevand håndteres efter retningslinjerne i Fredericia Kommunes spildevandsplan. Der kan anvendes løsninger for lokal afledning af regnvand, således at regnvand, der falder på tage og lign. kan være med til at skabe rekreativ værdi i lokalplanområdet eller mindske udledningen til regnvandsbassinet ved forbrug, fordampning eller forsinkelse af vandet. Det vurderes endvidere, at overfladevand håndteres på en sådan måde i planområdet, at det ikke giver anledning til at der måtte opstå skader eller negative påvirkninger af omkringliggende arealer (uden for planområdet).

Området er ikke sårbart i forhold til risiko for oversvømmelse, men af hensyn til grundvandsstanden skal det sikres, at områdets dræn ikke afbrydes eller på anden måde ødelægges.

Visuel påvirkning

Planområdet ligger på et forholdsvist fladt terræn og vil være synligt fra de omkringliggende veje samt fra jernbanen. Særligt hvor Skærbækvej går over jernbanen skabes der en udsigt over området, som dog delvist er skærmet af eksisterende træer. Området er ikke et kvarter som lægger op til at man færdes i området til fods, og bærer præg af at være et egentligt erhvervsområde til tungere erhverv.

Planerne giver mulighed for at etablere bebyggelse, anlæg og oplag i op til 24 meters højde inden for hele planområdet.

Nærområdet er planlagt til erhverv af tilsvarende karakter, som der planlægges for i planområdet, og typen af bebyggelse inden for planområdet vil derfor i store træk tilpasse sig de bebyggede omgivelser, særligt vest for området.

Lokalplanen stiller krav om at bebyggelse placeres bag de fastlagte byggelinjer omkring vejene, samt min. 5 meter fra skel mod naboer, vej og sti, og det sikres derved, at området tilpasses den overordnede karakter af det samlede erhvervsområde DanmarkC. Samtidig er det fastlagt at bebyggelse ved sin udformning, proportioner, materialer og farver skal gives en ydre fremtræden, så der opnås en arkitektonisk god helhedsvirkning i forhold til omgivelserne. Lokalplanen stiller desuden krav om, at bygningsfacader opføres i naturlige materialer såsom tegl, natursten, træ, metal, beton og glas, og at disse skal fremstå i farverne sort, hvid, grå, eller brun. Herudover må mindre facadedele, glaspartier, vindfang og lignende udføres i andre materialer og farver.

Lokalplanen giver mulighed for at etablere udendørs belysning inden for planområdet, men der stilles krav om, at der ikke forekommer blænding eller oplysning af boliger og naboarealer, herunder offentlig vej og jernbane. Lyskilderne må desuden ikke kunne ses fra luften.

Konklusion – visuel påvirkning

Planområdet ligger synligt i landskabet, som en del af et større erhvervsområde med bebyggelse og anlæg af samme karakter som der planlægges for inden for planområdet.

Lokalplanen stiller krav om, at ny bebyggelse inden for området skal tilpasses omgivelserne, både i forhold til den grønne struktur i området generelt, og samtidig i forhold til materialer og farver på bebyggelsen. Bebyggeshøjden på maks. 24 meter adskiller sig ikke væsentligt fra de bestemmelser der gælder for den resterende del af DanmarkC samt fra de bebyggelser der allerede er opført i området vest for planområdet.

Det er med lokalplanen sikret, at den tilladte belysning af udendørsarealer ikke medfører blændingsgener for trafikanter og naboer og planen sikrer samtidig at lyskilderne ikke kan ses fra luften. Det vurderes derfor at belysning inden for området ikke vil medføre en væsentlig påvirkning af miljøet.

Samlet set vurderes den nye tilladte bebyggelse naturligt at tilføre området en betragtelig mængde ny bebyggelse, hvilket også er intentionen med den overordnede planlægning. Den nye bebyggelse vurderes med de opstillede bestemmelser for placering og udseende at tilpasse sig i videst muligt omfang til den eksisterende og planlagte bebyggelse i området og vil derfor bidrage til at styrke områdets karakter af egentligt erhvervsområde.

Befolkning og menneskers sundhed

Påvirkninger i anlægsfasen

Virksomhedsstøj

Da der ikke er virksomheder inden for planområdet i dag, vil der ikke være påvirkninger fra virksomhedsstøj i anlægsfasen.

Jernbanestøj

Der vil ikke forekomme påvirkninger af området fra jernbanestøj i anlægsfasen ud over den eksisterende påvirkning. Det forventes ikke at der vil være støjfølsom anvendelse inden for området i anlægsfasen, som vil blive påvirket af jernbanestøj.

Trafikstøj

Anlægsarbejdet vil medføre støj fra gravemaskiner, bulldozere og andre kørende maskiner som skal terrænregulere området og aflevere materialer til byggeriet. Derudover forventes jernbanesporene at blive anlagt i områdets nordlige del (inden for delområde I). Dette arbejde vil medføre gravearbejde og tilkørsel af materialer til området.

Trafikstøj i anlægsfasen vil blive reguleret via midlertidige godkendelser.

Trafikafvikling

Planområdet trafikbetjenes fra Kongens Kvarter der forbinder Vejle Landevej med Skærbækvej. Der er tilslutningsanlæg til motorvejssystemet ved Skærbækvej og ved Vejle Landevej.

Tilslutningsanlæg og overordnede veje, herunder Kongens Kvarter, er dimensioneret til den stigning i trafikken som en realisering af planerne giver mulighed for. Dette er sket ved udarbejdelsen af Lokalplan 242 Masterplanens mest centrale område – CE 1 Syd (vedtaget 2004). Tilslutningsanlæg og de overordnede veje som Skærbækvej og Vejle Landevej har med den nuværende årsdøgntrafik (ÅDT) ikke nået den maksimale kapacitet for trafikbelastning, og Kongens Kvarter er anlagt med midterrabat, således at vejen i takt med udbygningen af området kan udvides med svingbaner for optimal trafikafvikling.

Påvirkning fra driftsfasen

Virksomhedsstøj

Området er udlagt til erhverv. De vejledende grænser for støj fra virksomheder er 70 dB(A)/70 dB(A)/70 dB(A) for hhv. dag-, aften- og natperioden i delområde I og II og 60 dB(A)/60 dB(A)/60 dB(A) dB(A) for hhv. dag-, aften- og natperioden i delområde III.

I naboområder udlagt til erhverv er de vejledende grænser for støj jfr. Miljøstyrelsens vejledning nr. 5/1984 ”Ekstern støj fra virksomheder” på 60 dB(A)/60 dB(A)/60 dB(A) for hhv. dag-, aften- og natperioden. Ved de omkringliggende boliger i landzone er de vejledende støjgrænser jfr. Miljøstyrelsens vejledning nr. 5/1984 på 55 dB(A)/45 dB(A)/40 dB(A) for hhv. dag-, aften- og natperioden.

Af lokalplanforslaget følger, at området opdeles i tre delområder, hvor der i delområde I og II kan etableres virksomheder i klasse 6 - 7, mens der i delområde III kan etableres virksomheder i klasse 4 - 5. Denne zonerings skal sikre, at der er tilstrækkelig buffer ud mod erhvervsområdet syd for Kongens Kvarter, som muliggør erhverv i en lavere virksomhedsklasse.

Kilder til støj stammer fra aktiviteter fra erhvervsvirksomheder inden for planområdet eksempelvis læsning og losning af trailere, løft af containere fra stak til bil og vice versa, løft fra bane til stak og vice versa, håndtering af stålplader og andre ståltyper fra bane/bil til plads og vice versa samt kørsel med truck og reachstacker. Derudover kan der forekomme støj fra ventilationsanlæg og afkast.

Støj fra forventede aktiviteter, herunder kørsel på private jernbanespor, som følge af det konkrete projekt, er belyst ved støjsimulationerne, der vedlægges miljørapporten som bilag 2.

Der er udført støjberegninger for det konkrete projekt, og med de driftsforhold, der danner baggrund for beregningerne, kan støjgrænserne overholdes både i planområdet og i de omkringliggende naboområder til erhverv, samt ved eksisterende boliger i landzone.

Såfremt der etableres støjende aktiviteter i planrådets randzoner, skal der suppleres med yderligere beregninger til brug for f.eks. vurdering af, om der skal etableres støjskærmende foranstaltninger for at sikre, at de vejledende støjgrænser i naboområderne og boligerne i landzone kan overholdes. Hvorvidt støjdemping er nødvendig afhænger bl.a. af hvilken tid på døgnet der arbejdes, arbejds omfang samt hvilke støjende aktiviteter der er i drift i den pågældende periode. Natarbejde vurderes at være mest problematisk, idet støjgrænsen for boliger i landzone er lavest om natten.

Planområdet har en meget stor udstrækning, og lokalplanen giver desuden mulighed for, at der kan etableres støjafskærmning i form af skærme eller volde, som yderligere vil kunne sikre omgivelserne i forhold til støj fra planområdet.

Jernbanestøj

Der planlægges ikke for støjfølsom anvendelse inden for området, som kan blive påvirket af jernbanestøj. Eventuelle kontor- og administrationsfaciliteter tilknyttet virksomhederne, skal afskærmes eller konstruktivt sikres mod jernbanestøj i det nødvendige omfang, således at Miljøstyrelsens vejledende grænseværdier kan overholdes.

Trafikstøj

Lokalplanen giver ikke mulighed for at indføre bestemmelser om trafikstøj på vejene uden for planområdet. Eventuelle kontor- og administrationsfaciliteter tilknyttet virksomhederne, skal afskærmes eller konstruktivt sikres mod trafikstøj i det nødvendige omfang, således at Miljøstyrelsens vejledende grænseværdier kan overholdes.

Trafikafvikling

Planlægningen kan medføre at omkring 500 lastbiler vil kunne køre til/fra planområdet i døgnet, når delområde I er fuldt udbygget. Trafikken vil afvikles via Kongens Kvarter.

En fuld realisering af lokalplanen forventes at medføre en væsentlig stigning i årsdøgnstrafik (ÅDT) på Kongens Kvarter, Skærbækvej, Vejle Landevej og muligvis også til en vis grad Snarelosevej og Røde Banke. Skærbækvej og Vejle Landevej har med den nuværende ÅDT ikke nået den maksimale kapacitet for trafikbelastning. Kongens Kvarter er anlagt med midterrabat, således at vejen i takt med udbygningen af området kan udvides med svingbaner for optimal trafikafvikling. Snarelosevejs tilslutning til Vejle Landevej har med den nuværende trafikbelastning nået den maksimale kapacitet.

Den store trafikale aktivitet med tung trafik vil påvirke det lokale trafikmiljø, men områdets infrastruktur er med vedtagelsen af Lokalplan 242 disponeret til at håndtere stigningen i trafikken, og i forbindelse med udviklingen af området forventes der etableret svingbaner på Kongens Kvarter, så der sikres en sikkerhedsmæssig forsvarlig afvikling af trafikken.

Konklusion – befolkning og menneskers sundhed

Støj

Lokalplanen giver ikke mulighed for at fastlægge støjgrænser fra trafik uden for planområdet.

Virksomhedsstøj vil blive reguleret i medfør af Miljøstyrelsens vejledende grænseværdier for støj målt udendørs (jf. Vejledning nr. 5/1984: Ekstern støj fra virksomheder”).)

Planområdet har en meget stor udstrækning, og lokalplanen giver desuden mulighed for, at der kan etableres støjafskærmning i form af skærme eller volde, som yderligere vil kunne sikre omgivelserne i forhold til støj fra planområdet. Eventuelle kontor- og administrationsfaciliteter tilknyttet virksomhederne, skal afskærmes eller konstruktivt sikres mod støj i det nødvendige omfang, således at Miljøstyrelsens vejledende grænseværdier kan overholdes.

Trafikafvikling

Nærområdets infrastruktur – Skærbækvej, Vejle Landevej og Kongens Kvarter – er dimensionerede til at rumme den øgede trafikbelastning som lokalplanen giver mulighed for. Den mere perifere infrastruktur i retningen mod byen og havnen er mere udfordret i forbindelse med en stigning i trafikken. Det kan derfor vise sig nødvendigt med en udvidelse af krydset Snaremoesevej/Vejle Landevej hvis en realisering af lokalplanen bevirker en øget trafik på Snaremoesevej og Røde Banke.

Materielle goder

Lokalplanen muliggør bebyggelse og anlæg inden for et område, som i den overordnede planlægning er udlagt til erhvervsformål og udnytter arealer der allerede er i byzone. Dermed udnyttes eksisterende infrastruktur hvilket vurderes at være positivt samfundsøkonomisk.

Planlægningen muliggør samtidig aktiviteter i en virksomhedsklasse og af en karakter, som ikke bør placeres i tæt befolkede områder, og placeringen af disse aktiviteter vurderes derfor at være placeret således, at færrest muligt borgere bliver påvirket af anvendelsen.

Etableringen af nye aktiviteter og virksomheder i området vurderes desuden at ville skabe flere arbejdspladser i kommunen, hvilket både vil gøre sig gældende i både anlægs- og driftsfasen.

Konklusion – materielle goder

Planernes muligheder vurderes samlet set at have overvejende positive påvirkninger af de socioøkonomiske forhold, både i forhold til anvendelsen af området og i forhold til placering af de muliggjorte virksomheder. Samlet set vurderes det desuden at planlægningens muligheder vil forøge antallet af arbejdspladser i kommunen.

Kumulative effekter

Påvirkninger i anlægsfasen

Der findes ingen bebyggelse eller virksomheder i området som forventes at blive påvirket, ligesom der er ikke andre anlægsprojekter i gang eller planlagt i og omkring området, som forventes at ville kunne medføre kumulative påvirkninger af området og omgivelserne som følge af anlægsfasen.

Anlægsfasen vil blive håndteret via til- og frakørsel til Kongens Kvarter og det øvrige eksisterende vejnet. Da belastningen af vejnettet må forventes at blive mere omfattende i selve driftsfasen, og vejnettet har en god kapacitet, vurderes der ikke at være kumulative påvirkninger som følge af anlægsfasen.

Påvirkning fra driftsfasen

Planområdet skal etableres, så der skal skabes et erhvervsområde, der i kraft af samspillet mellem de forskellige virksomheder og deres placering, skabes et område, der bygger videre på den synergi der er mellem eksempelvis transportcenteret, motorvejen og jernbanen. Det er desuden hensigten at området skal kunne fungere som en aflastning for havnearealerne, som i dag er under pres i forhold til plads og logistik. De kumulative effekter af selve etableringen af erhvervsområdet vurderes derfor på denne baggrund at være positive.

Området er placeret uden for arealer med grundvandsinteresser, og uden miljøfølsomme naboer, hvilket medfører, at der vil være meget få påvirkninger ved at udbygge netop dette erhvervsområde.

Konklusion – kumulative effekter

Der vurderes ikke at være negative kumulative effekter i anlægsfasen, da driftsfasen generelt vurderes at medføre en større påvirkning end anlægsfasen, og der ikke er andre anlægsprojekter i gang eller planlagt i området der kan medføre en kumulativ effekt. Selv med en fuld udbygning af området vurderes der ikke at være miljømæssige problemer.

Områdets placering og synergi med øvrige, lignende virksomheder i området vurderes generelt at være positivt, ligesom en udbygning af området foregår på arealer, der ikke vurderes at være miljøfølsomme. En kumulativ effekt af etableringen vil desuden medføre at der vil ske en aflastning af havnearealerne i Fredericia og dermed et mindre pres på vejnettet og kapaciteten i dette område.

8. Afhjælpende foranstaltninger

Overfladevand

Der forventes en befæstelsesgrad på op til 100 % i lokalplanområdet. Det er væsentligt mere end de 70 % som fremgår af spildevandsplanen, så 30 % af vandmasserne skal håndteres på egen grund. Inden for planområdet stilles der krav om at der udlægges areal til regnvandshåndtering, eksempelvis i form af et regnvandsbassin. Det forventes at dette regnvandsbassin vil blive etableret med en lukkefunktion, bl.a. således at evt. spild kan isoleres på grunden, men samtidig for at forsinke og tilbageholde regnvand inden udledning til det store bassin øst for planområdet.

Derudover er Fredericia Kommune ved planernes udarbejdelse (foråret 2015) i gang med at klimasikre områder langs Erritsø Bæks nedre del. Ved større regnhændelser er det ikke umiddelbart muligt at opmagasinere større mængder vand langs vandløbet på den nedre del. Et alternativ for løsning af denne problematik, er at bruge de eksisterende regnvandsbassiner på den øvre del af Erritsø Bæk bedre. Det vil betyde, at der ved nyetablering af erhverv skal ledes mindre regnvand til regnvandsbassinet, end dimensioneringen af bassinet har lagt op til. Det anbefales derfor at se på muligheder for at reducere vandmængderne, der skal afledes fra industriområdet ved, om muligt, at nedsive mest muligt vand på arealet, eks. asfalt/stenbelægning, der tillader nedsivning, grønne tage,

faskiner eller andet. I planområdet er der indarbejdet bestemmelser om etablering af areal til regnvandshåndtering inden for området, således at regnvand kan forsinkes inden for området, inden det ledes til regnvandsbassinet uden for området.

Dræn

Der er drænforløb på arealet, eksempelvis er baneafvandingen registreret som dræn. Derudover kan der være ukendte drænforløb i området. Det vil blive sikret, at eksisterende dræn fortsat fungerer efter projektgennemførelse, så evt. opstrøms liggende arealer fortsat kan komme af med vandet. Dette vil typisk ske ved omlægning, da det ikke er hensigtsmæssigt at bygge over et dræn (vandløb), da der før eller siden vil opstå behov for vedligeholdelse/repairation af drænet.

9. Alternativer

0-alternativet

Hvis planenerne ikke vedtages, vil området der i dag ligger ubebygget hen, alene kunne anvendes i overensstemmelse med Lokalplan 242 "Masterplanens mest centrale område – CE 1 Syd".

Lokalplan 242 udlægger området til serviceerhverv. Inden for området må der opføres eller indrettes bebyggelse til administration, liberale erhverv, butikker, restauranter, hoteller, udstillingsvirksomhed, (herunder større sports- og fritidsanlæg af regional betydning), erhvervs- og fritidsundervisning, særlig pladskrævende detailhandel og andre virksomheder, der naturligt kan indpasses i området.

Endvidere må der opføres og indrettes kollektive anlæg og institutioner (herunder offentlige) samt andre sociale, uddannelsesmæssige, kulturelle og miljømæssige servicefunktioner, der er forenelige med områdets anvendelse til serviceerhverv.

Andre undersøgte alternativer

Der er ikke fundet alternative lokaliteter til placering af aktiviteterne, da disse er afhængige af nærheden til jernbanen. Hvis planen ikke realiseres, kan området anvendes i overensstemmelse med Lokalplan 242 "Masterplanens mest centrale område – CE 1 Syd".

10. Overvågning

Formålet med overvågningen er at sammenholde de reelle, aktuelle miljøpåvirkninger med de påvirkninger, der blev identificeret i miljøvurderingen. Det er endvidere formålet, at identificere og håndtere væsentlige negative virkninger og evt. uventede indvirkninger, at indsamle data om miljøstatus, samt at sikre at foreslåede afværgeforanstaltninger føres ud i livet.

Støj fra anlægsfasen

I forbindelse med etablering af virksomheder inden for området vil støjende og støvende aktiviteter i anlægsfasen blive håndteret i forbindelse med bygherres anmeldelse af midlertidige aktivitet. På baggrund af anmeldelsen, der sker inden anlægsarbejdet påbegyndes, vil Fredericia Kommune, på

baggrund af en konkret vurdering, give en accept af anlægsprojektet, som kan indeholde vilkår omkring driftstider eller generreducerende foranstaltninger.

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.

Støj fra virksomheder

Det er tilsynsmyndigheden der fastlægger støjgrænserne for virksomhederne. Såfremt der er tale om en miljøgodkendelsespligtigt virksomhed vil der ved meddelelse af miljøgodkendelsen blive stillet vilkår omkring støj i driftsfasen. For virksomheder der ikke er godkendelsespligtige kan tilsynsmyndigheden fastsætte vilkår vedrørende støj i driftsfasen ved påbud efter Miljøbeskyttelsesloven. Det er tilsynsmyndigheden der ved et tilsyn skal følge op på vilkårene overholdes.

Det er vurderet, at der ikke er behov for at etablere et overvågningsprogram for denne plan.

Bilag 1 – Miljøscreening

Bilag 1. Miljøscreeningsskema	
Lokalplanforslag nr.: 335 + KPT 10 Erhverv i den nordvestlige del af Kongens Kvarter	Dato: 26.3.2015

Vurdering i forhold til Lov om miljøvurdering af planer og programmer Jf lovbek. Nr. 939 af 3. juli 2013
<p>Kan planen påvirke et Natura 2000 område væsentligt? – NEJ</p> <p>Er planen omfattet af bilag 3 eller 4 i Lov om miljøvurdering af planer og programmer? – NEJ</p> <p>Kan planen medføre en væsentlig påvirkning af miljøet? – JA – Screening gennemføres, se skema herunder.</p>

Lokalplan 335 + Kommuneplantillæg 10 – Erhverv i den nordvestlige del af Kongens Kvarter

Formålet med lokalplanen er at muliggøre, at området anvendes til transport- og logistikvirksomhed. Dette indebærer bl.a. at der skal anlægges to ca. 700 – 800 meter lange jernbanespor parallelt med den eksisterende jernbane til omlastning af gods mellem lastbil og jernbane. Jernbanesporene ender i lokalplanområdets østlige del. I lokalplanområdet kan der opstilles containere, stålvarer og andet gods samt etableres kraner, tanke, bygninger, m.v. til logistik, lager og administration og personalefaciliteter. Lokalplanen skal muliggøre, at der kan etableres virksomheder i op til miljøklasse 7.

Eksisterende plangrundlag:

Området er omfattet af Lokalplan 242 – Masterplanens mest centrale område – CE Syd. Området ligger i lokalplanens delområde 2. Områdets anvendelse er fastlagt til serviceerhverv. Området udlægges til erhverv i miljøklasse 1-5 serviceerhverv i bred forstand (administration, liberale erhverv, restauranter, hoteller, udstillingsvirksomhed mv.). Området mellem motorvejen og jernbanen må ud over ovennævnte anvendes til detailhandel (pladskrævende varegrupper).

Kan planen få væsentlig indvirkning på miljøet? Jf. lovens § 4 stk. 2 og lovens bilag 2					
	Ja	Nej	Mindre	større	Bemærkning
Planens karakteristika					
Omfang af afledte projekter/aktiviteter			x		Planen danner grundlag for projekter, som er omfattet af en højere miljøklasse end Lokalplan 242 giver mulighed for.
Indflydelse på andre planer		x			Lokalplanen er ikke i overensstemmelse med Kommuneplan 2013 – 2025 for Fredericia Kommune, for så vidt angår miljøklasse og vejledende støjgrænseværdier.

Relevans for fremme af bæredygtighed	x				Planen giver mulighed for at etablere klimatilpassede løsninger for håndtering af overfladevand
Miljøproblemer af relevans for planen					<p>Støj, trafik, lys, visuel påvirkning af omgivelserne.</p> <p>Planlægningen vil muliggøre en kraftig støjpåvirkning i området. Der er imidlertid ikke miljøfølsom anvendelse i nærheden, som vil påvirkes, da ejendommene umiddelbart nord for jernbanen vil blive nedlagt.</p> <p>Planlægningen vil medføre en væsentlig trafikforøgelse med tung trafik, som kan påvirke trafiksikkerheden på Kongens Kvarter.</p> <p>Planlægningen åbner for aktiviteter, som kan medføre risiko for jordforurening. Alle aktiviteter i området bliver behandlet som led i en miljøgodkendelse, hvori der vil blive stillet vilkår, som skal afværge risikoen for forurening af jordbunden.</p> <p>Alle aktiviteter i området bliver behandlet som led i en miljøgodkendelse, hvori der vil blive stillet vilkår, som skal afværge risikoen for forurening af grundvandet.</p>
Relevans for gennemførelsen af anden miljølovgivning	x				Lokalplanen giver mulighed for aktiviteter i op til miljøklasse 7 herunder mulighed for etablering af risikovirksomhed. Aktiviteterne kræver miljøgodkendelse, samt godkendelse efter risikobekendtgørelsen, hvis aktiviteterne vurderes at være omfattet af denne.
Kendetegn ved indvirkningen og det område, der kan blive berørt					
Sandsynlighed, varighed, hyppighed og reversibilitet	x				<p>Der er stor sandsynlighed for at planlægningen realiseres, og at miljøpåvirkningerne opstår i takt med områdets udvikling. De beskrevne påvirkninger med støj, lys, trafikbelastning vil foregå dagligt og i hele døgnet – dog mest intenst i dagtimerne.</p> <p>Miljøpåvirkningerne vil forekomme, så længe, der er aktivitet i området. Hvis aktiviteterne stopper, kan planlægningen ændres, som derfor teoretisk må betragtes som reversibel.</p>
Kummulative karakter			x		De forskellige miljøpåvirkninger må samlet set forventes at være af kumulativ karakter. De forskellige påvirkninger vil samlet set medføre en stor

					miljøbelastning af de nærmeste omgivelser.
Grænseoverskridende karakter		x			
Faren for menneskers sundhed og miljøet		x			Planen vil medføre en væsentlig trafikforøgelse med tung trafik, som kan påvirke trafiksikkerheden i Kongens Kvarter.
Geografiske udstrækning og størrelsen af den befolkning, som kan blive berørt			x		Planen påvirker ikke et geografisk set, større område eller en stor befolkningsgruppe.
Særlige karakteristiske naturtræk eller kulturarv		x			Der ligger en mindre sø i umiddelbar tilknytning til lokalplanområdets nordvestlige hjørne. Søen ligger på banearealet, og vil ikke indgå i lokalplanområdet. Søen er omfattet af NBL § 3, men forventes ikke at blive påvirket af planlægningen. Der er registreret et kompleks af diger i området. Af Lokalplan 242 følger, at digerne inkl. bevoksning skal bevares hvor det er muligt. Et mindre område i den sydøstligste del af området er udlagt som økologisk forbindelse
Overskridelse af miljøkvalitetsnormer eller -grænseværdier	x				F.s.v. angår støj.
Intensiv arealudnyttelse		x			Området er udlagt til erhverv i Kommuneplan 2013 – 2035 for Fredericia Kommune (TD.E.2B og TD.E.2A). Der inddrages ikke yderligere areal.
Beskyttede områder, nationalt/internationalt		x			

Konklusion på baggrund af vurdering i forhold til lovens § 3 og bilag 2							
	Ja	Nej	§ 3 stk. 1 nr. 1	§ 3 stk. 1	§ 3 stk. 1 nr. 3	§ 3 stk. 2	Bemærkning
Planen skal miljøvurderes	x						
<p>Samlet konklusion:</p> <p>Fredericia Kommune vurderer på baggrund af screeningen, at planlægningens påvirkning af omgivelserne for så vidt angår støj, miljøforhold, visuel påvirkning af omgivelserne og trafikafviklingen kræver, at der foretages en miljøvurdering udarbejdet efter miljøvurderingsloven.</p> <p>Udarbejdelsen af et forslag til lokalplan med tilhørende kommuneplantillæg vurderes at have en væsentlig indvirkning på miljøet i henhold til miljøvurderingslovens § 3, stk. 1, nr. 3, og skal derfor miljøvurderes.</p>							

Bilag 2 – Støjnotat

Der er udført støjsimuleringer for aktiviteter i forbindelse med en grundejers forventning til et konkret projekt.

Simuleringerne er baseret på to scenarier (etaper) som afspejler hhv. en indledende udbygning og en fuld udbygning af lokalplanens delområde I.

Kilder til støj stammer fra aktiviteter fra erhvervsvirksomheder inden for planområdet eksempelvis læsning og losning af trailere, løft af containere fra stak til bil og vice versa, løft fra bane til stak og vice versa, håndtering af stålplader og andre ståltyper fra bane/bil til plads og vice versa samt kørsel med truck og reachstacker. Derudover kan der forekomme støj fra ventilationsanlæg og afkast.

Støj fra forventede aktiviteter, herunder kørsel på private jernbanespor, som følge af det konkrete projekt er belyst ved de følgende simulationer:

Støjsimuleringer

Udbygningsetape I

- Dag-, aften- og natperioden

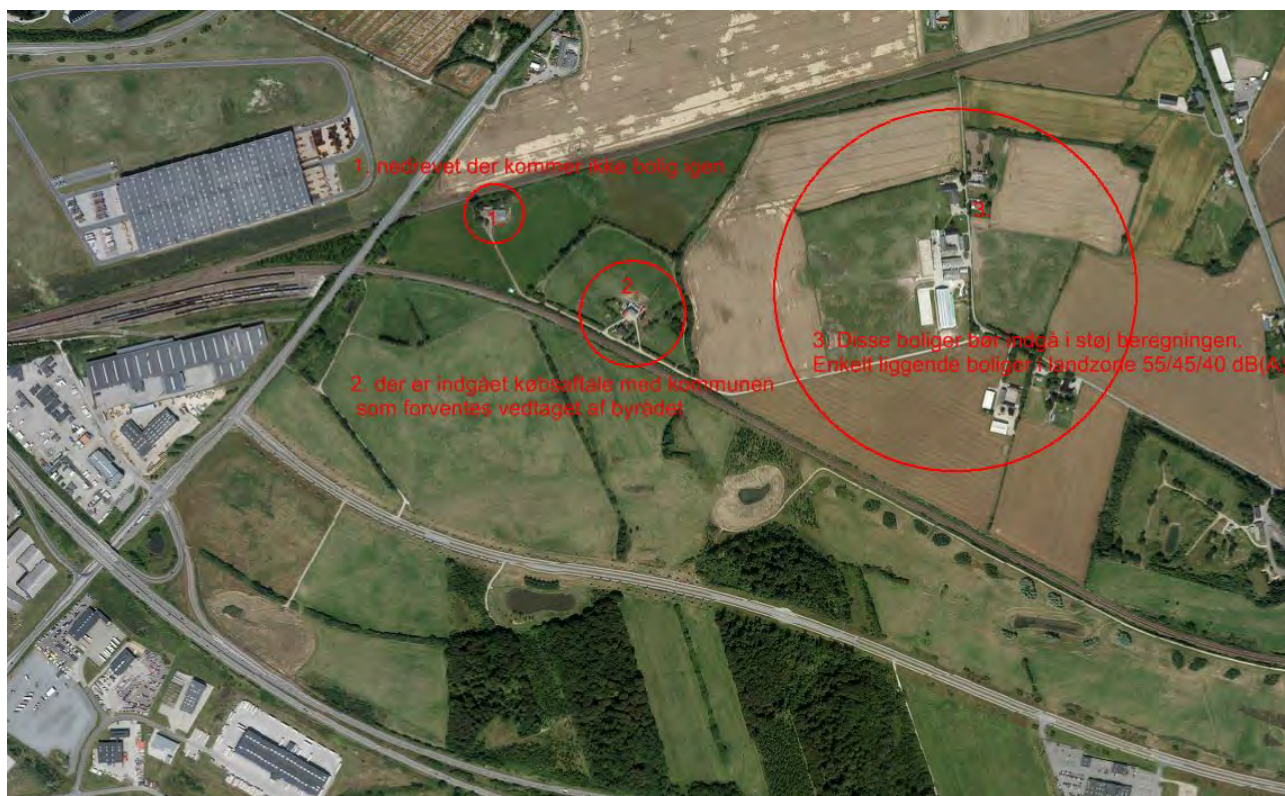
Udbygningsetape I+II

- Dag-, aften- og natperioden

Bygninger i området

Simuleringerne er baseret på oplysninger fra Fredericia kommune vedr. eksisterende bygninger i området:

- Bygning 1 - er fjernet/nedrevet og vil ikke blive genopført
- Bygning 2 - er købt med henblik på nedrivning
- Bygning 3 - er boliger i landzone som ikke fjernes. Disse bør indgå i støjberegninger/kortmateriale.



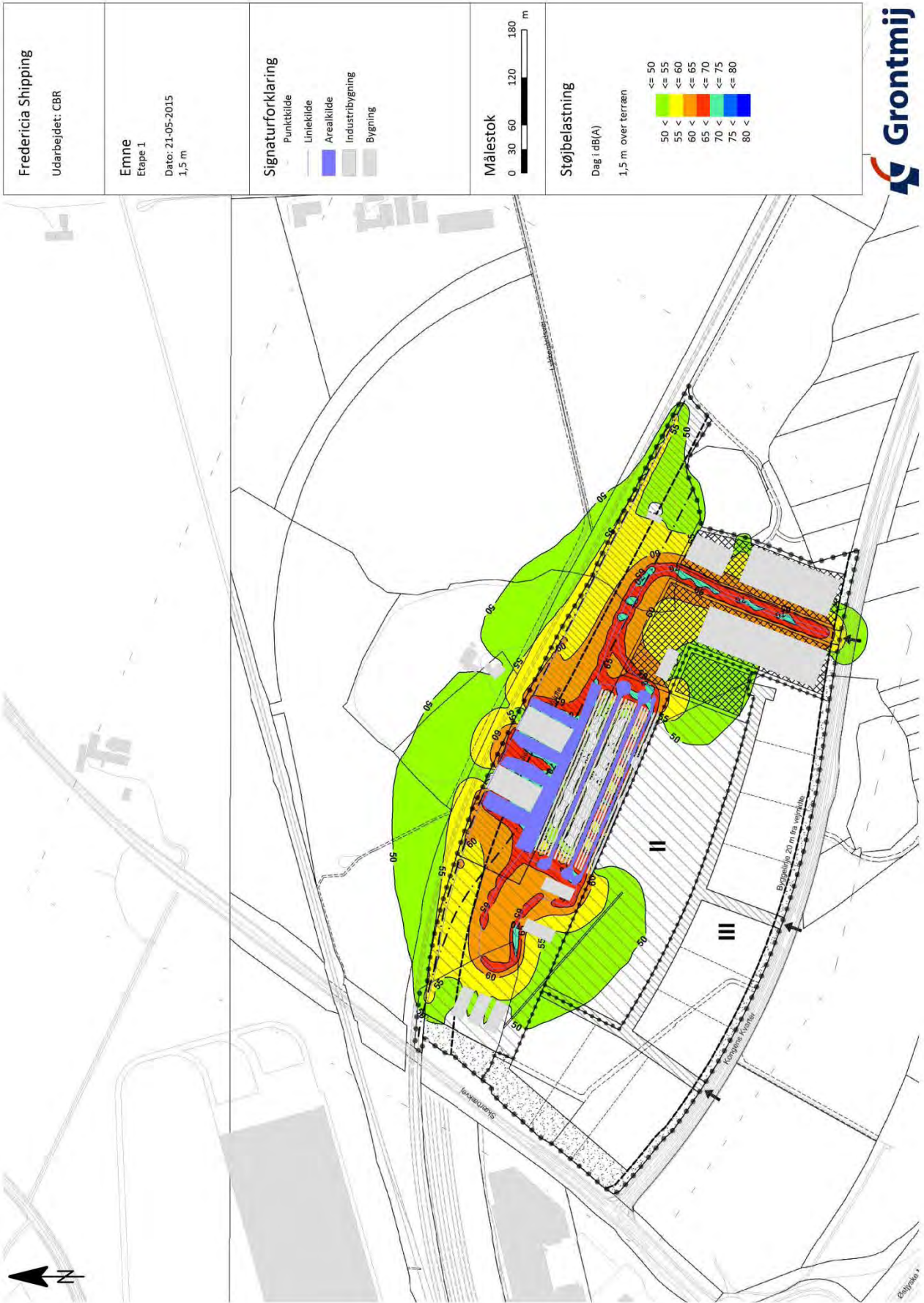
Eksisterende bygninger i landzone, foråret 2015.

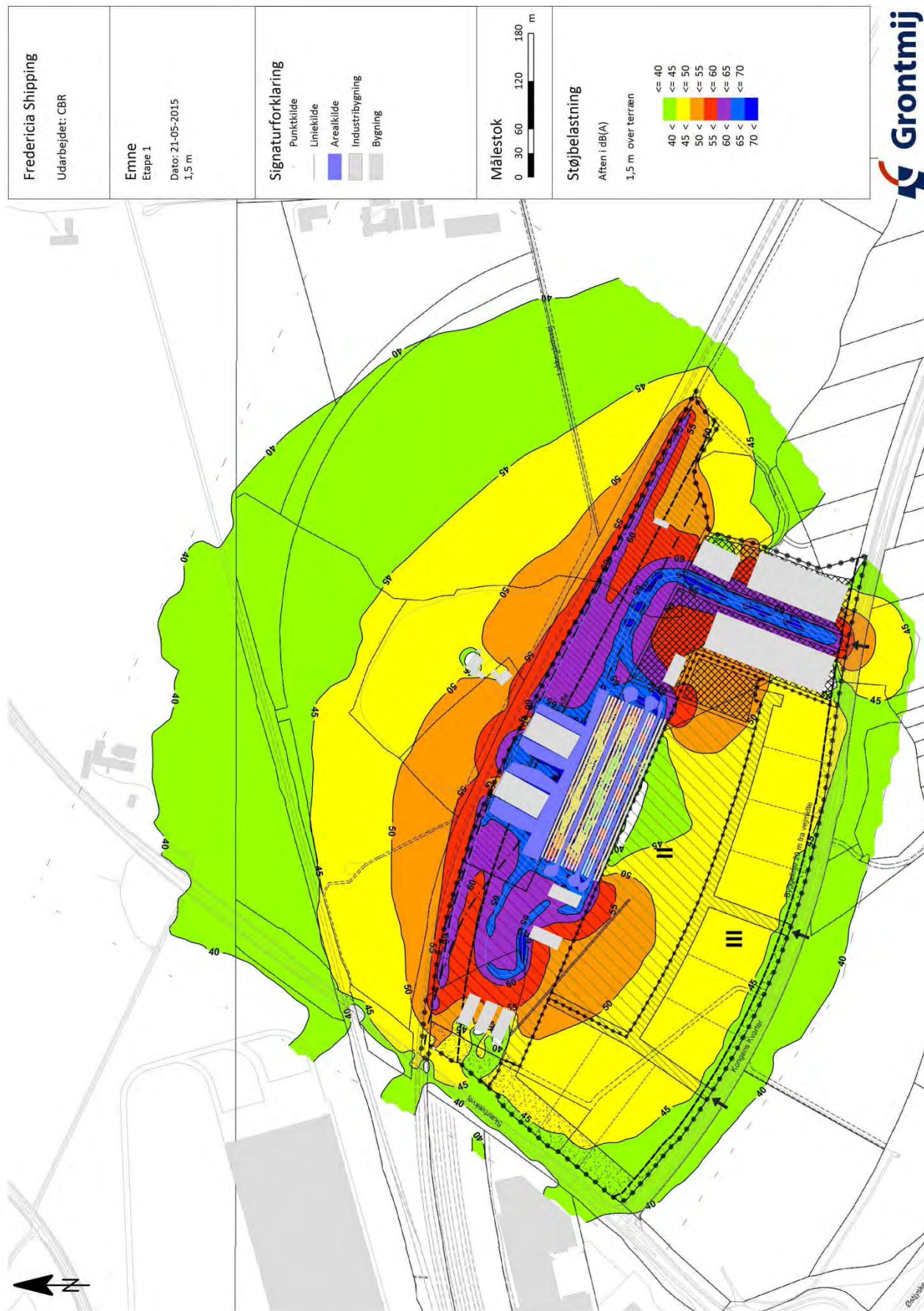
Driftsforhold

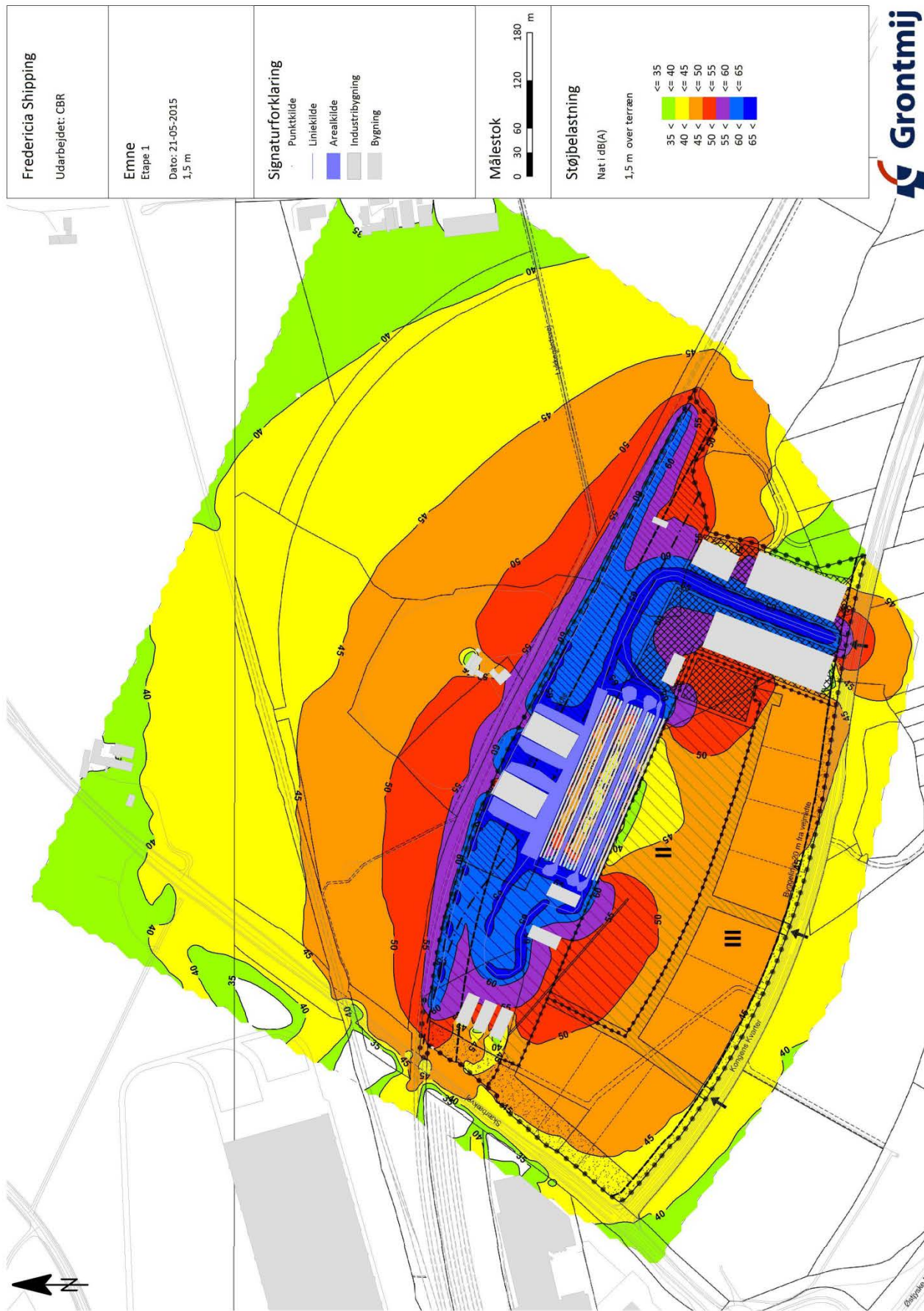
Støjberegningerne er udført ud fra driftsforhold estimeret jf. nedenstående tabel.

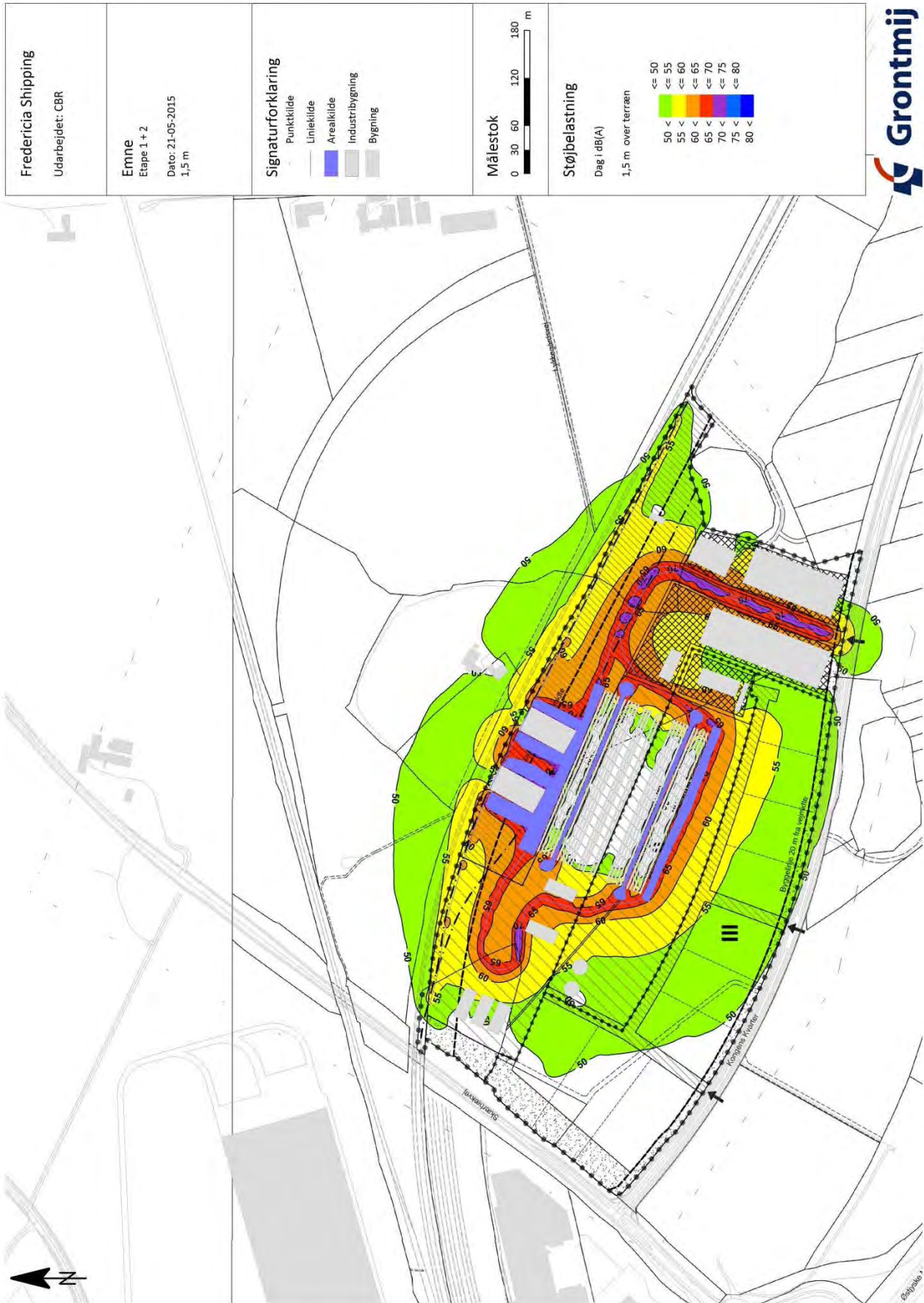
Lastvogne	Etape 1			Kommentar	Etape 1+2			Kommentar
	06-18 (dag)		21 stk/h		06-18 (dag)		29 stk/h	
	18-22 (aften)		21 stk/h		18-22 (aften)		29 stk/h	
	22-06 (nat)		21 stk/h		22-06 (nat)		29 stk/h	
Tog	06-18 (dag)	1 stk			06-18 (dag)	1 stk		
	18-22 (aften)	1 stk			18-22 (aften)	1 stk		
	22-06 (nat)	1 stk			22-06 (nat)	1 stk		
Truck (stygods)	06-18 (dag)	2 stk	50%	Truck i drift på udendørs arealer 50 % af tiden	06-18 (dag)	2 stk	50%	Truck i drift på udendørs arealer 50 % af tiden
	18-22 (aften)	2 stk	50%		18-22 (aften)	2 stk	50%	
	22-06 (nat)	2 stk	50%		22-06 (nat)	2 stk	50%	
Reachstacker	06-18 (dag)	4 stk	11 løft/h	11 løft/h pr. reachstacker	06-18 (dag)	4 stk	13 løft/h	13 løft/h pr. reachstacker
	18-22 (aften)	4 stk	11 løft/h		18-22 (aften)	4 stk	13 løft/h	
	22-06 (nat)	4 stk	11 løft/h		22-06 (nat)	4 stk	13 løft/h	

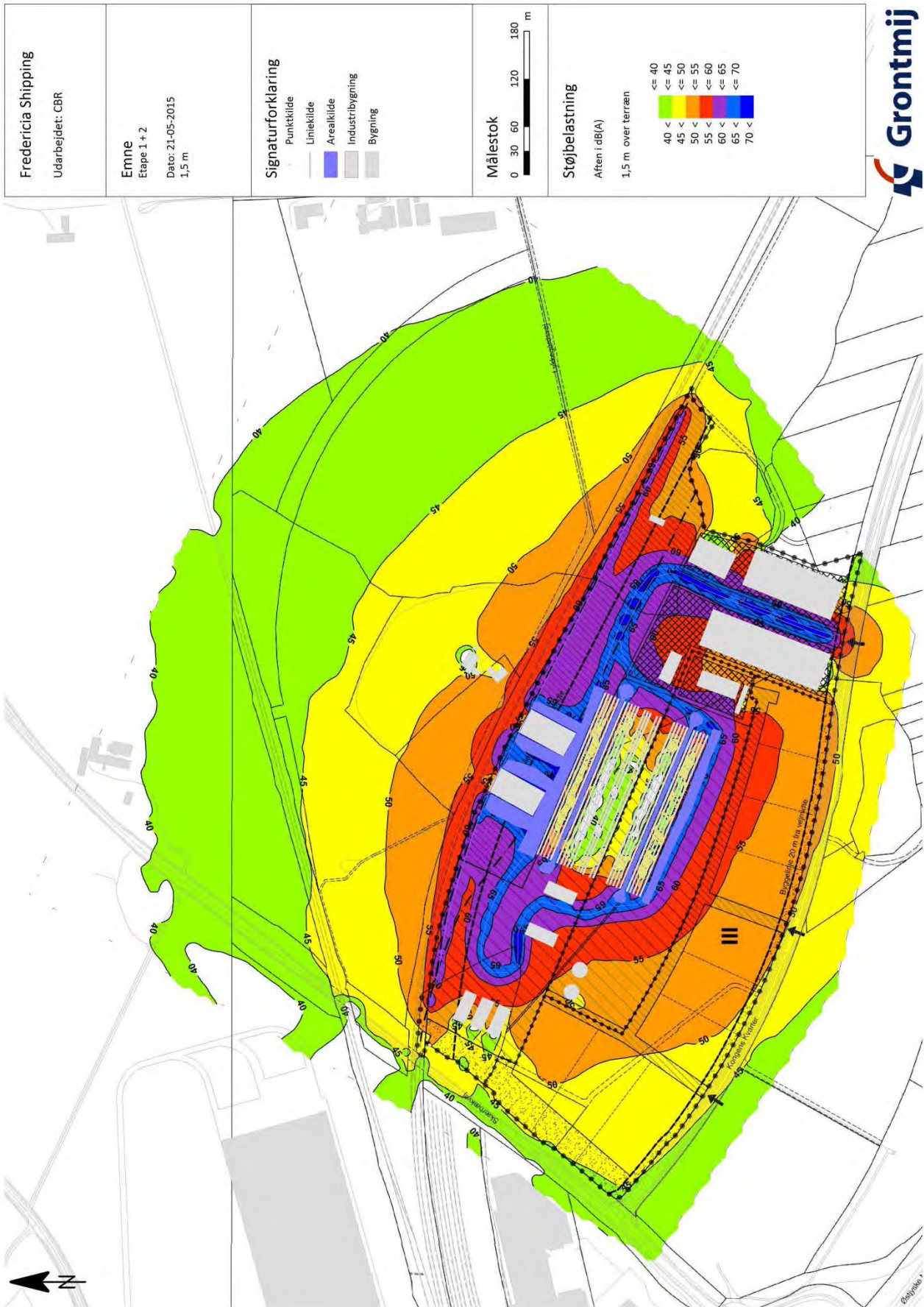
Driftsscenerier. Inddeles i etape 1 og etape 1+2.


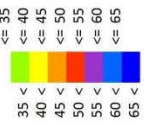










<p>Fredericia Shipping Udarbejdet: CBR</p>	<p>Emne Etappe 1 + 2 Dato: 21-05-2015 1,5 m</p>	<p>Signaturforklaring</p> <ul style="list-style-type: none"> Punktkilde Liniekilde Arealkilde Industribygning Bygning 	<p>Målestok</p> 	<p>Støjbelastning</p> <p>Nat i dB(A) 1,5 m over terrænet</p> 
---	--	---	--	---

