

Miljøvurdering(SMV)

Lokalplan nr. 351
Siloer ved Møllebugtvej



FREDERICIAKOMMUNE

Afd-navn

Indhold

Indledning	3
Baggrund for planen	3
Planforslag og miljøvurdering.....	3
Proces for miljøvurdering	3
Ikke teknisk resumé.....	3
Afgrænsning af lokalplan og miljørapport.....	4
Præsentation af planen	4
Forholdet til andre relevante planer.....	5
Kommuneplan 2013-2025 for Fredericia Kommune.....	5
Trekantområdets fælles kommuneplan	5
Kommuneplanens overordnede retningslinjer	5
Kommuneplanens generelle rammer	6
Lokalplaner og byplanvedtægter	6
Afgrænsning af miljøvurderingen	6
Emnerne omfattet af miljøvurderingen.....	6
Høring om scoping.....	7
Særlige emner	7
Støj.....	7
Risiko for brand	7
Alternativer	8
0-alternativet	8
Andre alternativer	8
Visuel påvirkning	8
Metode.....	8
Eksisterende forhold.....	9
Miljømål	9
Vurdering af påvirkninger.....	9
Samlet vurdering set i forhold til det eksisterende plangrundlag	14

Kumulative effekter.....	14
Afværgeforanstaltninger	14
Overvågningsprogram	15
Eventuelle mangler ved miljøvurderingen.....	15
Trafik.....	15
Metode	15
Eksisterende forhold	15
Strandvejen (Syd).....	15
Vestre Ringvej (Øst)/Nyhavnsvej	15
Strandvejen (Nord).....	16
Vestre Ringvej (Vest).....	16
Kapacitet	16
Uheld	16
Miljømål.....	16
Vurdering af påvirkninger	17
Kapacitet	17
Uheld	17
Kumulative effekter.....	17
Afværgeforanstaltninger	17
Overvågningsprogram	18
Eventuelle mangler ved miljøvurderingen.....	18
Referencer.....	18

BILAG

1. Screening/scoping
2. Visualiseringer

Indledning

Baggrund for planen

Fredericia Kommune har med kommuneplanens rammebestemmelser for havnen fastlagt mulighederne for udvikling på havnen

Der er en eksisterende lokalplan nr. 26 fra 1979, som giver muligheder for udvikling på havnen (havneområde i Møllebugten).

Der er nu ønsket en yderligere udvikling af en virksomhed på havnen ved Møllebugten. Denne udvikling er i overensstemmelse med kommuneplanens rammer for havnen, men ikke i overensstemmelse med bestemmelser i den gældende lokalplan.

Havneområdet ved Møllebugten anvendes i dag som erhvervshavn med en række lagerbygninger i forskellig udformning og højde.

Planforslag og miljøvurdering

Fredericia Kommune har udarbejdet forslag til lokalplan nr. 351, som er omfattet af lov om miljøvurdering af planer og programmer (SMV). Planerne er omfattet af miljøvurderingslovens § 3 stk. 1 nr. 3: *andre planer og programmer, som i øvrigt fastlægger rammerne for fremtidige anlægstilladelser til projekter, når myndigheden vurderer, at planen eller programmet kan få væsentlig indvirkning på miljøet.*

Formålet med en miljøvurdering (SMV) er at minimere miljøpåvirkningerne som følge af planlægningen.

Planerne er screenet, og de er vurderet at være SMV-pligtige. Der er foretaget en scoping, der fastlægger omfanget af vurderingerne. Screening og scoping er vedlagt som bilag 1.

Proces for miljøvurdering

Forud for miljøvurderingen har der været en indledende høring af berørte myndigheder vedrørende miljøvurderingens indhold.

Ingen myndigheder har afgivet svar, der har givet anledning til ændring af miljøvurderingens indhold.

På nuværende tidspunkt er processen nået til, at miljørapporten fremlægges i en 8 ugers offentlighedsperiode, sammen med forslag til lokalplan. I denne periode er der mulighed for at komme med bemærkninger og indsigelser til Fredericia Kommune.

I sidste fase i processen skal Fredericia Kommune tage stilling til de indkomne bemærkninger, og om dette giver anledning til eventuelle tilpasninger, inden planerne vedtages endeligt.

Ikke teknisk resumé

I denne miljørapport er der foretaget en vurdering af de mulige miljøpåvirkninger som følge af vedtagelse af lokalplan nr. 351 ved Møllebugtvej.

Lokalplanen erstatter for det konkrete område den eksisterende lokalplan. Lokalplan nr. 351 giver mulighed for etablering af kornsiloeer med tilhørende kornbehandlingsanlæg (renseri og tørreri), idet der kan bygges i op til 35 meters højde.

Realiseringen af planen betyder, at den eksisterende bebyggelse, hvor der skal bygges, skal nedrives

Lokalplanen kan give nogle øgede miljøpåvirkninger i forhold til det, der er godkendt i den eksisterende lokalplan. Det drejer sig først og fremmest om en øget visuel påvirkning som følge af mulighed for øget bygningshøjde samt forøgelse af trafik med lastbiler til og fra anlægget.

Der er udarbejdet 4 visualiseringer, der viser hvordan det nye byggeri vil tage sig ud fra forskellige punkter i området.

Den eksisterende Lokalplan nr. 26, giver mulighed for, at der kan bygges i op til 20 meters højde, som dog ikke er udnyttet til fulde i området. Med den nye Lokalplan nr. 351 gives der mulighed for at bygge i en højde på op til 35 meter, hvilket vil medføre, at der inden for området vil være en generel mulighed for at bygge højere end de omkringliggende arealer, som fortsat vil være omfattet af Lokalplan nr. 26.

En gennemførelse af Lokalplan nr. 351 vil primært medføre visuelle påvirkninger for bebyggelsen ved Egernvej, samt set fra Strandvejen. Fra de øvrige undersøgte standpunkter (øst for anlægget og i større afstande) vil de planlagte anlæg i høj grad blive skjult af, eller integreret i den eksisterende bebyggelse i området og på de øvrige havneområder.

Trafikken til den nye kornterminal kommer primært fra Strandvejen (Syd), hvorefter den kører ind på havneområdet og hen til den nye kornterminal via Nyhavnvej-Møllebugtvej-Oceankajen-Nyhavnvej.

Kornterminalen vil forøge trafikken i området med 7.000 lastbiler/år i cirka fire måneder om året, hvilket svarer til cirka 80 arbejdsdage. Det giver cirka 88 kørsler pr. dag pr. vej. Når dette omregnes til spidstimetrafik giver det 11 lastbiler i hver retning (til og fra anlægget). Dette forventes ikke at gøre nogen væsentlig forskel på trafikafviklingen i krydset i spidstimen, eftersom spidstime belastningen her allerede er høj (500 køretøjer på Vestre Ringvej og 1.900 køretøjer på Strandvejen) og krydsets trafikafvikling allerede er stærkt nedsat fra Strandvejen. Den generelle trafikudvikling vil desuden være den primære årsag til trafikafviklingsproblemer i krydset, da der fra Strandvejen vil tilføjes 50 lastbiler og 300 personbiler i spidstimen.

Der vil i fremtiden forventeligt være en højere uheldsfrekvens eftersom trafikken i området stiger. Den primære faktor vil dog være grundet den trafikale fremskrivning. Der tilføjes eksempelvis 50 lastbiler i spidstimen fra 2017 til 2027 grundet fremskrivningen på Strandvejen (Syd), mens der tilføjes 11 lastbiler grundet kornterminalen.

Uheldssituationerne må antages fremadrettet at være af samme slags som i den nuværende situation.

Afgrænsning af lokalplan og miljørapport

Præsentation af planen

Fredericia Kommune har med kommuneplanens rammebestemmelser for havnen fastlagt mulighederne for udvikling på havnen

Der er en eksisterende lokalplan nr. 26 fra 1979, som også gav muligheder for udvikling på havnen.

Formålet med lokalplan 351 er at give mulighed for etablering af bygningsanlæg i op til en højde af 35 m.

Kommuneplanens rammebestemmelser for så vidt angår de bebyggelsesregulerende bestemmelser er indarbejdet i lokalplanen.

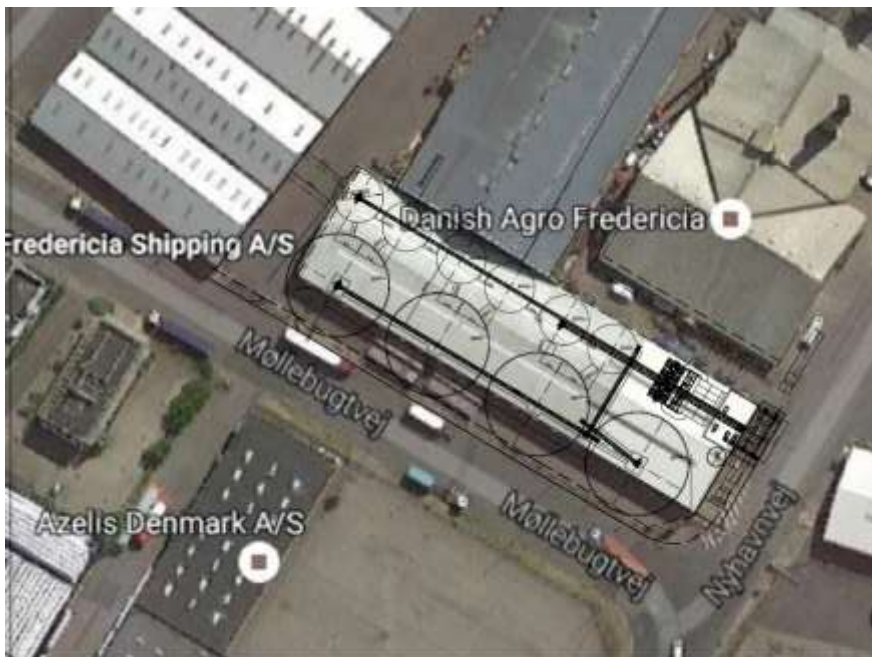
Lokalplan 351 er gældende for et område, der ligger ved Møllebugtvej/Nyhavnvej. Lokalplanområdet omfatter del af matr. nr. 391 ph og 424 begge Fredericia Stadsjorder, Hannerup.

På figur 1 ses det nye anlægs placering. Realiseringen af planen betyder, at den eksisterende bebyggelse skal nedrives.

Havneområdet anvendes i dag som erhvervshavn med en række lagerbygninger i forskellig udformning og højde.

Lokalplanområdet er ca. 4,400 m² stort og anvendes i dag til lager for stykgods mm.

Området er præget af haller og lagervirksomhed i tilknytning til den eksisterende havn.



Figur 1 Planområdet med skitsering af det nye anlæg

Adgang til området sker ad Nyhavnvej eller Møllebugtvej.

Der er endvidere jernbanespor i havneområdet ved Nyhavnvej, Møllebugtvej, Pakhusvej og Oceankajen.

Den fremtidige anvendelse vil være havnerelateret virksomhed i form af siloer med en højde på op til 35 m.

De eksisterende vejadgange fra Møllebugtvej og Nyhavnvej opretholdes.

Forholdet til andre relevante planer

I dette afsnit er der redegjort for forholdet til andre relevante planer, som kan blive påvirket af planerne, eller som kan påvirke planen. De planlægningsmæssige rammer for området er fastlagt i Kommuneplan 2013 – 2025 for Fredericia Kommune.

Kommuneplan 2013-2025 for Fredericia Kommune

Trekantområdets fælles kommuneplan

Det er målet, at Trekantområdet skal være Vestdanmarks vigtigste vækstcenter.

Planlægningen af erhvervsområderne og deres omgivelser skal tilpasses, så de lever op til virksomhedernes lokaliseringsbehov.

Dette kan betyde, at der skal findes nye veje for at imødekomme virksomhedernes behov og ønsker til fremtidens erhvervsområder, og dette vedrører såvel omdannelsen af en række gamle, udtjente områder som indretningen af endnu ubebyggede områder.

Kommuneplanens overordnede retningslinjer

Fredericia Kommunes erhvervspolitik sætter fokus på at skabe optimale betingelser for virksomheder og ansatte.

Det er målet, at Fredericia fremstår som en attraktiv, erhvervsaktiv og kulturelt dynamisk kommune med optimale muligheder for virksomhedsetablering.

lering og –udvikling, og at der skabes flere virksomheder og arbejdspladser til alle, samt at der sikres et bredt udbud af erhvervslokaliseringsmuligheder.

Konkret for havnen er det målsætningen, at der fortsat er en effektiv og fleksibel havn, som er international konkurrencedygtig. Der er også målet, at havnen både i dag og på lang sigt kan leve op til virksomhedernes krav gennem en effektiv arealdisponering.

Kommuneplanens generelle rammer

Lokalplanområdet er ifølge Kommuneplan 2013-2025 for Fredericia kommune inden for rammeområde B.E.3 erhvervsområde, Havnen som udlægger området til erhvervsformål, primært havnerelaterede virksomheder.

Rammeområdets anvendelse er fastlagt til erhvervsformål, primært havnerelaterede virksomheder, miljøklasse 4-6. Uudnyttede arealer forbeholdes udvidelser af eksisterende virksomheder eller nye havnerelaterede virksomheder.

Området må anvendes til forskellige former for fremstillingsvirksomhed, lager, administration og servicevirksomhed.

I rammebestemmelserne er bebyggelsesprocenten fastsat til 100 og den maksimale bygningshøjde til 35 m.

Lokalplanen er i overensstemmelse med kommuneplanen.

Lokalplaner og byplanvedtægter

Lokalplanområdet er omfattet af lokalplan nr. 26 Udvidelse af Møllebugt-havnen, vedtaget den 7. februar 1979 af Fredericia Byråd.

Den nuværende lokalplan muliggør opførelse af byggeri i en højde på op til 20 m. Opførelse af byggeri i op til 35 m i overensstemmelse med kommuneplanen, fordrer således en ny lokalplan.

Med vedtagelsen af lokalplan 351 ophæves lokalplan nr. 26 for den del der er omfattet af lokalplan 351.

Afgrænsning af miljøvurderingen

Emnerne omfattet af miljøvurderingen

I henhold til miljøvurderingslovens bilag 1 foretages der en scoping af de væsentlige miljøpåvirkninger, som skal beskrives i miljørapporten.

Fredericia Kommune har den 29. marts 2017 foretaget en scoping, som konkluderer, at der i forhold til miljøvurderingsloven skal foretages en miljøvurdering af følgende miljøparametre:

- **Visuel påvirkning.** Vurdering af den kystlandskabelige påvirkning samt den visuelle påvirkning i det hele taget på baggrund af visualiseringer af byggeriet.
- **Trafik.** Vurdering af konsekvenser på vejnettet af den øgede trafik til og fra området.

Scoping fremgår af bilag 1.

I scoping er alle miljøparametre gennemgået for potentiel miljøpåvirkning som følge af realisering af planen.

Ovenstående emner er vurderet væsentligt påvirkede, og omfattes således af miljøvurdering.

En række miljøparametre er ikke relevante for planområdet, og dette er ligeledes markeret i scoping.

For øvrige miljøparametre er det i forbindelse med scoping vurderet, at der ikke er tale om en væsentlig miljøpåvirkning som følge af planen. Emnerne og begrundelsen fremgår af scoping.

Høring om scoping

Fredericia Kommune har foretaget en intern og ekstern høring om scoping. Der er ikke fremsendt kommentarer, der har givet anledning til ændring af miljøvurderingens afgrænsning. Scoping fremgår af bilag 1.

Særlige emner

For en række emner bygger konklusionen i scoping, om at emnet ikke behandles i miljørapporten, på en forudgående vurdering. Dette gør sig gældende vedr. støj, støv og risikoforhold. I det efterfølgende er det kort gengivet, hvorfor der i forbindelse med disse emner ikke forekommer væsentlige miljøpåvirkninger.

Støj

I forbindelse med planerne for projektet er der udarbejdet støjberegninger for at dokumentere at det planlagte projekt kan overholde gældende støjgrænser. (Sweco, 2017).

Beregningerne er baseret på oplysninger fra leverandøren om placering og kildestyrke for støjkilderne på det fremtidige siloanlæg. I denne forbindelse er der også udført kildestyrkemålinger på et konkret referenceanlæg i drift. Referenceanlægget er bl.a. etableret med leverandørens mest støjsvage kædetransportører.

Beregningerne viser, at støjbidraget ved boliger (tæt lav og etageboliger) ligger på mindre end 35 dB(A) i natperioden.

Beregningsresultaterne indikerer dog, at der kan forventes overskridelser af støjgrænserne om aftenen og natten i område V.BE.2, som er udlagt som blandet bolig- og erhvervsområde med henblik på etablering af en etageejendom. Området er dog hidtil ikke bebygget, og placeringen af et sådant miljøfølsomt område tæt på havnens virksomheder giver ved områdets nuværende støjgrænser særlige støjmæssige begrænsninger for virksomhederne i erhvervsområdet. Da det skal sikres, at virksomheden kan overholde de vejledende støjgrænser skal der således enten foretages en ændret planlægning af område V.BE.2 eller der skal foretages yderligere støjdæmpning af virksomhedens anlæg.

Risiko for brand

Korn er et brandbart materiale. Større oplag kan udvikle store brande, hvis materialet antændes. Fine støvpartikler af korn med store overflader kan også antændes, når de hænger i luften eller ligger rundt omkring på gulvet, hvorved der er risiko, for at der sker en støvekspllosion.

Nogle korn- og foderstofvirksomheder er derfor omfattet af særlige regler for brandsikring.

Siloerne opføres som såkaldte lufttætte siloer i stål.

Lufttætte siloer udgør ud fra en brandteknisk vurdering ikke nogen særlig brandfare. Korn er en levende organisme, som ånder og omdanner ilten til kuldioxid (CO₂). I en lufttæt silo forbruger kornet den eksisterende ilt, hvorefter åndingen standser og kornet henligger i passiv tilstand. Den tilbageblivende CO₂ lægger sig som et tæppe over og i kornet, og da CO₂ er tungere end ilt, skubbes ilten opad. Siloerne kan således godkendes uden vilkår for så vidt angår placering og udformning.

Alternativer

I dette afsnit beskrives alternative disponeringer og 0-alternativet.

0-alternativet

0-alternativet beskriver den situation, hvor Lokalplan nr. 351 ikke vedtages, og hvor byggemulighederne i den gældende Lokalplan nr. 26 derfor fastholdes.

Dette medfører, at der kan etableres bebyggelse i op til 20 meters højde, samt mulighed for, at der kan etableres enkelte bygninger eller dele af bygninger, med en større højde, hvis særlige hensyn til virksomhedens indretning eller drift gør det nødvendigt.

Såfremt Lokalplan nr. 351 ikke gennemføres, vil arealet og bygningerne fortsat blive anvendt havnerelaterede virksomheder og aktiviteter, som det er tilfældet i dag.

En fastholdelse af 0-alternativet vil betyde, at påvirkningerne i form af øget visuel påvirkning og øget trafik ikke vil forekomme og miljøpåvirkningerne vil fortsætte med at være som i dag. Samtidig vil en fastholdelse af 0-alternativet medføre, at der ikke vil kunne opnås den positive effekt i form af øget omsætning på Fredericia Havn, samt at den forventede tilførsel af arbejdspladser til området må forventes at udeblive.

Andre alternativer

Der er ikke foretaget vurderinger af andre alternativer, da der for bygherre ikke er andre realistiske alternativer til denne placering.

Visuel påvirkning

Dette kapitel omhandler en vurdering af den visuelle påvirkning omkring planområdet. Det beskrives, hvordan byggeriet, som muliggøres af lokalplanen, vil indvirke på oplevelsen af de fysiske omgivelser omkring havnen og kystlandskabet, samt hvad der er gjort for at sikre byggeriets indpasning i byen og landskabet.

Metode

Der er foretaget en registrering af området og omgivelser med henblik på udvælgelse af fotostandpunkter for udarbejdelse af visualiseringer. Visualiseringerne skal give et billede af hvorledes de nye anlæg vil tage sig ud fra en række lokaliteter. På grundlag af en digital model der viser, hvorledes området vil kunne komme til at se ud efter en fuld udbygning af det planlagte anlæg, er der udarbejdet 4 stk. visualiseringer af forslagens påvirkning af landskabet og bymiljøet. (Fredericia Shipping, 2017).

Der er udvalgt følgende 4 fotostandpunkter:

- Set fra bebyggelsen ved Egernevej (1)
- Set fra krydset Strandvejen/Vestre Ringvej (2)
- Set fra Lillebælt (3)
- Set fra Esplanaden ved indløbet til Gl. Havn (4)

Fotos af før og efter situationen er indsat i rapporten og vedlagt i bilag 2 i større format.



Figur 2 Oversigtskort med standpunkter for visualiseringer

Visualiseringerne af de planlagte anlæg er foretaget med udgangspunkt i det projektmateriale, som forelå ved tidspunktet for visualiseringernes udarbejdelse, dvs. april 2017. Anlæggets beliggenhed og proportioner i kystlandskabet er vist i et realistisk omfang på visualiseringerne, men der kan komme mindre afvigelser i udformningen og placeringen af de enkelte bygningsdele som følge af detailprojekteringen. Visualiseringerne er vist med det projekt, som planlægges bygget, dvs. med lodret facade af siloerne på 25 m og en top på 35 m.

Visualiseringerne er udarbejdet af bygherre og udvælgelsen af fotostandpunkterne er foretaget i samarbejde med Fredericia Kommune. Visualiseringerne viser forholdene set fra det aktuelle punkt. Ved andre punkter og højder vil det visuelle indtryk kunne ændres. De viste visualiseringer er således kun et eksempel på hvordan byggeriet vil se ud fra et givet punkt i området.

Eksisterende forhold

Planområdet er beliggende på Fredericia Havn og omfatter et område ved Møllebugtvej/Nyhavnvej.

Området anvendes i dag som erhvervshavn med en række lagerbygninger i forskellig udformning og højde. Planområdet er i dag bebygget med lagerbebyggelse til stykgods mv. i form af en længebygning med saddeltag, som udfylder stort set hele planområdet.

De omgivende områder er præget af haller, siloer, kraner, transportfaciliteter og lagervirksomheder i tilknytning til den eksisterende havn.

Miljømål

Planområdet er ikke i Fredericia Kommuneplan omfattet af udpegninger med retningslinjer i forhold til landskab eller kulturmiljø, men det ligger i den kystnære del af byzonen, og der skal derfor ifølge planloven i forbindelse med lokalplanlægning redegøres for den kystlandskabelige påvirkning.

Vurdering af påvirkninger

I det følgende afsnit redegøres ud fra billeder og visualiseringer for projektets visuelle påvirkninger af omgivelserne.



Figur 3 Området set fra bebyggelsen ved Egernevej - før. (Fredericia Shipping, 2017)

Området er i dag påvirket af havnens bygninger og aktiviteter, heraf flere større lagerbebyggelser, samt af de eksisterende erhvervsvirksomheder øst for Strandvejen. Disse bebyggelser har generelt en højde, som medfører, at man fra Egernevej i store træk har udsyn til horisontlinjen og Strib på den modsatte side af bæltet.

Udsynet fra området ved Egernevej påvirkes dog af de mange kraner langs kajarealerne, som er markant højere end den eksisterende bebyggelse.



Figur 4 Området set fra bebyggelsen ved Egernevej - efter. (Fredericia Shipping, 2017)

Set fra bebyggelsen ved Egernevej vil det anlæg, som lokalplanen giver mulighed for, være meget synligt, og vil medføre at udsynet til Lillebælt og Strib vil blive reduceret inden for arealet, hvor anlægget kan opføres. Dette område er dog også i dag det sted, som har den højeste bebyggelse i udsigtslinjen fra bebyggelsen ved Egernevej.

Området omkring vil fortsat være præget af den meget forskelligartede bebyggelse på og omkring havnen, ligesom også de eksisterende kraner langs kajarealerne fortsat vil påvirke udsynet fra bebyggelsen ved Egernevej.



Figur 5 Området set fra krydset Strandvejen/Vestre Ringvej - før. (Fredericia Shipping, 2017)

Set fra krydset Strandvejen/Vestre Ringvej fremstår området visuelt meget blandet. Generelt er bebyggelserne på havnen store, men både materialer, tagform mv. er meget forskellige, og området fremstår derfor meget varieret.

Adgangsvejen til området, Nyhavnvej, er bred og er dimensioneret til tung trafik. Området bærer tydeligt præg af at være et havneområde, både i forhold til områdets infrastruktur, bebyggelse og kranerne langs kajkanterne i baggrunden.



Figur 6 Området set fra krydset Strandvejen/Vestre Ringvej - efter. (Fredericia Shipping, 2017)

Set fra krydset Strandvejen/Vestre Ringvej vil etableringen af anlæg, som lokalplanen giver mulighed for, inden for planområdet medføre en markant ændring af områdets udtryk. Skalaen og udtrykket af de anlæg, som lokalplanen giver mulighed for, vil dog være af en karakter og udtryk, som ikke vil adskille sig markant fra lignende bygningstyper på de øvrige havnearealer i Fredericia.

Både Strandvejen, Vestre Ringvej og Nyhavnvej har vejprofiler, som har en markant bredde og som understreger områdets karakter af et erhvervsområde langs en af byens vigtigste indfaldsveje. Hele havnearealet

langs Strandvejen bærer præg af store bygningsvoluminer af varierende omfang og udtryk. Skalamæssigt vil de planlagte anlæg derfor ikke medføre markante ændringer af den visuelle karakter af havneområdet generelt.



Figur 7 Området set fra Lillebælt - før (Fredericia Shipping, 2017)

Standpunktet fra Lillebælt er indarbejdet i miljøvurderingen, for at illustrere hvorledes de anlæg, som lokalplanen giver mulighed for, kan forventes at påvirke kystlandskabet, og dermed også hvorledes området vil opfattes som bruger af vandarealet.

Set fra denne vinkel er området præget af særligt kranerne langs kajkanten, samt de tekniske anlæg i form af transportanlæg i tilknytning til de eksisterende kornlagre, som ses længere bagved. Længst væk i baggrunden skimtes beplantningen ved Hannerup Skov.



Figur 8 Området set fra Lillebælt - efter (Fredericia Shipping, 2017)

På den udarbejdede visualisering kan de anlæg, som lokalplanen giver mulighed for, anes bag de eksisterende kornlagre, men de vil ikke være synlige i deres fulde udstrækning.

Bl.a. på grund af højdeforskellen mellem vandet og kajarealerne, og særligt afstanden mellem de eksisterende kornlagre og planområdet, vil de anlæg, som lokalplanen giver mulighed for, ikke medføre væsentlige visuelle påvirkninger af kystlandskabet set fra dette standpunkt.



Figur 9 Området set fra Esplanaden ved indløbet til Gl. Havn - før (Fredericia Shipping, 2017)

Havnearealerne er synlige set fra de kommende byområder i Kanalbyen, herunder fra Esplanaden ved indløbet til Gl. Havn.

Herfra ses tydeligt både bebyggelser, anlæg, kraner og skibe som karakteriserer havnen. Særligt kranerne på Centerhavnen bryder den generelle bygningshøjde i området og fremstår som markante elementer i landskabet.



Figur 10 Området set fra Esplanaden ved indløbet til Gl. Havn - efter (Fredericia Shipping, 2017)

Set fra dette standpunkt vil de anlæg, som lokalplanen giver mulighed for, være synlige i forhold til den eksisterende bebyggelse. Højden og omfanget af anlæggene vil dog ikke afvige væsentligt fra de omkringliggende bebyggelser, og vil højdemæssigt holde sig under horisontlinjen i form af den bagvedliggende træbeplantning.

De væsentligste visuelle elementer i området vil fortsat være de eksisterende kraner og anlæg på Centerhavnen, som bl.a. i kraft af den korte afstand vil fremstå som en markant del af oplevelsen af havneområderne.

Planområdet vil fra denne vinkel fremstå som en integreret del af havnearealerne, og vil derfor ikke opfattes som et selvstændigt element i området, men som en del af en bygnings- og anlægsmæssig sammenhæng.

Samlet vurdering set i forhold til det eksisterende plangrundlag

Den eksisterende lokalplan for området og dets omgivelser, Lokalplan nr. 26, giver mulighed for, at der kan etableres bebyggelse i op til 20 meters højde, som dog ikke er udnyttet til fulde i området. Endvidere kan der jf. Lokalplan nr. 26 etableres enkelte bygninger eller dele af bygninger, med en større højde, hvis særlige hensyn til virksomhedens indretning eller drift gør det nødvendigt. Med den nye Lokalplan nr. 351 gives der mulighed for etablering af bebyggelse og anlæg i en højde på op til 35 meter, dog med maksimum 25 m på lodret facade, hvilket vil medføre, at der inden for det afgrænsede område vil være en generel mulighed for at bygge højere end de omkringliggende arealer, som fortsat vil være omfattet af Lokalplan nr. 26.

En gennemførelse af Lokalplan nr. 351 vil primært medføre visuelle påvirkninger for bebyggelsen ved Egernvej, samt set fra Strandvejen. Fra de øvrige undersøgte standpunkter vil de planlagte anlæg i høj grad blive skjult af eller integreret i den eksisterende bebyggelse i området og på de øvrige havneområder.

Særligt den forøgede bygningshøjde vil medføre, at anlægget volumenmæssigt vil syne større end den eksisterende bebyggelse inden for planområdet. Med den gældende Lokalplan nr. 26 vil der dog også være mulighed for at bygge anlæg som er højere end den generelt tilladte bygningshøjde på 20 meter, ligesom der er meget få bestemmelser for udseendet af de bebyggelser og anlæg, som kan etableres efter lokalplanen. Dette betyder i realiteten, at der med den eksisterende Lokalplan nr. 26 er langt friere rammer for både omfang og visuelt udtryk af den mulige bebyggelse inden for området.

Med en gennemførelse af Lokalplan nr. 351 vil der være langt mere præcise bestemmelser for hvordan og hvor meget bebyggelse der kan opføres inden for området. Hvis anlægget opføres som vist på visualiseringen

med ensartede enheder, kan gennemførelsen af lokalplanen og etableringen af anlæggene desuden medføre, at der skabes en større visuel ensartethed i området i forhold til situationen i dag.

For at reducere den visuelle påvirkning af anlæggene, som muliggøres med Lokalplan nr. 351, er der indarbejdet bestemmelser som sikrer, at den højeste del af anlæg og bebyggelse inden for området fremstår mindre bastant end den nederste del. Lokalplanen fastlægger, at de lodrette facader på bebyggelse og anlæg maksimalt må være 25 meter høje. Herudover tillades en højde en top på yderligere 5 m, som udføres konisk med en topdiameter på omkring 1 m op mod transportør.

Oven for siloanlægget kan etableres anlæg til transport af korn til og fra siloerne. På den måde vil den visuelle påvirkning, særligt set fra Egernvej, være mindre end ved at tillade en generel bygningshøjde på maks. 35 meter.

Kumulative effekter

Der vurderes ikke at være andre planer eller projekter, som kan medføre kumulative effekter i forhold til den aktuelle planlægning.

Afværgeforanstaltninger

I lokalplanen er der fastsat bestemmelser om omfang, placering og udseende af anlæggene inden for planområdet, som sikrer en afvejning i forhold til den kystlandskabelige tilpasning.

Der vurderes ikke at være behov for yderligere afværgeforanstaltninger vedrørende de visuelle påvirkninger.

Overvågningsprogram

I forbindelse med byggesagsbehandlingen tilses det, at bebyggelsen etableres i overensstemmelse med lokalplanens bestemmelser. Der vurderes ikke at være yderligere behov for at overvåge planernes visuelle påvirkninger.

Eventuelle mangler ved miljøvurderingen

Visualiseringerne er udarbejdet på baggrund af en digital model af anlæggene og placeringen af omgivende bebyggelse. Der er tale om et konkret projektforslag og den endelige udformning af bygningerne vil være meget lig den viste.

Visualiseringerne viser forholdene set fra det aktuelle punkt. Ved andre punkter og højder vil det visuelle indtryk kunne ændres. De viste visualiseringer er således kun et eksempel på hvordan byggeriet vil se ud fra et givet punkt i området.

Trafik

Dette kapitel omhandler en vurdering af den påvirkning som den øgede trafik vil kunne give anledning til i forhold til eksisterende trafik. Vurderingerne er koncentreret om de mulige konsekvenser i krydset Strandvejen/Vestre Ringvej i forhold til kapacitet/trængsel og en forøget risiko for uheld, idet det vurderes, at det først og fremmest er på dette sted, der evt. kan være en påvirkning.

Metode

Som baggrund for trafikvurderingerne er der taget afsæt i dels trafiktællinger og dels uhedsstatistik i krydset.

Eksisterende forhold

Planområdet har vejadgang fra krydset Strandvejen/Nyhavnsvej/Vestre Ringvej, som er et firebenet signalreguleret kryds.

Krydset udgør den primære indfaldsvej til Fredericia fra syd (E20) og udenom byen via Vestre Ringvej, hvilket gør, at krydset har en central rolle i infrastrukturen i Fredericia. Krydset Strandvejen/Vestre Ringvej fremgår af figur 11.

De enkelte vejgrene i krydset er beskrevet nedenfor.

Strandvejen (Syd)

Tilfarten til krydset fra Strandvejen(Syd), består af et højresvingsspor, to ligeudspor og et venstresvingsspor. Svingbanerne er adskilt fra ligeudbanerne med spærreflader og heller. Der er desuden separat cykelsti. Højresvingbanen ved cykelstien er trukket tilbage, således cyklisten er mere synlig for den højresvingende trafik.



Figur 11: Krydset Strandvejen/ Vestre Ringvej-Nyhavnsvej.

Vestre Ringvej (Øst)/Nyhavnsvej

Tilfarten til krydset fra Vestre Ringvej (Øst)/Nyhavnsvej består af et venstresvingsspor, et ligeudspor og et højresvingsspor. Jernbanen ligger lige

umiddelbart før krydset, hvilket medfører, at der er to signaler indenfor ganske få meter. Der er ingen cykelsti .

Strandvejen (Nord)

Tilfarten til krydset fra Strandvejen (Nord) består af et venstresvingspor, et ligeudspor og et kombineret ligeud/højresvingsspor. Stopstregen fra disse er trukket tilbage ift. cykelstien.

Vestre Ringvej (Vest)

Tilfarten til krydset fra Vestre Ringvej (Vest) består af et venstresvingspor, et ligeudspor og et højresvingsspor. Højresvingssporets stopstreg er trukket tilbage ift. cykelstiens stopstreg. Cykelstien, som består af en ligeud bane og en højresvingbane op mod krydset, er adskilt fra kørebanelen med en helle.

Kapacitet

Følgende trafiktal, modtaget fra Fredericia Kommune (Fredericia Kommune, 2017), fremgår af Tabel 1.

Vej	Tælle år	ÅDT	ÅDT lastbiler
Strandvejen (Syd)	2014	24.852	2.320
Strandvejen (Nord)	2014	8.044	682
Vestre Ringvej (Vest)	2011	9.431	530
Vestre Ringvej (Øst)* (Nyhavnsvej)	2017	7.000	1.100

Tabel 1 Trafiktællinger som er modtaget. *Trafik som er antaget vurderet ud fra de øvrige trafiktal. ÅDT: ÅrsDøgnTrafik, den gennemsnitlige trafik pr. døgn midlet over et år.

Den nuværende trafikmængde defineres som år 2017, trafiktællingerne er fremskrevet fra deres tælle år til år 2017, fremskrivningsprocenten er 1,65 % pr. år. De talte trafikmængder på de enkelte strækninger er angivet i

Tabel 2. Disse trafikmængder udgør tællestationens totale trafik. Spidstimen er 12.3% af ÅDT'en. (Standard spidstime beregnings sats). Herefter afrundet til nærmest 50'er.

Vej	Nuv. Trafikmængde (ÅDT)	Spidstime	Nuv. Trafikmængde (ÅDT-Lastbiler)	Spidstime lastbiler
Strandvejen (Syd)	13.050	1.600	1.200	150
Strandvejen (Nord)	4.200	500	350	400
Vestre Ringvej (Vest)	5.200	650	300	50
Vestre Ringvej (Øst) (Nyhavnsvej)	3.500	450	550	50

Tabel 2: Retningsbestemte trafikmængder i 2017 og der tilsvarende spidstime. Trafikmængderne er afrundet til nærmeste 50'er.

Uheld

I perioden 01/01/2012 – 15/03/2017 er der registreret 15 uheld i området omkring krydset Strandvejen/Vestre Ringvej. De 13 af uheldene er sket i forbindelse med krydset, mens de resterende to er sket i umiddelbar nærhed.

Den primære uhelds forekomst er bagende kollisioner, som der er sket fire af. Den anden mest hyppige forekomst er uheld med to krydsende køretøjer uden svingning og ved venstresving – der er forekommet to af hver af disse.

Miljømål

I Fredericia kommune arbejdes der løbende med at forbedre trafiksikkerheden på kommunens veje. I perioden fra 2013-2017 er Fredericia desuden "Trafiksikkerhedsby".

Hvert år reviderer Fredericia Kommune sin trafikikkerhedsplan, og forholder os til alle lokaliteter, som der er gjort opmærksom på, og der prioriteres efter særlige parametre.

Der er ingen konkrete projekter eller planer for det aktuelle kryds eller tilkørselsvejene

Vurdering af påvirkninger

Trafikken i området er fremskrevet til år 2027 vha. en fremskrivningsprocent på 1,65 % pr. år. Trafikken fremskrives for at vise den generelle udvikling i trafikens påvirkning på krydset. Den fremskrevne trafik er angivet i Tabel 3.

Vej	Trafikmængde 2027 (ÅDT)	Spids-time	Trafikmængde 2027 (ÅDT-Lastbiler)	Spids-time lastbiler
Strandvejen (Syd)	13.350	1.900	1.450	200
Strandvejen (Nord)	5.000	600	400	50
Vestre Ringvej (Vest)	6.150	750	350	50
Vestre Ringvej (Øst)*	4.100	500	650	100

Tabel 3: Retningsbestemte trafikmængderne fremskrevet til 2027. Tallene er afrundet til nærmest 50'er.

Kapacitet

Trafikken som skal servicere den nye kornterminal kommer primært fra Strandvejen (Syd), hvorefter den kører ind på havneområdet og hen til den nye kornterminal via Nyhavnvej-Møllebugtvej-Oceankajen-Nyhavnvej.

Kornterminalen vil forøge trafikken i området med 7.000 lastbiler/år i fire måneder om året, hvilket svarer til cirka 80 arbejdsdage. Det giver cirka

88 kørsler pr. dag pr. vej. Når dette omregnes til spidstimetrafik giver det 11 lastbiler pr. retning.

De 11 lastbiler pr. retning i spidstimen forventes ikke at gøre nogen væsentlig forskel på trafikafviklingen i krydset i spidstimen, eftersom spidstime belastningen her allerede er høj (500 køretøjer på Vestre Ringvej og 1.900 køretøjer på Strandvejen). Den generelle trafikudvikling vil desuden være den primære årsag til trafikafviklingsproblemer i krydset, da der fra Strandvejen vil tilføjes 50 lastbiler og 300 personbiler i spidstimen.

Uheld

Der vil i fremtiden være en højere uheldsfrekvens eftersom trafikken i området stiger. Den primære faktor vil dog være grundet den trafikale fremskrivning. Der tilføjes eksempelvis 50 lastbiler i spidstimen fra 2017 til 2027 grundet fremskrivningen på Strandvejen (Syd), mens der tilføjes 11 lastbiler grundet kornterminalen.

Uheldssituationerne må antages fremadrettet at være af samme slags som i den nuværende situation.

Kumulative effekter

Den generelle stigning i trafikken er i sig selv en kumulativ effekt, og det skønnes, at en gennemsnitlig årlig trafikstigning på 1,65 % er et bedste skøn over stigningen. Den kumulative effekt vil bestå i, at der alt andet lige tidligere vil kunne opstå afviklingsproblemer på vejnettet, end hvis den generelle trafikstigning ikke indtræffer.

Afværgeforanstaltninger

Afværgeforanstaltninger som kan overvejes i krydset er:

- Forlængelse af svingbaner
- Lede bløde trafikanter udenom krydset

- Etablere cykelsti ved Vestre Ringvej (Øst)

Overvågningsprogram

Der opstilles ikke særskilt overvågningsprogram, men Fredericia Kommune kan løbende følge trafikens udvikling på vejene i området bl.a. gennem trafiktællinger samt registrering af uheld.

Eventuelle mangler ved miljøvurderingen

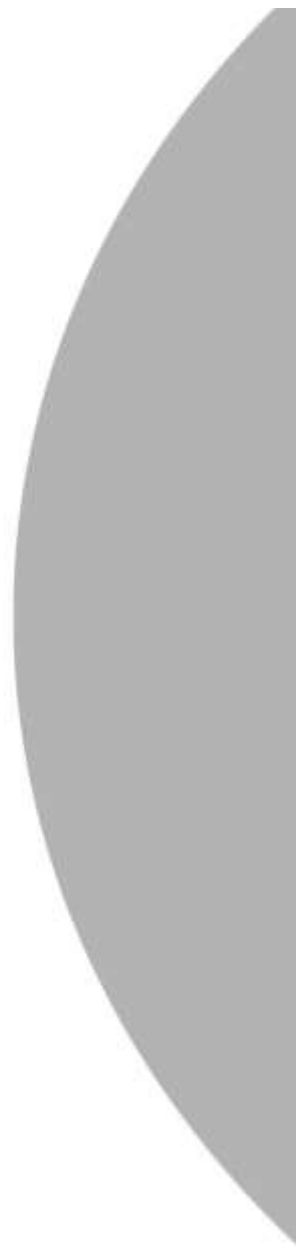
Vurderingerne er foretaget på baggrund af trafiktællinger på de offentlige veje omkring havneområdet. Der mangler en trafiktælling for Vestre Ringvej (Vest). For at vurderingen skulle være fyldestgørende ift. kapacitetsberegningen i krydset, kan der foretages en detaljeret krydstælling.

Referencer

Fredericia Kommune. (2017). *Trafiktællinger*.

Fredericia Shipping. (2017). *Visualiseringer af nyt byggeri Møllebugtvej*.

Sweco. (2017). *Notat. Fredericia Shipping - FBT udvidelse*.





FREDERICIAKOMMUNE

7000 Fredericia



Plan nr.:	Lokalplan nr. 351 for siloer ved Møllebugtvej
Tekst:	Ny kornsiloterminal i Møllebugten
	Del af matr. nr. 391 ph Fredericia Stadsjorder, Hannerup

Skema status		Dato	Udfyldt/rev. af	Beskrivelse af rev.
Bygherre	A	17.03.2017	KGA	NIRAS tilretning
Team Plan	B	29.03.2017	OBR	Tilretning
Miljøvurderingsgruppen	C	29.03.2017	OBR	Tilretning til scoping
Rev. af projekt	D			

Bilag A. Miljøoplysningsskema						
Planens indvirkning på miljøet, jf. lovens § 7 stk. 2 og bilag 1						
(udfyldes af projektansøger – suppleres med kommunens egne oplysninger)	Ikke relevant	Negativ indvirkning	Neutral indvirkning	Positiv indvirkning	Ikke afklaret	Bemærkninger
Befolkning og sundhed						
Indendørs støjpåvirkning	X					Der er ingen naboer tæt på der kan blive påvirket af indendørs støj
Sundhedstilstand	X					Planen vil ikke kunne give påvirkninger i forhold til sundhed. Virksomheden vil skulle overholde gældende vejledninger vedr. luftemissioner.
Svage grupper (f.eks. handicappede)	X					Planen sætter ikke begrænsninger i forhold til svage grupper
Friluftsliv/rekreative interesser			X			Planen omhandler byggeri i erhvervsområde og vil ikke påvirke rekreative interesser.
Begrænsninger og gener overfor befolkningen		X				Der bygges i op til 35 meters højde. Dette betyder, at udsigten over Lillebælt kan blive forstyrret fra boligområderne, der ligger vest/nordvest for planområdet.
Biologisk mangfoldighed (Flora og fauna)						
Dyreliv	X					Planen omhandler et eksisterende havneområde, hvor der ikke er dyreliv af betydning

Bilag A. Miljøoplysningsskema						
Planens indvirkning på miljøet, jf. lovens § 7 stk. 2 og bilag 1						
(udfyldes af projektansøger – suppleres med kommunens egne oplysninger)	Ikke relevant	Negativ indvirkning	Neutral indvirkning	Positiv indvirkning	Ikke afklaret	Bemærkninger
Planteliv	X					Planen omhandler et eksisterende havneområde, hvor der ikke er planteliv af betydning
Sjældne, udryddelsestruede el. fredede dyr, planter el. naturtyper	X					Ingen registreringer i planområdet
Natur- og fuglebeskyttelsesområder	X					Der er ca. 4 km til nærmeste Natura 2000 område.
Økologiske forbindelseslinjer	X					Der er tale om et eksisterende havneområde.
Beskyttede naturtyper	x					Der er ca. 400 meter til nærmeste beskyttede naturområde. Området vil ikke blive påvirket af planen.
Beskyttede vandløb	x					Der er ca. 400 meter til nærmeste beskyttede vandløb. Vandløbet vil ikke blive påvirket af planen.
Grønne områder		X				Nærmeste grønne område ligger ca. 200 meter vest for lokalplanområdet. Herfra vil anlægget være synligt ved kig ud over havnen og Lillebælt
Bygge- og beskyttelseslinjer	x					Der er ca. 150 meter til skovbygge- linje. Der er ikke andre bygge- og beskyttelseslinjer i nærheden af lokalplanområdet.
Skovrejsning/skovnedlæggelse	X					Der er ikke planen om skovrejsning i området.
Fredninger	x					Der er ingen fredede områder i nærheden af planområdet.
Landskab og jordbund						
Landskabelig værdi	X	(x)				Området ligger på et eksisterende havneområde i Fredericia by. Området er beliggende i kystnærhedszonen og vil kunne påvirke kystlandskabet – dette indgår i miljøvurderingen.
Geologiske særpræg	X					Området ligger på et eksisterende havneområde i Fredericia by.

Bilag A. Miljøoplysningsskema						
Planens indvirkning på miljøet, jf. lovens § 7 stk. 2 og bilag 1						
(udfyldes af projektansøger – suppleres med kommunens egne oplysninger)	Ikke relevant	Negativ indvirkning	Neutral indvirkning	Positiv indvirkning	Ikke afklaret	Bemærkninger
Jordforurening			X			Området ligger ikke i et V1 eller V2 kortlagt område. Dog er området omfattet af områdeklassificering, idet det er beliggende i byzone.
Risiko for forurening			X			Virksomheden har ikke aktiviteter eller anlæg, der giver risiko for forurening af jordbund.
Jordhåndtering/flytning			X			Evt. jordoverskud indbygges på matriklen.
Vand						
Overfladevand, herunder påvirkning af vandløb og vådområder			X			Tag- og overfladevand afledes via eksisterende ledningssystem Tag- og overfladevand afledes til lillebælt v. kaj 26/27. Overfladevandet kan være påvirket af kornspild og der med have forhøjet COD/BI5. Aflæsning og håndtering af korn foregår indendørs, hvorfor spildet vurderes at være begrænset.
Udledning af spildevand			X			Tag- og overfladevand afledes via eksisterende ledningssystem. Der er ingen processpildevand fra området
Grundvandsforhold			X			Der vil selektivt blive foretaget grundvandssænkning Ved grundvandssænkningen vil der oppumpes grundvand der kan være forurenede med gødning. Dette kan være påvirket af gødning fra tidligere uheld på Fredericia Havn. Derfor bør det analyseres for at vurdere om det kan ledes direkte ud eller skal via renseanlæg.
Risiko for forurening af grundvandsressourcen			X			Området ligger ikke i et område med drikkevandsinteresser
Trafik						
Trafikafvikling/belastning		X				Anlægget vurderes at generere ca. 7.000 flere lastbiler til havneområdet pr/år. Der er dog tale om gode tilkørselsforhold til området, men

Bilag A. Miljøoplysningskema

Planens indvirkning på miljøet, jf. lovens § 7 stk. 2 og bilag 1

(udfyldes af projektansøger – suppleres med kommunens egne oplysninger)	Ikke relevant	Negativ indvirkning	Neutral indvirkning	Positiv indvirkning	Ikke afklaret	Bemærkninger
						det bør undersøges om dette giver anledning til problemer
Støj			X			<p>Forøgelsen i trafikken vil kun betyde en ubetydelig ændring i trafikstøjen</p> <p>Der er på Strandvejen syd for Lyskrydset Nyhavnvej/Strandvejen en årsdøgntrafik på ca. 24.852 (2014) nord for lyskrydset på Strandvejen en årsdøgntrafik på 8.044 (2014) og på Vestre Ringvej en årsdøgntrafik på 9.431 ((2011).</p> <p>Lastbilandelen er for strandvejen syd på 2.320 (2014).</p>
Energiforbrug	X					
Sikkerhed		X				Det bør undersøges om den øgede trafikmængde giver anledning til problemer i forhold til trafiksikkerheden
Risiko for ulykker		X				Det bør undersøges om den øgede trafik giver anledning til større risiko for ulykker
Luft						
Luftforurening (støv og andre emissioner)			X			<p>Al aflæsning sker indendørs med afsøgning. Kornanlæg (renseri og tørreri) etableres med rensningsforanstaltninger, der vil overholde gældende retningslinjer og vejledninger fra Miljøstyrelsen.</p> <p>Afkasthøjder skal dimensioneres så gældende B-værdi for støv på 0,08 mg/m³ kan overholdes</p> <p>Inden evt. dimensionering af afkast fra korntørreri skal det sikres at filtre opfylder emissionsgrænsen for støv i øvrigt på 40 mg total støv/normal m³.</p> <p>For øvrige afkast skal emissionsgrænsen for støv i øvrigt på 10 mg</p>

Bilag A. Miljøoplysningsskema						
Planens indvirkning på miljøet, jf. lovens § 7 stk. 2 og bilag 1						
(udfyldes af projektansøger – suppleres med kommunens egne oplysninger)	Ikke relevant	Negativ indvirkning	Neutral indvirkning	Positiv indvirkning	Ikke afklaret	Bemærkninger
						total støv/ normal m ³ sikres overholdt
Emissioner fra eventuel trafik til og fra området			X			Den øgede trafik vurderes ikke at give væsentlige ændringer i emissionerne fra trafikken
Støj (ekskl. trafik)						
Støj		X				<p>Virksomhedens støjkloder vil være: Afkast fra korntørreri (cyklofaner) Støj fra transportsystemer (redlere, elevatorer) samt fra trafik. Støj fra blæsesystem/beluftningsblæsere</p> <p>Anlægget vil i perioder være i gang i døgndrift.</p> <p>Der vil blive etableret lyddæmpere på cyklonanlæg, afkast og beluftningsblæsere, der sikrer at virksomheden ikke overskrider de vejledende støjgrænser.</p> <p>Støj reguleres i henhold til gældende støjvejledninger ved evt. påbud jf. miljøbeskyttelseslovens § 42.</p> <p>Der er mere end 300 meter til nærmeste boligområde. Der er ca. 170 meter til nærmeste planlagte boligområde, lokalplan nr. 201 for et højhus i Hannerup.</p> <p>Det bør undersøges om støjkloderne giver anledning til overskridelse af Miljøstyrelsens vejledende støjgrænser.</p>
Vibrationer	X					Virksomheden har ikke aktiviteter der giver anledning til vibrationer
Klimatiske faktorer						
Eventuel påvirkning af klima	X					
Kulturarv						

Bilag A. Miljøoplysningsskema						
Planens indvirkning på miljøet, jf. lovens § 7 stk. 2 og bilag 1						
(udfyldes af projektansøger – suppleres med kommunens egne oplysninger)	Ikke relevant	Negativ indvirkning	Neutral indvirkning	Positiv indvirkning	Ikke afklaret	Bemærkninger
Kulturhistoriske værdier, herunder beskyttede sten og jorddiger	X					Der er ingen registreringer i nærheden
Kirker	X					Området ligger ikke inden for kirkebyggelinjer
Fredede eller bevaringsværdige bygninger	X					Eksisterende bygninger nedrives, men de er ikke fredede eller bevaringsværdige
Ressourcer og affald						
Arealforbrug			x			<p>Der inddrages ikke nye arealer. Der bygges på eksisterende havneområde.</p> <p>Projektet består af 6 siloer Ø10,7+ 4 siloer Ø22,15 samt renseri-, tørreri og påslagsbygning. Ved påslagsbygning og tørreri udføres kælder i ca. 4,5 m. dybde med grundvandsænkning</p> <p>Oplag af korn, bebygget areal ca. 3200 m², samlet befæstiget areal ca. 5000 m².</p> <p>Samlet bygningsmasse ca. ca. 54.000 m³, maksimale højde 35 m</p>
Energiforbrug (ekskl. trafik)			x			<p>Der anvendes energi til tørring af korn og drift af transportsystemer i øvrigt.</p> <p>Der anvendes energi (gas) til korn-tørring.</p> <p>Afhængig af kapaciteten af dette anlæg kan det evt. være godkendelsespligtig i henhold til godkendelsesbekendtgørelsen, hvilket kan medføre, at der skal laves en miljøgodkendelse.</p> <p>Gasforbruget vil afhænge af behovet for tørring, der kan varierer fra år til år.</p>
Vandforbrug			x			Der er ikke knyttet vandforbrug til virksomhedens drift (produktion)

Bilag A. Miljøoplysningsskema						
Planens indvirkning på miljøet, jf. lovens § 7 stk. 2 og bilag 1						
(udfyldes af projektansøger – suppleres med kommunens egne oplysninger)	Ikke relevant	Negativ indvirkning	Neutral indvirkning	Positiv indvirkning	Ikke afklaret	Bemærkninger
Produkter, materialer, råstoffer			X			Der anvendes gængse byggematerialer
Kemikalier, miljøfremmede stoffer	X					Anvendes ikke
Affald, genanvendelse			x			Små mængder affald
Visuel effekt						
Arkitektonisk udtryk		x				Der opføres siloer i 35 m. højde, men området er i forvejen præget af bastante bygningsmasser. Der er dog tale om større højde end der er givet mulighed for i forhold til den eksisterende planlægning
Lys og/eller refleksioner			X			Siloerne udføres med galvaniseret overflade som indenfor kort tid vil antage en mat overflade.
Sikkerhed						
Kriminalitet	X					
Brand, eksplosion, giftpåvirkning			X			Anlægget vil blive udført i.h.t. retningslinjer fra Brandmyndigheder. En virksomhed af denne type indebærer ikke stor risiko for brand og deraf følgende påvirkning af omgivelserne. Siloer indordnes de tekniske foreskrifter og risiko behandles i forbindelse med byggesagsbehandling.
Socioøkonomiske effekter						
Påvirkning af sociale forhold	X					
Påvirkning af erhvervsliv				X		Anlægget vil skabe øget erhvervsaktivitet og nye arbejdspladser på havnen.

Områdeklassificering af jord	Ja	Nej	Bemærkninger
Overføres areal fra landzone til byzone?		X	

Konklusion

Fredericia Kommune har i henhold til Lov om miljøvurdering af planer og programmer gennemført en screening for, om lokalplanens påvirkning af miljøet har en karakter og et omfang, der kræver at der gennemføres en miljøvurdering.

Lokalplanen er blevet screenet i forhold til biologisk mangfoldighed, befolkning, menneskers sundhed, flora, fauna, jordbund, vand, luft, klimatiske faktorer, materielle goder, landskab, kulturarv, herunder kirker og arkitektonisk og arkæologisk arv.

På baggrund af screeningen vurderes det, at følgende forhold kan have væsentlig virkning og indgå i en miljørapport.

Visuelle forhold:

- Dette betyder, at udsigten over Lillebælt kan blive forstyrret fra boligområderne, der ligger vest/nordvest for planområdet.
- Nærmeste grønne område ligger ca. 200 meter vest for lokalplanområdet. Herfra vil anlægget være synligt ved kig ud over havnen og Lillebælt (og det rekreative område/planlagte højhus vest for området)
- Den nye bebyggelses påvirkning i forhold til kystlandskabet, herunder også i forhold til planlovens krav om kystnærhedszonen.

Trafik:

- Anlægget vurderes at generere ca. 7.000 flere lastbiler til havneområdet pr/år. Der er dog tale om gode tilkørselsforhold til området, men det bør undersøges om dette giver anledning til problemer
- Det bør undersøges om den øgede trafikmængde giver anledning til problemer i forhold til trafiksikkerheden
- Det bør undersøges om den øgede trafik giver anledning til større risiko for ulykker.

Der bør derfor med afsæt i den øgede trafikbelastning foretages en vurdering af specielt krydset Strandvejen/Nyhavnsvej i forhold til kapacitet, trafiksikkerhed og øget risiko for ulykker.

Bilag 2. Miljøvurdering af lokalplan nr. 351. Siloer ved Møllebugtvej.

I dette bilag er visualiseringer der er medtaget i miljøvurderingen gengivet i større format.



Figur 1 Området set fra bebyggelsen ved Egernvej - før



Figur 2 Området set fra bebyggelsen ved Egernevej - efter



Figur 3 Området set fra krydset Strandvejen/Vestre Ringvej - før



Figur 4 Området set fra krydset Strandvejen/Vestre Ringvej - efter



Figur 5 Området set fra Lillebælt – før



Figur 6 Området set fra Lillebælt – efter



Figur 7 Området set fra Esplanaden ved indløbet til Gl. Havn – før



Figur 8 Området set fra Esplanaden ved indløbet til Gl. Havn - efter