



Lokalplan nr. 10-030-0007

Transportcenter ved Kors kro



Forslag

4. juli 2024



Lokalplan nr. 10-030-0007

Transportcenter ved Korskrø

Offentlig høring af forslaget

04-09-2024 - 30-10-2024

Vedtagelse af planen

Forslag

Nærmere oplysninger:

Esbjerg Kommune
By- & Arealudvikling, Plan
Torvegade 74
6700 Esbjerg
bygarealudvikling@esbjerg.dk

Billedrettigheder:
Fotos tilhører Esbjerg Kommune
Luft- og skråfotos tilhører
Styrelsen for Dataforsyning og Infrastruktur





INDHOLDSFORTEGNELSE

HVAD ER EN LOKALPLAN?	4
REDEGØRELSE	5
Baggrund og formål	5
Beliggenhed og eksisterende forhold	5
Lokalplanens indhold	7
Andre planer og love	14
RETSVIRKNINGER	22
BESTEMMELSER	24
§1 Lokalplanens formål	24
§2 Områdets afgrænsning og zonebestemmelser	24
§3 Områdets anvendelse	24
§4 Udstykning	25
§5 Veje, stier og parkering	26
§6 Ledningsanlæg m.v.	27
§7 Bebyggelsens omfang og placering	27
§8 Bebyggelsens udformning og ydre fremtræden	28
§9 Opholds- og ubebyggede arealer	30
§10 Grundejerforening	32
§11 Forudsætning for ibrugtagen af ny bebyggelse	32
§12 Servitutter og aflysninger i Plandata.dk	33
§13 Vedtagelse	33
BILAG	
Matrikelkort	Bilag A
Lokalplankort	Bilag B
Illustrationstegning	Bilag C
Udbygningsaftale inkl. bilag a – c	Bilag D



HVAD ER EN LOKALPLAN?

En lokalplan fastlægger retningslinjerne for, hvordan et areal må anvendes. For eksempel:

- Hvordan man må placere og udforme bygninger, veje og stier.
- Hvor der skal være friarealer og hvordan de skal indrettes.
- Hvilke huse og bymiljøer, der er bevaringsværdige mv.

Retningslinjerne i en lokalplan skal medvirke til, at et område anvendes og udformes under hensyn til omgivelserne og i overensstemmelse med den øvrige planlægning i kommunen.

Esbjerg Kommune udarbejder altid en lokalplan forud for større bygge- og anlægsarbejder, væsentlige nedrivninger eller væsentlige ændringer i anvendelsen af en ejendom - eller hvis byrådet i øvrigt skønner, at det er nødvendigt.

Lokalplaner udarbejdes efter regler i Planloven. Planloven regulerer anvendelsen af areal i Danmark på et overordnet niveau. Den sikrer samtidigt, at der bliver taget hensyn til alle interesser i samfundet, når arealer bruges og indrettes. Planloven bestemmer også, hvad en lokalplan skal indeholde, og hvordan den skal offentliggøres.

Offentlig høring

Inden Esbjerg Byråd kan vedtage en lokalplan, skal forslaget sendes i offentlig høring. Borgerne kan sætte sig ind i forslaget og har mulighed for at kommentere det og komme med forslag til ændringer. Når Byrådet har vurderet de indkomne bemærkninger og ændringsforslag, kan lokalplanen vedtages endeligt. Bestemmelserne får herefter bindende virkning for grundejere og brugere i området.

Når lokalplanen er vedtaget

Når en lokalplan er vedtaget, må der ikke etableres byggeri eller anlæg, der er i strid med planen. Anvendelsen af bebyggelse og anlæg, der er lovligt etableret før lokalplanens vedtagelse, kan dog fortsætte uændret. En lokalplan medfører heller ikke pligt for grundejerne til at realisere de anlæg, som planen indeholder. Men hvis du vil ændre noget på din ejendom, skal ændringerne være i overensstemmelse med lokalplanen. For eksempel, hvis du ønsker at bygge om på din ejendom eller ønsker at bruge din ejendom til andre formål.

Byrådet kan give dispensation til mindre betydende ændringer, mens mere væsentlige ændringer kun kan gennemføres med en ny lokalplan.

Læsevejledning

Lokalplanen er delt op i to hovedafsnit:

- *Redegørelsen* beskriver baggrunden for lokalplanen samt lokalplanens forhold til anden planlægning og lovgivning. Denne del er beskrivende og ikke juridisk bindende.
- *Bestemmelserne* og de tilhørende kortbilag er den juridisk bindende del af lokalplanen. Denne del er bindende for byrådet, samt for grundejere i - og brugere af området.



REDEGØRELSE

BAGGRUND OG FORMÅL

Baggrunden for lokalplanens udarbejdelse er et ønske fra en bygherre om at opføre et erhvervsområde og transportcenter ved Kors kro, afkørsel 73 på E20 Esbjergmotorvejen.

Placeringen ved Kors kro rummer et stort potentiale til udviklingen af et fremtidigt erhvervsområde, idet stedet har en unik placering i forhold til landsdelens overordnede infrastruktur, herunder Esbjerg Lufthavn, E20 Esbjergmotorvejen, hovedvej 11, hovedvej 30 og hovedvej 191. Lokalt ligger området med god synlighed og gode adgangsforhold i forhold til det omkringliggende vejnet.

Formålet med lokalplanens udarbejdelse er, at muliggøre opførelsen af et nyt erhvervsområde og transportcenter med servicefunktioner ved Kors kro, afkørsel 73 på E20 Esbjergmotorvejen.

Området udlægges til et transportrelateret erhvervsområde, hvor lokalplanen skal muliggøre etableringen af virksomheder, der kan udnytte den markante placering ved motorvejen. Området kan indeholde erhverv i form af transportrelaterede virksomheder som transport-, logistik-, og fremstillingsvirksomheder med tilhørende servicefunktioner, lager / højlager, liberale erhverv samt transportrelaterede servicefunktioner som parkering, tankanlæg, opladningsfunktioner, vaskehal, restaurationer, og chaufførhotel.

Lokalplanen skal sikre, at nye bygningsvolumener tilpasses områdets skala og placering samt sikre en arkitektonisk helhed på facadebebyggelsen mod motorvejen. Der skal etableres et grønt areal / beplantningsbælte som overgang mod omgivelserne samt grønne stiforbindelser i området.

Lokalplanen skal ligeledes sikre trafikale adgangsforhold og den overordnede interne logistik i området samt etableringen af de nødvendige parkeringspladser til betjening af områdets funktioner.

BELIGGENHED OG EKSISTERENDE FORHOLD

Lokalplanområdet er beliggende ved Kors kro og afkørsel 73 på E20 Esbjergmotorvejen, nordøst for Esbjerg. Fra området er der ca. 13 km til Esbjerg bymidte, og ca. 3 km til Esbjerg Lufthavn.

Området er mod nord afgrænset af Hovedvej 191 og mod syd af E20 Esbjergmotorvejen. Mod øst afgrænses området af landbrugsarealer og mod vest af hovedvej 30 samt området ved Kors krovej.

Lokalplanområdet består af to matrikler, 27i Skads, Esbjerg Jorder og 4m Lunde, Esbjerg Jorder og hovedparten af en tredje matrikel 4l Sadderup, Esbjerg Jorder samt en mindre del af en vejmatrikel 7000aa. Lokalplanområdet omfatter et samlet areal på ca. 148.000 m², hvilket svarer til ca. 14,8 ha. Området er beliggende i landzone og anvendes i dag til dyrkning af afgrøder og landbrugsmæssig drift. Den højest beliggende del af arealet mod vest ligger i kote 35.00 meter.



Inden for området findes eksisterende bebyggelse i form af en ældre landbrugsejendom. Ejendommen er klassificeret med bevaringsværdien 5, som er svarende til en middel bevaringsværdig i henhold til SAVE (Survey of Architectural Values in the Environment). Bygningen bliver i forbindelse med lokalplanen nedrevet.

Terrænet i området fremstår let skrånende fra vest mod øst, med et fald fra ca. kote 37 (DVR90) til ca. kote 29 (DVR90) svarende til ca. 8 meter over en afstand på 450 meter. Da området anvendes til landbrugsformål, findes der kun mindre betydende beplantning i arealets kant. Beplantningen består hovedsageligt af vildtvoksende træer og buske, som udgør et levende hegn mod omgivelserne. Foruden plantebælterne findes der et mindre område med sammenhængende bevoksning ned mod motorvejen. Der er ikke registreret §3 områder, beskyttet natur, indenfor lokalplanområdet.

I områdets sydøstlige del findes et beskyttet dige. Jord- og stendiger er beskyttet i museumslovens § 29a, hvilket betyder, at digernes tilstand ikke må ændres.





Motorsportsanlæggene er delvis afskærmet mod omgivelserne med volde i forhold til motorstøj. Mod vest mellem lufthavnen areal og motorsportsanlæggene ligger et areal, der årligt benyttes til Korskro Hestemarked.

Øst for projektområdet ligger en mindre gruppering af huse bestående af tre eksisterende landbrugsejendomme med tilhørende landbrugsarealer centreret omkring Grimstrupvej. Mod øst møder man også det åbne land, som består af marker og mose med vandløb og beplantning.

Mod syd ligger tilkørselsanlægget til E20 Esbjergmotorvejen, der er tilkoblet en stor rundkørsel, som giver muligheder for tilkørsel til området fra både øst- og vestlig retning. Rundkørslen forbinder ligeledes området med de to hovedveje 11 og 30. På den sydlige side af Esbjergmotorvejen ligger et større biogasanlæg, som blev indviet i maj 2019. Biogasanlægget kan udvides til risikovirksomhed inden for den nuværende planlægning for området.

Infrastruktur

Fra området er der, via E20 Esbjergmotorvejen, ca. 55 km til sammenfletningen med E45 Sønderjyske Motorvej ved Kolding. Motorvejene E20 og E45 er en del af hovedfærdselsåren til hele Danmark og resten af Europa. Hovedvej 11 forbinder området med de nærliggende byer Varde, Bramming og Ribe, og Hovedvej 30 går mod Grindsted og Billund mens Hovedvej 191 løber parallelt med motorvejen mod Vejen og Kolding.

Nærheden til Esbjerg Lufthavn (kaldet Esbjerg Airport) betyder, at transportcentret kan blive et vigtigt supplement til de funktioner som Esbjerg Airport tilbyder, og kan derfor blive interessant for erhvervsbyggeri til de virksomheder som også benytter lufthavnen til fragt og passagerer.

Fra Esbjerg Airport flyves der direkte til Norge og Skotland. Ruterne har eksisteret i mange år, og er en naturlig del af den aktivitet der kendetegner Energi Metropolen Esbjerg. Derudover arbejdes der løbende på at tiltrække nye ruter, som matcher erhvervslivets behov for hurtigt at nå kunder og forretningsforbindelser. Hertil kommer de daglige afgangene til Nordsøen, hvor Esbjerg Airport spiller en central rolle for den helikoptertrafik der servicerer mandskabet til produktionen på olie- og gasanlæggene samt havvindmølle installationerne.

Lokalplanområdet ligger inden for indflyvningszonen til Esbjerg Airport i det område der benævnes Horizontal flade, men ikke direkte i indflyvningsfladen. Her gælder det som tommelfingerregel, at der kan bygges i maksimalt i 25 meters højde. Lokalplaner sikrer at lufthavnens funktioner ikke påvirkes af den fremtidige planlægning for området. Der er taget hensyn til forhold som højde på bebyggelse og pyloner samt minimering af risiko for lyspåvirkning og birdstrikes.

LOKALPLANENS INDHOLD

Anvendelse

Lokalplanområdets anvendelse fastsættes til erhvervsområde i miljøklasse 2-6.



Området skal anvendes til erhvervsområde i form af transportrelaterede virksomheder som transport-, logistik-, og fremstillingsvirksomheder med tilhørende servicefunktioner, lager / højlager, liberale erhverv samt transportrelaterede servicefunktioner som parkering, tankanlæg, opladningsfunktioner, vaskehal, restaurationer og chaufførhotel. Anvendelsen af området er til virksomheder der behøver den unikke placering langs motorvejen.

Servicefunktionerne kan mere specifikt bestå af tankstationer til let og tung trafik, ladestationer til El- og hybridbiler, vaskehal, fastfood restauranter med drive-in funktioner samt andre transportrelaterede funktioner.

Erhvervsarealerne langs motorvejen skal prioriteres til transport- og logistikvirksomheder samt til liberale erhverv i tilknytning hertil, som kan udnytte den markante placering og eksponering ud til motorvejen. Arealerne langs hovedvej 30, Tingvejen skal prioriteres til servicefunktioner som tankanlæg, ladestationer og fastfoodrestauranter, som vist på illustrationsplan.

Bebyggelse

For at undgå miljøkonflikter mellem de forskellige erhvervstyper er området opdelt i to overordnede områder, som tildeles hver deres miljøklasser.

Lokalplanen opdeles i to delområder, betegnet delområde I og II, som vist på kortbilag B. Det er inden for delområde I muligt at etablere virksomheder i miljøklasse 2-3 og i delområde II virksomheder i miljøklasse 3-6.

Denne opdeling laves for at tilgodese de beskrevne anvendelsesmuligheder på bedste måde således, at det vestlige delområde I nærmest Tingvejen kan indeholde arealkrævende transport relateret service- og forretnings erhverv, tank- og serviceanlæg, restaurationer med drive-in funktion og publikumsorienterede erhverv. Det østlige område, delområde II, forbeholdes anvendelser indenfor miljøklasse 3-6, som transport- og logistikvirksomheder, lager- og værksteds virksomheder, fremstillingsvirksomheder samt transportrelaterede serviceerhverv o.l.

Bebyggelsesprocenten for hver enkelt ejendom må ikke overstige 50.

Området er omfattet af byggelinjer fra de omkringliggende veje. Mod Esbjergmotorvejen findes der dels en byggelinje på 50 meter fra vejudlæggets midte, dels en byggelinje på 25 meter fra afkørselsrampen ved Kors kroen. Derudover findes der en byggelinje på 25 meter fra vejmidten på Tingvejen. Inden for byggelinjerne må der ikke placeres faste anlæg og bygninger, uden Vejdirektoratets samtykke. Der kan dog etableres skiltepylon, beplantning og haveanlæg.

Der er inden for delområde II angivet en højdegrænsezone, hvor der er mulighed for at bygge op til en højde på 20 meter. Højdegrænse zonen ligger yderligere 25 meter tilbagetrukket fra skel, delområde afgrænsning og vejbyggelinje, hvor der på dette område stadig kan bygges i op til 3 etager og 12 meter. Højdegrænse zonen skal sikre, at bebyggelsen ikke bliver for høj og dominerende mod de omkringliggende arealer og veje. Begrænsninger i forhold til højde og placering af byggeri og anlæg fremgår af Lufthavnens hindringsplan, som er udarbejdet i henhold til gældende sikkerhedsregler i lufthavne og nationale og internationale flyvninger. Dette sikres ved at lokalplanområdet er underlagt servitut 1927-49 'Dok. Om luftfartshindringer mv.' af den 19.01.1978. Servitutten stiller krav om, at ethvert projekt, der vil medføre luftfartshindringer, der er 20 meter over terræn eller mere, skal forelægges for luftfartsvæsenet. Lokalplanområdet ligger indenfor lufthavnens indflyvningszoner, hvilket medfører restriktioner om bygningers højde. Udover ind- og udflyvningsflader i forlængelse af landingsbanen er der fastlagt hindringsfri flader som et horisontalt plan og uden for dette en konisk flade, som begge omfatter



lokalplanområdet. Lokalplanen sikrer dette forhold ved reguleringen af de maksimale bygningshøjder i de respektive delområder.

Der er ligeledes begrænsninger i forhold til højde og placering af byggeri og anlæg, som fremgår af Lufthavnens hindringsplan, der er udarbejdet i henhold til gældende sikkerhedsregler i lufthavne og nationale og internationale flyvninger. Dette sikres ved at lokalplanområdet er underlagt servitut 1927-49 'Dok. Om luftfartshindringer mv.' af den 19.01.1978. Servituten stiller krav om, at ethvert projekt, der vil medføre luftfartshindringer, der er 20 meter over terræn eller mere, skal forelægges for luftfartsvæsenet. Lokalplanområdet ligger indenfor lufthavnens indflyvningszoner, hvilket medfører restriktioner om bygningers højde. Udover ind- og udflyvningsflader i forlængelse af landingsbanen er der fastlagt hindringsfri flader som et horisontalt plan, hvor lokalplanområdet er placeret. Lokalplanen sikrer dette forhold ved reguleringen af de maksimale bygningshøjder i de respektive delområder

Området ligger med stor synlighed fra de omkringliggende veje dels fra motorvejen, dels fra hovedveje 11 og hovedvej 191, som forløber tæt forbi projektområdet. Disponeringen af området ligger op, at der langs områdets sydlige og vestlige afgrænsning etableres anvendelser, som kan drage fordel af eksponeringen langs vejene. Disse arealer kan indeholde transport- og logistikerhverv/virksomheder med krav til synlighed som f.eks. tank- og serviceanlæg til bilister, restaurationer, samt administrations- og kontorbygninger til transport- og logistik lignende erhverv. Den øvrige del af området mod nord og øst udlægges til andre typer af anvendelse som understøtter beliggenheden i forhold til den overordnede infrastruktur som f.eks. logistik- og lagervirksomheder samt tank og serviceanlæg til lastvogne mm.

Bebyggelsen skal på hver ejendom fremstå som en helhed med hensyn til udformning, materialevalg og farver. Bebyggelsens facade- og tagmaterialer skal udføres med overflader, der tilstræber en indpasning i omgivelserne i form af afdæmpet farveholdning og minimering af genskin.

Mod motorvejen skal bygningernes facader indeholde en markant ændring for minimum hver 50 meter. Denne ændring kan udføres som tilbagerækning / fremspring i facaden, markante skift facadens rytme, materialer eller farvevalg.

Lokalplanen differentierer bygningshøjderne i området, så der mod Tingvejen i delområde I, gives mulighed for bebyggelse op til 2 etager og 8,5 meter. I delområde II inden for højdegrænsezonen gives mulighed for bebyggelse op til 5 etager og 25 meter og uden for højdegrænsezonen op til 3 etager og 12 meter.

Ubebyggede arealer

Området omkranses af et grønt bælte med en bredde på minimum 10 meter målt fra skel. Mod motorvejen udlægges beplantningsbæltet således efter vejbyggelinjer, dog stadig med en afstand fra skel på minimum 10 meter. Langs den østlige del af Grimstrupvej samt i hele afgrænsningen mod det åbne land mod øst, skal der sikres et grønt bælte på minimum 20 meter. Det grønne bælte etableres løbende iht. områdets udbygning.

Det grønne bælte består primært af græsarealer med enkelte grupper af træer og buske.

Beplantningsbæltet gives forskelligt udtryk og udformning afhængigt af hvilke sammenhænge den indgår i.



Mod Tingvejen og Grimstrupvejs vestlige del, indtil de nye overkørsler til området, sikres et grønt friareal på minimum 10 meter. Arealet skal holdes med lav bevoksning samt mindre grupper af træer og buske, der skal placeres, så de dels giver læ, men også giver mulighed for indblik fra vejen til områdets restauranter og øvrige servicefunktioner.

Mod motorvejen skal der friholdes et grønt friareal på min. 10-20 meter i henhold til vejbyggelinjer. Arealet skal sikres med lav bevoksning samt mindre grupper af træer og buske, der placeres så de giver læ, men også giver mulighed for indblik fra motorvejen til de erhverv som ønsker eksponering fra motorvejen.

I områdets nordøstlige hjørne kan der etableres en støjskærm / støjvold mod de nærliggende boliger, når der bebygges i delområde II. Støjvolden skal etableres i beplantningsbæltet som vist på lokalplankortet, kortbilag B.

Veje og andre arealer til intern trafik skal med beplantning gives et grønt profil. Beplantning skal fungere som rumskabende elementer der giver karakter, samt skaber læ og skygge. Der skal være mulighed for at lave udendørs opholdsarealer på udvalgte steder. Derudover skal beplantningen bidrage til at øge biodiversiteten i området. Det skal endvidere tilstræbes, at områder friholdes for bebyggelse, holdes med et lavt plejeniveau. Hvorved der gives bedre muligheder for at vilde dyr og planter kan leve her.

Lokalplanen beskriver, at der skal etableres grøfter og mindre regnvandsbassiner til rensning og forsinkelse af nedbør fra befæstede arealer. Derudover vil øvrige arealer være tilkoblet spildevandssystemet og overfladevandet påvirker derfor ikke vandløbene. Der kan inden for området ikke etableres større regnvandsbassiner med et permanent vandspejl.

Trafikale forhold

Lokalplanområdet vejbetjenes fra Grimstrupvej (Hovedvej 191) med to overkørsler. Der skal i forbindelse med lokalplanens udarbejdelse laves en udbygningsaftale om etablering af et signalanlæg i krydset ved Grimstrupvej / Tingvejen, som skal sikre en god trafikafvikling på Tingvejen samt tilkørselsforhold til Transportcentret.

Ankommer man til området i lette og mindre køretøjer som personbiler, er der mulighed for indkørsel via den vestligste overkørsel fra Grimstrupvej. Herfra kommer bilisterne ind i områdets vestlige del ad en stamvej, som fordeler trafikken ud i området med servicefunktioner og restauranter, tættest på Tingvejen, fra punkterne A til B i henhold til kortbilag B. Herfra kan man også forsætte via stamvejen ind i erhvervsområdet mod øst til delområde II

Hvis man benytter den østligste overkørsel fra Grimstrupvej kører man direkte ind i erhvervsdelen i delområde II, hvor det primært er den tunge trafik, som skal benytte vejen. Denne ind- og udkørsel benyttes udelukkende af tunge køretøjer, hvor det skal sikres at lastbiler op til 25 meter kan køre til delområde II. Fra delområde II kan man ligeledes køre til delområde I hvor vejforbindelsen forbinder punkterne C og D i henhold til kortbilag B.

Vejudlægget på stamvejene A-B og C-D skal samlet være minimum 24 meter. Vejprofilet skal etableres på minimum 8 meter med en rabat på minimum 5 meter til hver side med grøfter til afvanding samt beplantning og yderst et grønt areal med plads til sti- eller gangforbindelser på minimum 3 meter.



Langs Tingvejen og nord for Grimstrupvej, uden for lokalplanområdet, løber en dobbeltrettet cykelsti, som kan tilkøbes stisystemet inden for lokalplanområdet.

Inden for lokalplanområdet udlægges stisystemer primært langs stamveje samt i beplantningsbæltet på minimum 2 meter (i princippet som på illustrationsplanen). Det skal understøtte de bløde trafikanters muligheder for at bevæge sig sikkert rundt i området. Der skal sikres overgange på stamveje for bløde trafikanter, således at bløde trafikanter kan krydse de interne veje i Delområde I.

Esbjerg Kommune skal godkende antallet af parkeringspladser under hensyn til bygningernes anvendelse og byggelovens almindelige bestemmelser. Parkeringspladser skal etableres efter behov, og parkering skal etableres på egen grund.



Illustrationsplan

Miljømæssige forhold

Bestemmelser om støj er fastlagt i kommuneplanen.



Støjbelastningen for virksomhed må ikke overstige 70/70/70 dB(A) uden for egen grundgrænse inden for lokalplanområdet. Erhverv inden for lokalplanområdet skal overholde grænseværdier for virksomhedsstøj i nærliggende områder og ved fritliggende boliger i det åbne land i henhold til Miljøstyrelsens vejledninger.

Virksomhedsstøj

Virksomheder inden for området skal overholde gældende grænseværdier for emissioner fastsat i medfør af miljøbeskyttelsesloven

Støjbelastningen fra hver virksomhed fastsættes for perioderne dag/aften/nat til:

- max 70/70/70 dB(A) uden for egen grundgrænse i området,
- max tilladte støj i naboerhvervsområder,
- max 55/45/40 dB(A) i centerområder (herunder blandet bolig og erhverv) og ved boliger i det åbne land,

Trafikstøj (vejstøj, jernbanestøj)

Inden for støj-isolinjen må der ikke tillades etableret støjfølsom anvendelse, medmindre det i henhold til de til enhver tid gældende love, vejledninger og lignende godtgøres, at grænseværdierne med f.eks. støjdæmpende foranstaltninger kan respekteres, og det i øvrigt ikke er en belastning over for den tilladte aktivitet, der er baggrund for støj-isolinjen.

Støv- og støjgener i anlægsfasen

Anlægsfasen vil kunne give anledning til støj- og støjgener i omgivelserne.

Det forudsættes, at generne forsøges minimeret mest muligt.

Esbjerg Kommunes "Forskrift for visse miljøforhold ved midlertidige bygge- og anlægsarbejder i Esbjerg og Fanø Kommune" skal overholdes.

Støv og lugt

Produktionserhverv

Ifølge Planlovens §15a og §15b skal der tages hensyn til eksisterende produktionsvirksomheder ved planlægning for miljøfølsom anvendelse, herunder områder med boliger.

Lokalplanen giver ikke mulighed for anvendelse, der indebærer væsentlig påvirkning af omgivelserne med støv og lugt.

Risikovirksomheder

Lokalplanområdet er beliggende i umiddelbar nærhed til et biogasanlæg som i dag ikke er klassificeret som en risikovirksomhed. Esbjerg Kommune har godkendt en fase 2 udvidelse af biogasanlægget, som medfører at



anlægget kan forventes at blive en risikovirksomhed. Der er foretaget en høring af berørte myndigheder i forbindelse med lokalplanområdets nærhed til mulig fremtidig risikovirksomhed (biogasanlæg) syd for projektområdet. De hørte myndigheder er:

- Arbejdstilsynet
- Sydvestjysk Brandvæsen
- Beredskabsstyrelsen
- Ribe Stift
- Din Forsyning Vand og Spildevand
- Trafikstyrelsen
- Politiet
- Kulturstyrelsen
- Kystdirektoratet
- Naturstyrelsen
- Region Syddanmark
- Sydvestjyske Museer
- Esbjerg Kommune, Miljø

Der er indkommet høringssvar fra Beredskabsstyrelsen og Industrimiljø vedr. risikoforhold for brand- og eksplosionsfare samt en generel opmærksomhed på nærheden til den mulige fremtidige risikovirksomhed.

Der er i lokalplanen med tilhørende miljøvurdering blevet vurderet på afstanden til den fremtidige risikovirksomhed og taget hensyn til anvendelse og afstandskrav i planlægningen.

Der er i kommuneplanen fastsat retningslinjer for biogasanlæggets risikozoner. Lokalplanforslag nr. 10-030-0007 hvad angår bebyggelse og anvendelse er ikke arealsammenfaldende med risikozonen for biogasanlægget. Lokalplanforslaget muliggør ikke etablering af risikovirksomheder på arealer og ligeledes planlægges der ikke for sårbare og miljøfølsomme anvendelser. Det vurderes derfor at der ikke vil være nogen påvirkning på biogasanlæggets fremtidige udvidelsesmuligheder eller drift.

Menneskers sårbarhed overfor lugtgener vurderes at være høj, da lugte kan give ubehag. Forskellige mennesker kan dog opfatte både lugte og deres koncentrationer forskelligt. Da biogasanlægget overholder lugtemissionerne, vurderes intensiteten af lugtpåvirkning at være lav. Den geografiske udbredelse vurderes ligeledes at være lokal, og varigheden permanent, da biogasanlægget er i fuld drift. Den samlede påvirkning vurderes ikke at påvirke planen.

Afledning af regnvand

Lokalplanområdet vil blive omfattet af Spildevandsplan 2022-2027 som et spildevandskloakeret kloakopland. Regnvandet fra befæstede arealer skal nedsives inden for området, mens regnvandet fra ubefæstede områder uhindret kan nedsive og afstrømme på overfladen som i dag.

For at kunne håndtere overfladevandet, giver lokalplanen mulighed for at etablere grøfter, smalle regnvandsbassiner eller andre LAR-løsninger, hvorfra vandet nedsives i området. De valgte løsninger må efter aftale med Esbjerg Lufthavn ikke medføre længerevarende blankt vandspejl.

Anlæg til håndtering af overfladevand skal som minimum dimensioneres til at kunne rense og nedsive overfladevandet fra en klimafremskrevet regnhændelse på T=5. Vandhåndteringsplanen for området beskriver dog en mulighed for, at området kan disponeres således at arealerne kan håndtere op til en 100 års regnhændelse. Derudover skal man grund af den § 3 beskyttede mose og vandløbet Dyring Bæk, der ligger øst



for planområdet, kunne tilbageholde en skybrudshændelse inden nedsivning ved nærmere planlægning af området.

Nedsivningen af overfladevand fra de befæstede arealer skal ske ved etablering af grøfter og bassiner med filtermuld, der binder eventuelle forurenende stoffer, og forsinkelse. For at kunne håndtere skybrudshændelser kan der etableres faskiner under de store parkeringsarealer, rørbassiner under befæstede arealer, parkeringsområderne der kan tilbageholde vand i kortere perioder etc. inden vandet nedsives.

Miljøfremmede stoffer afsættes på befæstede arealer i forbindelse med vejtrafik og skylles herefter videre fra vejarealet med regnvandet. Miljøfremmede stoffer i vejvand kan være giftige overfor både mikroorganismer, flora og fauna. Giftigheden beror i høj grad på, hvor meget af stoffet, der er opløst, men også de partikelbundne stoffer som kan være problematiske, hvis de bliver udledt til en mose eller en recipient, f.eks. et vandløb, da stofferne kan ophobes i sedimentet.

Udledning af miljøfremmede stoffer kan være toksiske i selv små mængder, og organisk stof vil være iltforbrugende i vandløb og søer. Næringssalte såsom fosfor og kvælstof, der udledes med vejvandet, kan i store nok mængder også resultere i iltsvind.

Ved en eventuel dispensation til afledning af overfladevand til Dyring Bæk skal det ske nedstrøms mosen, og med de rette rensningsforanstaltninger, som sikrer, at tilledningen ikke er en hindring for at opnå god økologisk tilstand i vandløbet.

Udbygningsaftale

Planlovens § 21b åbner mulighed for, at en grundejer kan tage initiativ til en frivillig aftale med kommunen om at bidrage til udbygningen af infrastruktur i de tilfælde, hvor grundejeren finder det hensigtsmæssigt i forhold til udnyttelse af sin ejendom. Der er indgået en udbygningsaftale mellem grundejer / investor og Esbjerg Kommune med henblik på at sikre god trafikafvikling i området. (den er ikke indgået, men der ligger et udkast til det).

I forbindelse med lokalplanen indgår Esbjerg Kommune og investor en frivillig udbygningsaftale om infrastrukturanlæg.

Aftalen omfatter etablering af følgende infrastrukturanlæg:

Udbygningsaftale omfatter følgende:

- Etablering af nyt signalanlæg i krydset ved Grimstrupvej / Tingvej, med tilhørende cykelstier.
- At alle uforudset udgifter i forbindelse med etablering og godkendelse håndteres af udvikler eller køber af projektet

Udkast til udbygningsaftalen offentliggøres sammen med lokalplanforslaget, jf. planlovens § 21b)

ANDRE PLANER OG LOVE

Forhold til anden planlægning

Kommuneplan/Kommuneplanændring

Lokalplanen er i overensstemmelse Kommuneplan 2018-2030.

I det nedenstående redegøres for sammenhængen mellem lokalplanen og den gældende kommuneplan.



Zoneforhold

Hele lokalplanområdet ligger i landzone. I overensstemmelse med kommuneplanændringen overføres landzonearealet til byzone således, at hele lokalplanområdet fremover er byzone.

Rækkefølge

Området er omfattet af tids- og rækkefølgebestemmelser. Udstykning og bebyggelse af området skal ske i overensstemmelse med kommuneplanens senest vedtagne tids- og rækkefølgebestemmelser.

Anvendelse

I overensstemmelse med kommuneplanen planlægges området til erhvervsområde i form af transporttøgt serviceerhverv uden boliger med tilknyttede kontorfaciliteter. Der må ikke etableres anvendelser, der skærper miljøkravene til omgivelserne.

Bebyggelse

Lokalplanens bebyggelsesregulerende bestemmelser er i overensstemmelse med kommuneplanens rammer, hvor Bygningshøjden fastsættes i overensstemmelse med Byggelovens bestemmelser. I lokalplanen fastsættes en maksimal bebyggelsesprocent på 100 for den enkelte ejendom og en maksimal bygningshøjde på 20 meter.

Bygningshøjden sikres ved at lokalplanområdet er underlagt servitut 1927-49 'Dok. Om luftfartshindringer mv.' af den 19.01.1978. Servitutten stiller krav om, at ethvert projekt, der vil medføre luftfartshindringer, der er 20 meter over terræn eller mere, skal forelægges for luftfartsvæsenet.

Opholdsarealer

Der fastsættes bestemmelser for rimelige, velbeliggende og anvendelige opholdsarealer.

Opholdsarealerne placeres således at de udgør et aktiv for funktioner som restaurant, servicefunktioner, kontor og andre fælles funktioner. hvor der er mulighed for sol og læ med afskærmning mod vindforhold og trafik. Opholdsarealer skal indrettes så de opfordrer til ophold med bænke, legepladser, overdækninger eller lignende.

Bevaringsværdige bygninger

De bevaringsværdige bygninger skal tilstræbes bevaret i forbindelse med tiltag i området. Af hovedstrukturens retningslinjer for kulturmiljøer og bevaringsværdige bygninger i det åbne land fremgår det, hvilke kategorier af bevaringsværdige bygninger, der tilstræbes bevaret i det enkelte område.

Bevaringsværdige bygninger inden for SAVE bevaringsværdier 1-5 er udpeget i kommuneplanen. Esbjerg Kommunes bevaringsstrategi tilstræber at bevare de bevaringsværdige bygninger i de afgrænsede kulturmiljøområder og bygninger med bevaringsværdi 1-3 uden for de afgrænsede kulturmiljøområder.

Ejendommen Grimstrupvej 125 er udpeget med bevaringsværdi 5 og tillades nedrevet ved lokalplanens endelige vedtagelse.

Klimatilpasning

Esbjerg Kommune stiller klimatilpasningskrav ved udformningen af nye byudviklingsområder.

Den fremtidige hverdagsregn kan håndteres indenfor projektområdet, og de nuværende arealreservationer til grøfter og skybrudslavninger, er en realistisk estimering af nødvendigt areal. Ud fra nuværende viden vurderes



det at der er gunstige forhold for nedsivnings i lokalplanområdet, og at grundvandsdybde ikke burde give problemer. Grøftesnit og konkrete dybder skal dimensioneres i et fremtidigt detailprojekt, når den reelle hydrauliske ledningsevne kendes.

Der henvises til planens miljøvurdering for yderligere beskrivelse af regnvandshåndtering og klimatilpasning.

Kulturmiljøer

Bevaringsværdige helheder, bebyggelser og anlæg skal fastholdes som kulturmiljøer. Inden for kulturmiljøer skal bebyggelse og anlæg placeres og udformes, så det indpasses bedst muligt i kulturmiljøet og på en måde så det bidrager til at fastholde, forbedre og genskabe kulturmiljøer.

Transportcenteret kan ses fra Kulturmiljøet ved Sadderup. Fra denne retning ligger transportcentret dog bag biogasanlægget og lokalplanen indeholder bestemmelser for bygningernes højde og volumener. Derudover arbejdes der generelt med et plantebælte som overgang mod motorvejen. Biogasanlægget og motorvejen virker derfor som en barriere foran transportcentret så det ikke påvirker den visuelle oplevelse af området fra Kulturmiljøet ved Sadderup.

Kystnærhedszonen

Området er ikke beliggende inden for kystnærhedszonen.

Lufthavnens hindringsplan

Begrænsninger i forhold til højde og placering af byggeri og anlæg fremgår af Lufthavnens hindringsplan, som er udarbejdet i henhold til gældende sikkerhedsregler i lufthavne og nationale- og internationale flyvninger.

Lokalplanområdet ligger indenfor lufthavnens højdegrænseplan (jf. servitut 1927-49 'Dok. Om luftfartshindringer mv.' af den 19.01.1978) hvilket medfører restriktioner om bygningers højde. Lufthavnens højdegrænseplan er uden betydning for lokalplanens realisering, da der i henhold til lokalplanens bestemmelser ikke tillades bebyggelse med en højde, der overstiger 20 meter over terræn, mens højspændingsanlæg ikke overstiger 32 meter over terræn.

Af hensyn til at minimere risikoen for større flokke vandfugle og konflikt med lufttrafikken fra Esbjerg Lufthavn, skal regnvandsbassin udformes med smalt vandspejl mellem bredder, med så stor vanddybde som muligt, høje kanter på min. 0,5 meter og med tæt træbeplantning tæt ved bassinkanter. Forholdene omkring lufthavnen er nærmere beskrevet i miljørapporten.

Det vil sige, at bygninger og anlæg indenfor lokalplanområdet ikke må have en højde, der overskrider lufthavnens hindringsplan. Dette er sikret ved hjælp af bestemmelser, der fastsætter ny bebyggelses maksimale højde.

Eksisterende lokalplaner

Inden for lokalplanområdet er der ingen gældende lokalplaner eller byplanvedtægter.

Bindinger



Beskyttet dige

I områdets sydøstlige del findes et beskyttet dige. Jord- og stendiger er beskyttet i museumslovens § 29a. Digernes tilstand ikke må ændres.

Skiltning i det åbne land

Der må ikke opsættes plakater, afbildninger, fritstående skilte, lysreklamer og andre indretninger i reklame- og propagandaøjemed i det åbne land, jf. Naturbeskyttelseslovens § 21. Tilsyn med skiltning i det åbne land på ejendomme, der grænser op til statsvejnettet, føres af Vejdirektoratet.

Trafik

Området er omfattet af byggelinjer fra de omkringliggende veje. Mod E20 Esbjergmotorvejen findes der dels en byggelinje på 50 meter fra vejudlæggets midte, dels en byggelinje på 25 meter ifm. frakørselsrampen ved Kors Kroen. Derudover findes der en byggelinje på 25 meter fra vejmidten ifm. Tingvejen. Indenfor byggelinjerne må der ikke placeres faste anlæg, her underbygninger, uden vejdirektoratets samtykke. Der kan dog etableres beplantning og haveanlæg.

Tingvejen og Grimstrupvej er særtransport ruter og derfor må bygninger og trafikhåndteringen ikke påvirke muligheden for vejens brug til særtransport. Etableringen af et signalanlæg i krydset ved Grimstrupvej / Tingvejen som indeholdes i udbyningsaftale sikrer, at særtransporter kan passere i henhold til gældende regler. Forholdet omkring trafik og trafiksikkerhed er nærmere beskrevet og vurderet i miljørapporten, der fremlægges sammen med lokalplanforslaget.

Bevaringsværdig bygning

Inden for lokalplanområdet findes en bevaringsværdig bygning, med en save bevarings værdi på 5. I nærområdet omkring lokalplanen findes der 3 andre bygninger med samme værdi. Esbjerg kommune vurderer ikke at der vil være nogle konflikter med den bevaringsværdig bygning. Forholdet omkring bevaringsværdige bygninger er nærmere beskrevet og vurderet i miljørapporten, der fremlægges sammen med lokalplanforslaget.

Beskyttet natur

Tæt på lokalplanområdet mod øst findes et beskyttet vandløb og en mose. I beskyttet natur må der ikke ske tilstandsændringer. Forholdet omkring den beskyttede natur er nærmere beskrevet og vurderet i miljørapporten, der fremlægges sammen med lokalplanforslaget.

Fortidsminde beskyttelseslinjer

Den sydligste del af lokalplan er lige berørt af en beskyttelseslinje fra et fortidsminde, på den anden side af mortervejen. Området skal ikke bebygges jf. byggelinjen fra mortervejen, derfor ses der ingen problematikker.

Støj

Nordvest for lokalplanområdet ligger en speedway bane og mod syd ligger motorvejen. Begge kaster store støj iso-linjer, men da der ikke planlægges for følsomt anvendelse, er det ikke nogle konflikter. Alligevel er forholdet omkring støj nærmere beskrevet og vurderet i miljørapporten, der fremlægges sammen med lokalplanforslaget.

Oversvømmelse

Lokalplan området er omfattet af både håndterbar og alvorlig oversvømmelsestrussel. Der må ikke planlægges for ny bebyggelse, medmindre det ved nye valide beregninger kan påvises, at der ikke er risiko for denne type oversvømmelse i fremtiden. Forholdet omkring vand på sitet er nærmere beskrevet og vurderet i miljørapporten, der fremlægges sammen med lokalplanforslaget.

Sektorplaner

Spildevandsplanen



Lokalplanområdet er ikke omfattet af Esbjerg Kommunes spildevandsplan. Der udarbejdes tillæg til spildevandsplanen, som vil inddrage området som et spildevandskloakeret område. Alt tag og overfalde vand skal håndteres lokalt ved nedsivning, sådan der ikke sker tilstands ændring for den beskyttet natur. Området er planlagt til at være alment forsynet).

I spildevandsplanen er der begrænsninger på afledningen af overfladevand til kloaksystemet. Esbjerg Kommune skal godkende anlæg for håndtering af overfladevand.)

Forhold til anden lovgivning

Lov om miljøvurdering af planer og programmer og af konkrete projekter

Anlæg i lokalplanområdet, der må antages at påvirke miljøet væsentligt, må ikke påbegyndes, før der er meddelt en § 25-tilladelse i henhold til Miljøvurderingsloven på baggrund af en miljørapport/miljøkonsekvensrapport (VVM).

Ifølge Miljøvurderingsloven - Bekendtgørelse nr. 448 af lov om miljøvurdering af planer og programmer og af konkrete projekter (VVM) af 10/05/2017 - skal planer, der kan forventes at få væsentlige indvirkninger på miljøet, ledsages af en miljøvurdering (miljørapport).

Esbjerg Kommune har vurderet, at lokalplan og kommuneplanændring har en karakter, der vil kunne få væsentlig indvirkning på miljøet, jf. miljøvurderingslovens § 8 stk. 1, nr. 3. Der er derfor gennemført miljøvurdering af planforslagene.

På baggrund af en afgrænsning og høring af berørte myndigheder omfatter miljørapporten følgende emner:

- Landskab - Visuel påvirkning, samt lyspåvirkning.
- Kulturarv - Bevaringsværdig bygninger samt en del fortidsminder
- Natur og biodiversitet – Beskyttet mose og vandløb,
- Vand – Tilstands ændring, derfor overfladevand, regnvandshåndtering og recipienter
- Spildevand – Trykledning mod John Tranums Vej eller til Skads med underføring af motorvejen
- Luft og klima - Lokale luftkvalitet
- Jordbund - Risiko for jordforurening, vand og tankanlæg
- Befolkning og trafik – Trafiksikkerheden og trafik påvirkning af omkringliggende byer
- Menneskers sundhed – Støjgrænser ved boliger, attraktivt ude og inde arealer

Konkrete projekter og virksomhedstyper, der ønskes realiseret inden for lokalplanområdet kan være omfattet af pligt til miljøkonsekvensvurdering (VVM) af det enkelte projekt.

Anlæg i lokalplanområdet, der må antages at påvirke miljøet væsentligt, må ikke påbegyndes, før der er meddelt en § 25-tilladelse i henhold til miljøvurderingsloven på baggrund af en miljøkonsekvensrapport (VVM)



Museumsloven

Ifølge Museumsloven har bygherren ret til, før der igangsættes jordarbejde, at anmode Sydvestjyske Museer om en udtalelse om risiko for ødelæggelse af væsentlige fortidsminder. Det kan være hensigtsmæssigt for at forebygge forsinkelse ved bygge- og/eller anlægsarbejde. Udtalelsen skal tilkendegive, om det er nødvendigt at gennemføre en arkæologisk undersøgelse. Formålet er at sikre væsentlige bevaringsværdier for eftertiden.

Findes der i lokalplanområdet under jordarbejder grave, gravpladser, bopladser, ruiner eller andre jordfaste fortidsminder, skal arbejdet standses i det omfang, det berører fortidsmindet (Museumslovens § 27). Fundet skal straks anmeldes til Sydvestjyske Museer.

Det anbefales af Sydvestjyske Museer, at der laves en arkæologisk forundersøgelse i god tid forud for anlægsarbejderne.

Naturbeskyttelsesloven

(Der er fundet en beskyttet naturtype inden for lokalplanområdet. Inden for området er der fundet et beskyttet sten- og jorddige. Med mere er området opland til en nært liggende §3 beskyttet mose hvor der er fundet Kæruld. Derfor skal mosen og dige bevares. Bebyggelse og befæstelse i lokalplanområdet må ikke påvirke forholdene i Mosen og diget. Forholdet til beskyttede diger og mose er nærmere beskrevet og vurderet i miljørapporten, der fremlægges sammen med lokalplansforslaget.

Vandløbsloven

Der er ikke fundet nogen beskyttet vandløb inden for lokalplanområdet. Dog er området opland til en nært liggende beskyttet vandløb. Vandløbet skal bevares og kan ikke belastes af store mængder vand. Derfor må bebyggelse og befæstelse i lokalplanområdet må ikke påvirke forholdene i vandløbet. Forholdet til de beskyttede vandløb er nærmere beskrevet og vurderet i miljørapporten, der fremlægges sammen med lokalplansforslaget.

Jordforureningsloven

Ifølge kommuneplanen skal der ved lokalplanlægning tages stilling til forureningskortlagte arealer indenfor lokalplanområdet.

Der er ikke registreret V1 eller V2-kortlagte arealer med kendskab til konkret forurening inden for lokalplanområdet.

Ved jordflytning fra de V1-kortlagte områder skal der forinden ske anmeldelse til Esbjerg Kommune. Ved den endelige vedtagelse vil lokalplanområdet overgå til byzone. Ifølge Jordforureningslovens §50a anses al jord i byzone som udgangspunkt for at være lettere

forurenede (områdeklassificering). Derfor skal der ved et regulativ tages stilling til, om det område der overgår fra landzone til byzone, skal undtages for områdeklassificeringen.

Grundvandsbeskyttelse



Planområdet ligger i område med drikkevandsinteresser (OD), men uden for områder med særlige drikkevandsinteresser (OSD), indvindingsoplande for vandværker og boringsnære beskyttelsesområder (BNBO).

Der planlægges for særligt grundvandstruende virksomheder. Derfor er der i lokalplanen indarbejdet hensyn til beskyttelse af grundvandet, idet virksomheders anlæg med olie og kemikalier skal placeres på befæstet underlag med fast og tæt bund og med opkant, hvor overfladevand opsamles og ledes til regnvandsbassin med rensning. Forholdet omkring drikkevandsinteresser er nærmere beskrevet og vurderet i miljørapporten, der fremlægges sammen med lokalplanforslaget.

Landbrugsloven

Arealer der er pålagt landbrugspligt kan først udnyttes til lokalplanens formål, når landbrugspligten er ophævet efter landbrugslovens regler.

EUs naturdirektiver

Natura 2000

EU's naturbeskyttelsesdirektiver, fuglebeskyttelsesdirektivet og habitatdirektivet pålægger EU's medlemslande at bevare en række arter og naturtyper, som er sjældne, truede eller karakteristiske for EU-landene. Det skal ske ved at udpege særlige områder, hvor disse arter og naturtyper er beskyttede. Habitatområderne og fuglebeskyttelsesområderne udgør tilsammen Natura 2000-områderne.

Det er myndighedens ansvar at sikre sig, at der er tilvejebragt tilstrækkelige oplysninger til at afgøre, om planen/projektet kan skade et Natura 2000-område.

Planen er screenet og skal ikke konsekvensvurderes efter Direktiv 92/43/EØF af 21. maj 1992 fra Rådet for de europæiske fællesskaber. Begrundelsen er at planen ikke ligger inden for et Natura 2000 område, samt at ingen Natura 2000 områder vil blive påvirket.

De nærmeste Natura 2000-områder ligger i en afstand af ca. 6 km.

Bilag IV-arter

Bilag IV i EU's habitatdirektiv indeholder en liste over udvalgte dyre- og plantearter, som medlemslandene er forpligtet til generelt at beskytte, både inden for og uden for Natura 2000-områderne. Det handler bl.a. om forbud mod ødelæggelse af yngle/rasteområder og mod at forstyrre fugle på reder.

Hvis det ikke kan udelukkes, at en plan eller et projekt kan påvirke et Natura 2000-område væsentligt, skal der foretages en konsekvensvurdering af virkningerne på Natura 2000-området under hensyn til bevaringsmålsætningerne for det pågældende område jf. habitatbekendtgørelsens § 7, stk. 2.

De nærmeste Natura 2000-områder ligger i en afstand af ca. 6 km. Overfladevand fra lokalplanområdet ledes til Kvaglund Bæk, der har udløb ved Sædding strand mere end 1 km fra Natura 2000 - området Vadehavet.

På den baggrund skønnes planen ikke i sig selv eller i forbindelse med andre planer og projekter at kunne påvirke Natura 2000-områder væsentligt. Planen skal således ikke konsekvensvurderes efter Direktiv 92/43/EØF af 21. maj 1992 fra Rådet for de europæiske fællesskaber.



Der er på baggrund af naturundersøgelser ikke fundet bilag IV-arter inden for planområdet. Det kan ikke udelukkes at visse arter kan forekomme i området, men der er ikke egnede levesteder inden for plan- og projektområdet. Planen skønnes ikke i sig selv eller i forbindelse med andre planer og projekter at kunne medføre ødelæggelse af yngle- og rasteområder for beskyttede arter på habitatdirektivets bilag IV.



RETSVIRKNINGER

Efter Plan & Byudviklingsudvalgets endelige vedtagelse og offentliggørelse af lokalplanen må ejendomme, der er omfattet af planen, efter Planlovens § 18 kun bebygges eller anvendes i overensstemmelse med planens bestemmelser.

Lovlig eksisterende bebyggelse eller lovlig anvendelse, som er etableret før offentliggørelsen af planforslaget, kan fortsætte som hidtil. Lokalplanen medfører ikke i sig selv krav om at etablere de anlæg mv., der er omtalt i planen.

Byrådet kan ifølge Planlovens § 19 meddele dispensation fra lokalplanens bestemmelser, hvis dispensationen ikke er i strid med principperne i planen.

Mere væsentlige afvigelser fra planen kan gennemføres ved tilvejebringelse af ny lokalplan. Private byggeservitutter og andre tilstandsservitutter, der er uforenelige med lokalplanens formål, fortrænges af planen.

Tilstandsservitutter, hvis opretholdelse vil være i strid med lokalplanens formål, kan gøres ugyldige, når de angives i lokalplanen.

En ejendom kan jf. planlovens §§ 48 og 49 til enhver tid begæres overtaget af kommunen mod erstatning:

- når ejendommen udlægges til offentlige formål;
- når det i lokalplanen er bestemt, at en bebyggelse ikke må nedrives uden tilladelse fra byrådet og tilladelsen nægtes;
- når det i lokalplanen er bestemt, at der ikke kan ske større byggearbejder på eksisterende bebyggelse uden tilladelse fra byrådet og tilladelsen nægtes.

Pligten til overtagelse påhviler dog kun kommunen, hvis den pågældende ejendom ikke kan udnyttes på en økonomisk rimelig måde i overensstemmelse med den faktiske udnyttelse af de omkringliggende ejendomme.

Hvis en ejendom, der anvendes til landbrug, gartneri, planteskole eller frugtplantage helt eller delvist overføres fra landzone til byzone eller sommerhusområde, kan ejeren inden fire år efter overførslen forlange ejendommen overtaget af kommunen mod erstatning.

I henhold til Planlovens § 47 kan der foretages ekspropriation af private ejendomme eller rettigheder over ejendomme, når ekspropriationen vil være af væsentlig betydning for virkeliggørelse af lokalplanen.

Såfremt byggeforholdene i øvrigt ikke er reguleret i nærværende lokalplan, gælder Planlovens og Byggelovens bestemmelser.

Esbjerg Kommune har påtaleret, for overtrædelse af bestemmelserne i nærværende lokalplan.

Midlertidige retsvirkninger

Fra starten af den offentlige høringsperiode har lokalplanforslaget efter Planlovens § 17 den midlertidige retsvirkning, at ejendomme inden for området ikke må bebygges eller udnyttes på en måde, der skaber risiko for foregribelse af den endelige plans indhold.



Forbuddet omfatter også bebyggelse og anvendelse, der er i overensstemmelse med forslaget. En byggetilladelse, der er udstedt før offentliggørelsen af planforslaget, berøres ikke.

Den foreløbige retsvirkning gælder indtil lokalplanen er offentliggjort efter endelig vedtagelse. Dog gælder den foreløbige retsvirkning højst ét år efter offentliggørelsen af lokalplanforslaget.

Efter den offentlige høringsperiode, og inden Byrådets endelige vedtagelse af lokalplanen, kan Byrådet tillade, at ejendomme bebygges eller udnyttes efter forslaget, hvis dette er i overensstemmelse med kommuneplanen, og der ikke er tale om et byggearbejde m.v., der er lokalplanpligtigt.



BESTEMMELSER

§1 LOKALPLANENS FORMÅL

Lokalplanen har til formål

at sikre områdets anvendelse til erhvervsområde i form af transportrelaterede virksomheder som transport-, logistik-, og fremstillingsvirksomheder med tilhørende servicefunktioner, lager / højlager, liberale erhverv samt transportrelaterede servicefunktioner som parkering, tankanlæg, opladningsfunktioner, vaskehal, restaurationer og chaufførhotel,

at fastsætte bestemmelser for en funktionel og sikker afvikling af trafikken i området,

at sikre en arkitektonisk helhed på facadebebyggelsen mod motorvejen,

at etablere et grønt plantebælte som overgang mod omgivelserne og muliggøre stiforbindelser i området.

at forebygge miljøkonflikter inden for lokalplanområdet og i forhold til omgivelserne.

at give mulighed for at nedrive bevaringsværdig bebyggelse inden for området.

§2 OMRÅDETS AFGRÆNSNING OG ZONEBESTEMMELSER

- 2.1. Lokalplanen afgrænses som vist på Matrikelkort Bilag A og omfatter matriklerne 27i Skads, Esbjerg Jorder, 4m Lunde, Esbjerg Jorder og størstedelen af 4l Sadderup, Esbjerg Jorder samt et mindre areal af vejmatrikel 7000aa Skads, Esbjerg Jorder.

Ligeledes omfattes alle parceller der efter byrådets 1. behandling af lokalplanen udstykkes heraf.

- 2.2. Lokalplanområdet opdeles i delområderne I og II, som vist på kortbilag B.

- 2.3. Ved den offentlige bekendtgørelse af lokalplanens vedtagelse overføres lokalplanområdet til byzone.

§3 OMRÅDETS ANVENDELSE

- §3.1 Området udlægges til erhvervsformål inden for miljøklasse 2-6.

Områdets udlægges til erhvervsområde og som et transportcenter i form af transporttunt serviceerhverv uden boliger med tilknyttede kontorfaciliteter.



§3.2 Området udlægges til erhvervsområde i form af transportrelaterede virksomheder som transport-, logistik-, og fremstillingsvirksomheder med tilhørende servicefunktioner, lager / højlager, liberale erhverv samt transportrelaterede servicefunktioner som parkering, tankanlæg, opladningsfunktioner, vaskehal, restaurationer og chaufførhotel.

Delområde I

§3.3 Virksomheder i området skal ligge inden for miljøklasse 2-3.

§3.4 Delområde I udlægges til liberale erhverv, transportrelaterede servicefunktioner som parkering, tankanlæg, opladningsfunktioner, vaskehal, restaurationer med mulighed for drive in, og chaufførhotel.

§3.5 I delområde I kan der udlægges arealer til grønne rekreative områder, opholdsarealer og legepladser.

Delområde II

§3.6 Virksomheder i området skal ligge inden for miljøklasse 3-6.

§3.7 Delområde II udlægges til transportrelaterede virksomheder som transport-, logistik-, og fremstillingsvirksomheder med tilhørende servicefunktioner, lagerfunktioner herunder højlager, liberale erhverv samt servicefunktioner som parkering, tankanlæg, opladningsfunktioner, vaskehal og truckstop med tilhørende chaufførhotel.

Fællesbestemmelser for delområde I og II

§3.8 Inden for området kan der opføres mindre tekniske anlæg primært til områdets forsyning.

§3.9 Der må ikke etableres nogen form for boliger. Hverken som selvstændige boliger eller boliger tilknyttet virksomheder.

§3.10 I begge delområder kan der anlægges grønne arealer og udendørs opholdsarealer.

§3.11 I begge delområde kan der etableres LAR-løsninger til håndtering af regnvand og som vist på bilag B er der efter vandhåndteringsplanen principper reserveret arealet til dette.

§4 UDSTYKNING

§4.1 Lokalplanområdet kan udstykkes i overensstemmelse med lokalplanens område- eller delområdeafgrænsning.

§4.2 I delområde I må der ikke udstykkes grunde til erhvervsformål på mindre end 1000 m², dog er det muligt at udstykke mindre sokkelgrunde.



§4.3 I delområde II må der ikke udstykkes grunde til erhvervsformål på mindre end 2500 m².

§4.4 Mindre skelreguleringer og udstykning til offentlig vej, sti og forsynings- og afløbsledning/afløbsanlæg samt tekniske anlæg som er nødvendige for området og friarealer er tilladt.

§5 VEJE, STIER OG PARKERING

§5.1 Vejadgang til området skal ske fra to overkørsler fra Grimstrupvej, som i princippet på lokalplankort bilag B. Der skal som minimum være en afstand på 200 meter mellem de to overkørsler. Overkørsel C skal dimensioneres efter at kunne håndtere et modulvogntog.

§5.2 Stamvejen i området skal etableres i princippet mellem punkterne A og B samt C og D i princippet på lokalplankort bilag B.

Punkterne A, B, C og D er principielle og er ikke en enegyldig placering af vejen.

§5.3 Stamveje i lokalplanområdet udlægges i en bredde på minimum 24 meter.

Heraf udlægges selve vejprofilet i en bredde på minimum 8 meter og minimum 8 meter rabat til hver side med mulighed for grøfter til afvanding, beplantning og stiforbindelser. Stamvejen og indkørslerne til de enkelte virksomheder skal i videst muligt omfang begrønnes med opstammede træer og/eller buske så der skabes en struktur og rytme.

§5.4 Veje, stier og parkeringsbåse etableres med fast, ikke-permeabel belægning som beton, asfalt eller lignende med en tykkelse beregnet til tung trafik, således at der ikke kan forekomme nedsivning til grundvandet.

Nedsivning af overfladevand fra veje og pladser skal forhindres ved etablering af kanter eller lignende omkring disse.

§5.5 Esbjerg Kommune skal godkende antallet af parkeringspladser under hensyn til bygningernes anvendelse og byggelovens almindelige bestemmelser. Parkeringspladser skal etableres efter behov, og parkering skal etableres på egen grund.

§5.6 Som udgangspunkt gælder følgende regler: For restaurationer, tankstationer og lignende, 1 p-plads pr. 50 m². For liberale erhverv, kontorer og lignende, 1 p-plads pr. 75 m². For større erhverv som fremstillingsvirksomheder og lager/højlager regnes arealet kun for kontordelen. Hvis det kan dokumenteres, at behovet er mindre, kan dette tillades. Ved etableringen parkeringspladser for personbiler i delområde I, skal der hver 8. parkeringsplads tages ud og etableres som et bed der begrønner området. Bedet skal beplantes med lave træer og buske og kan placeres to og to.

§5.7 Stiadgang til lokalplanområdet skal etableres fra dobbelttrættet cykelsti langs Tingvejen i henhold til kort bilag B.



§5.8 Stier inden for lokalplanområdet skal etableres med en anlagt bredde på minimum 2 meter.

§5.9 Alle krydsninger af veje med bløde trafikanter skal trafiksesikres med markerede overgange som fx krydsningsheller eller lignende.

§6 LEDNINGSANLÆG M.V.

§6.1 Nye tekniske forsyningsledninger, herunder højspænding, lavspænding, telefon, antenne, skal fremføres som jordkabler.

§6.2 Fælles ledningsanlæg for flere matrikler i området skal sikres ved tinglyst deklaration, herunder bestemmelser om vedligeholdelse. Tinglyste ledningstraceer skal respekteres.

§6.3 Der skal efter ud fra vandhåndteringsplanens principper etableres anlæg til håndtering af regn- og overfladevand i delområde I og II som vist på bilag B. Anlæg kan etableres som både over- og underjordiske anlæg som grøfter, mindre regnvandsbassiner, eller faskiner og andre LAR-løsninger.

Der må ikke ske direkte nedsivning af forurenede regn- og overfladevand fra køreveje, oplagsarealer, adgangsarealer/stier og parkeringsarealer samt vand fra tage beklædt med tagpap. Der tages stilling til rensekrav i forbindelse med tilladelsen til nedsivning.

§7 BEBYGGELSENS OMFANG OG PLACERING

§7.1 Bebyggelse mod motorvejen og det åbne land skal placeres ud mod skel. Bebyggelsen må dog ikke overskride de beskrevne byggelinjer således, at der sikres et forareal der ikke må bruges til andet en beplantning.

Bygningsfacaden mod motorvejen, hovedvejene og det åbne land må ikke benyttes til oplag, vareindlevering, læsseramper, parkeringsplads og, lignende.

§7.2 Bebyggelsesprocenten for hver enkelt ejendom må ikke overstige 50 %.

§7.3 Bygningshøjden i delområde I må ikke overstige 2 etager og 8,5 meter, målt fra højde over eksisterende terræn.

§7.4 Bygningshøjden i delområde II må inden for højdegrænsezonen må ikke overstige 5 etager og 20 meter, målt fra højde over eksisterende terræn. Dette skal muliggøre højlagere.

Højdegrænsezone er tilbagetrukket 25 meter fra skel, delområdeafgrænsning eller vejbyggelinjer mod motorvejen, som vist på kortbilag 2.

§7.5 Bygningshøjden i delområde II uden for højdegrænsezonen må ikke overstige 3 etager og 12 meter, målt fra højde over eksisterende terræn.



§7.6 Bebyggelse som skorstene, antenner, ventilationsafkast og lignende, kan dog have en større højde dog maksimalt 25 meter.

Ethvert projekt, der vil medføre luftfartshindringer, der er 20 meter over terræn eller mere, skal forelægges for luftfartsvæsenet.

§7.7 Byggelinjer langs veje er fastlagt i følgende afstande fra vejmidte:

fra E20 Esbjergmotorvejen 50 meter fra vejudlæggets midte,
fra afkørselsrampen ved Kors Kroen 25 meter fra vejudlæggets midte,
fra Tingvejen 25 meter fra vejudlæggets midte.

§7.8 Al bebyggelse skal opføres minimum 5 meter fra skel.

§7.9 Der må ikke opføres bebyggelse inden for området beplantningsbælte, som vist på lokalplankort bilag B.

§7.10 Det grønne bælte følger vejbyggelinjer mod E20 Esbjergmotorvejen og Tingvejen dog med en bredde på minimum 10 meter målt fra skel. Mod nordvest er beplantningsbæltet udlagt i en bredde på 10 meter målt fra skel, og mod nordøst 20 meter fra skel.

§7.11 Eksisterende bebyggelse kan nedrives, herunder bevaringsværdig bebyggelse som vist på lokalplankortet, Kortbilag B på følgende ejendomme: Grimstrupvej 125

§7.12 Udnyttelsen af lokalplanområdet kan kun ske under overholdelse af Miljøstyrelsens vejledende grænseværdier for støj.

§8 BEBYGGELSENS UDFORMNING OG YDRE FREMTRÆDEN

§8.1 Facader skal på den enkelte ejendom fremstå som en helhed med hensyn til udformning, materialevalg og farver m.v. Dette betyder, at skift i materialer, farver og udformning skal være overlagte og konsekvent. For ejendommene begrænses valget af materialer og farver til 1 eller 3, da man som udgangspunkt ønsker rolige bygninger der ikke springer i farver og kontraster.

§8.2 Hvis man ønsker at bruge flere materialer/farver, skal det dokumenteres, at det har en særlig positiv indvirkning på bygningens arkitekturen. Ydervægge skal udføres i teglsten, skærmtegl, beton, glas, træ, natursten eller lette pladematerialer som stål-, komposit- og metalplader eller lignende.

Mindre bygningsdele kan desuden udføres i zink, stål, kobber og aluminium.

§8.3 Facader mod motorvejen i delområde I og II med en længde på mere end 50 meter, skal udføres med variation som tilbagetrækning / fremspring i facaden eller skift i materialer eller farve.

§8.4 Facader og tage skal fremstå i afdæmpede farver og må ikke fremstå i reflekterende materialer eller signalfarver, der kan virke stærkt iøjnefaldende eller generende for omgivelserne.



§8.5 Tage skal udføres som flade tage eller med ensidig taghældning

§8.6 Tekniske bygningsdele og installationer synlige fra vejarealer som for eksempel elevatorer, ventilation, klimaanlæg og solfangere med videre skal afskærmes eller indeholdes i bygninger, på tagene eller på anden måde indgå som en integreret del af bygningens arkitektur.

Det tages forbehold for at fremtidige anlæg kan etableres på terræn såfremt anlægget kræver det.

§8.7 For solenergianlæg, er følgende gældende:

- Solenergianlæg kan placeres på bygningers tage eller på terræn, inden for de beskrevne byggelinjer i delområde II. Solceller må kun placeres på bygningers tage i delområde I.
- Solenergianlæg på terræn må ikke være direkte synlige fra omkringliggende veje, og skal afskærmes med, integreret beplantning, bygninger, hegning eller terræn. Anlæg, der er synlige fra delområde I, skal bearbejdes med spredt beplantning og udformes således, at anlægget fremstår som en integreret del af grundens udformning og struktur.
- Anlæg må ikke udføres i reflekterende materiale, der kan medføre blændingsgener
- Solenergianlæg på bygningers tage må ikke være synlige fra omkringliggende veje, dog kan solceller fremstå som tagbelægningen på sekundære bygninger.
- Solenergianlæg skal opstilles i lige, parallelle rækker med den samme indbyrdes afstand. Solcellerne skal være af samme type og farve med samme udseende, og må ikke opstilles enkeltvis. Solcellepaneler på terræn må have en maksimal højde på 3,5 meter, målt fra reguleret terræn ved de enkelte solpaneler.

§8.8 Affaldsløsninger skal afskærmes eller indeholdes i bygninger eller på anden måde indgå som en integreret del af bygningens overordnede udtryk og arkitektur.

Skiltning

§8.9 Skiltning på bygninger må kun ske med navn og logo og alene på bygningers lodrette facade og ikke over skæring mellem tag og facade. Skiltningen skal ske med enkeltbogstaver med corona-belysning. Bogstaverne og logo størrelse skal tilpasses bygningen og der må kun opsættes et logo pr. virksomhed.

Logo og navn må have være 1x4 meter eller en maksimal størrelse på 20% af facadens højde og længde. F.eks. en 10 meter høj og 40 meter lang facade må have et logo må være maks. 2x10 meter.

§8.10 På hver ejendom må højst opstilles én fritstående pylon eller stander. Pylonen eller standeren må alene bruges til reklamering med navn og logo for virksomheden. Pylonen eller standeren skal udføres med en størrelse på højst 1,5 m x 6 m og skal stå direkte på plænen uden synlig sokkel.



§8.11 Hvis der er flere virksomheder på en ejendom eller flere virksomheder på en intern vej lokalplanområdet, kan der opstilles en fritstående, fælles pylon eller stander med en samordning af firmanavne og logoer ved indkørslen til den pågældende ejendom/interne vej. Pylonen eller standeren skal udføres med en størrelse på højst 1,5 m x 8,5 m og skal stå direkte på plænen uden synlig sokkel.

§8.12 Der kan opstilles én fritstående, fælles pylon eller stander med en samordning af firmanavne og logoer på hjørnet ved afkørselsrampe og Tingvejen, som vist på lokalkort kortbilag B. Højden på pylonen må være op til 25 meter fra terrænkoten.

§8.13 Udover en pylon eller stander kan der opsættes mindre skilte på maksimalt 1,5 m² inde i lokalplanområdet ud til den interne vej. Skiltene skal overholde bestemmelser om oversigtsarealer.

§8.14 På hver ejendom må højst opstilles 3 flagstænger. Flag må alene bruges til nationalflag eller firmanavn/logo. Flagstænger må have en højde på maksimalt 12 m.

Alle flagstænger i området skal placeres som én samlet helhed – f.eks. på linje eller i en gruppe.

§8.15 Flag og bannere skal være løsthængende og må ikke have topafstivning.

Alle flagstænger, pyloner og standere skal placeres på friareal og ikke på bygninger eller på kunstige jordhøje. Placeringen skal overholde bestemmelser om oversigtsarealer.

§8.16 Der må etableres en mindre stående pylon ved indkørslen området fra nord. Pylonen må have en højde på maksimalt 5 m og en maksimal bredde på 1,5 m.

§8.17 Der må ikke opsættes digitale skilte eller skærme.

§9 OPHOLDS- OG UBEBYGGEDE AREALER

§9.1 Der skal etableres udendørs opholdsarealer svarende til 10 procent af det samlede etageareal for restaurant og liberalt erhverv.

§9.2 Området som helhed må maksimalt have en befæstelsesgrad på 70%

§9.3 Opholdsarealer skal anlægges som sammenhængende arealer med mulighed for sol og læ og skal skærmes med beplantning. Opholdsarealer skal placeres i tilknytning til fælles funktioner, administration og lignende.

Dele af arealet kan udlægges til en private/fælles tagterrasse med mulighed for sol og læ og skal skærmes med beplantning.

§9.4 Lokalplanområdets regn- og overfladevand skal håndteres i lokal LAR-løsning.



§9.5 Der udlægges et grønt areal / beplantningsbælte i en bredde af 10-25 meter mod E20 Esbjergmotorvejen og minimum 10 meter målt fra skel mod Tingvejen. Mod nordvest er beplantningsbæltet udlagt i en bredde på 10 meter, og mod nordøst 25 meter fra skel.

Eksisterende beplantningsbæltet kan brydes af vejadgange fra Grimstrupvej.

§9.6 Der skal etableres en støjvold i områdets nordøstlige hjørne mod nærliggende boliger jf. kortbilag B ved bebyggelse af delområde II.

§9.7 Eksisterende beplantning må trimmes for at skabe luft og indsyn til området, men må fjerne helt ved etablering af støjvold eller ny beplantning. Mindre afsnit af beplantningen kan ligeledes fjernes ud fra bygninger med publikumsorienterede funktioner.

§9.8 Udendørs belysning, herunder belysning af bygningsdele, afskærmede oplag, veje og parkeringsarealer mv., må etableres med en lyspunktshøjde på højst 8 meter, og skal være afskærmet, så belysningen ikke er til gene for omgivelserne. Belysningen skal etableres som nedadrettet belysning med en maksimal udbredelsesgrad på 45 grader.

§9.9 Ubebyggede arealer, som ikke befæstes, skal anlægges med græs eller anden lav hjemmehørende beplantning.

§9.10 Der må opføres et sikkerhedshegn i en højde op til 3 meter. Sikkerhedshegnet skal være transparent, fx som trådhegn, hegnet skal fremstå med vertikale og horisontale linjer. Der kan af sikkerhedsmæssige hensyn tillades andre typer af hegn, hvis det påkræves af bygningens funktion.

§9.11 Ved byggemodning af området kan man inden for den enkelte byggegrund terræn udjævne med maks. +/- 1 meter til plant niveau.

Gælder ikke for anlæg til regnvandshåndtering og håndtering af støj

§9.12 Der må udføres terrænregulering indtil 5 meter fra skel. Dette gælder dog ikke ved etablering af jordvolde eller støjvolde.

§9.13 Støjskærm / støjvolde kan etableres i de viste områder på kortbilag B. Støjvolde skal udformes og dimensionens sådan, at miljøstyrelsen krav om støj kan overholdes på nabomatriklerne.

§9.14 Affaldsstationer skal afskærmes mod omgivelserne med beplantning, begrønnet trådhegn, skærm eller fast mur i samme materiale og farve som bebyggelsen, så de ikke er synlige fra offentlige veje.

§9.15 Opbevaring af olie og placering af nødstrømsanlæg skal ske på befæstede arealer med fast og tæt bund og med opkant. Afledning skal ske i dialog med miljømyndigheden.

§9.16 Alle befæstede arealer skal udformes, så forurenede overfladevand forsinkes og ledes til ledningsnet, alternativt renses inden udledning/nedsivning.



- §9.17 Regnvandshåndtering kan være smalle regnvandsbassiner eventuelt delvist erstattes af andre LAR-løsninger lokalplanområdet, som f.eks. regnvandsbede, grøfter, kanaler, underjordisk bassin/rør m.v.
- §9.18 Der skal etableres grøfter, der leder overfladevand fra planområdet til regnvandsbassiner med rensmekanismer. Regnvandsbassinerne vil blive forbundet til et særskilt udledningssystem med olieudskiller, således det ikke uhensigtsmæssigt nedsiver.
- §9.19 Regnvandsbassiner skal udformes sådan der kun kortvarigt kan findes et vandspejl mellem bredder. Dertil må det ikke anlægges med tæt beplantning ved bassinkanter. Dette for ikke at tiltrække fugle til området grundet risiko for kollision med flytrafik til Esbjerg Lufthavn.

§10 GRUNDEJERFORENING

- §10.1 Der skal oprettes en eller to grundejerforeninger med medlemspligt for alle grundejere i lokalplanens område. Grundejerforeningens vedtægter og ændringer i disse, skal godkendes af Esbjerg Kommune.
- §10.2 Grundejerforeningen skal oprettes af grundejerne, når Udvikler kræver det, eller senest når 25% af grundene er bebygget.
- §10.3 Grundejerforeningen har pligt til at tage skøde på og skal stå for drift og vedligeholdelse af de i § 5 og 9 nævnte områder som veje, stier, beplantning og fælles friarealer. Overdragelsen kan ske etapevis, og er ikke betinget af fuldstændig færdiggørelse af arealerne først.
- Grundejerforeningen skal, for at varetage disse forpligtelser, udarbejde en anlægs-, drifts- og plejeplan for de i § 9 nævnte fællesarealer / grønne arealer / beplantning. Planen skal godkendes af Esbjerg Kommune.
- §10.4 Grundejerforeningen skal i øvrigt udføre de opgaver, der efter lovgivningen henlægges til foreningen.
- §10.5 Grundejerforeningen har ret til ved opkrævning hos medlemmerne og/eller ved at optage lån, at fremskaffe de økonomiske midler, der er nødvendige for udførelse og administration af foreningens opgaver, og til at kræve fornøden sikkerhed herfor hos medlemmerne.

§11 FORUDSÆTNING FOR IBRUGTAGEN AF NY BEBYGGELSE

Ny bebyggelse og anlæg må ikke tages i brug før:

- de i § 5 nævnte veje og stier til matriklen er etablerede;
- de i § 5 nævnte parkeringsarealer til matriklen er etablerede;
- den i § 6.3 nævnte tilslutninger til septiktank eller offentligt spildevandsnet samt alment vandværk er etableret til matriklen;



at det ved målinger eller beregninger er dokumenteret, at de vejledende støjgrænser fra Miljøstyrelsen overholdes.

de i § 9 nævnte fri- opholdsarealer til matriklen er etablerede;

at der er meddelt tilladelse til den nødvendige vandhåndtering for de befæstede arealer.

§12 SERVITUTTER OG AFLYSNINGER I PLANDATA.DK

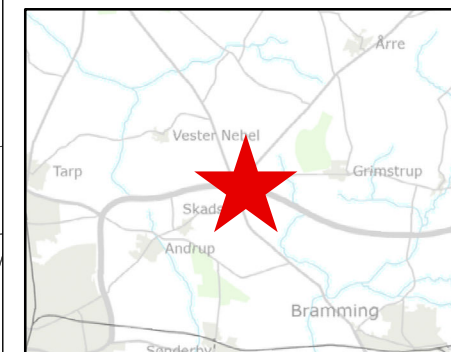
Lokalplanen ophæver ingen private tilstandsservitutter og ved lokalplanens endelige vedtagelse og anmeldelse til Plandata.dk aflyses ingen lokalplaner eller byplanvedtægter.

§13 VEDTAGELSE

Ovenstående forslag til Lokalplan nr. 10-030-0007 udarbejdet efter Lov om planlægning, er vedtaget af Plan & Byudviklingsudvalget i Esbjerg den 02-09-2024.

Jesper Frost Rasmussen, Borgmester

Rikke Vestergaard, Direktør for Teknik & Miljø



●●● Lokalplangrænse
□ Ejerlavsgænse



7000aa

4l

27i

Skads, Esbjerg Jorder

4m

Lunde, Esbjerg Jorder

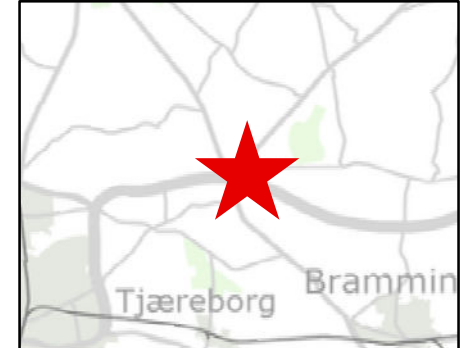
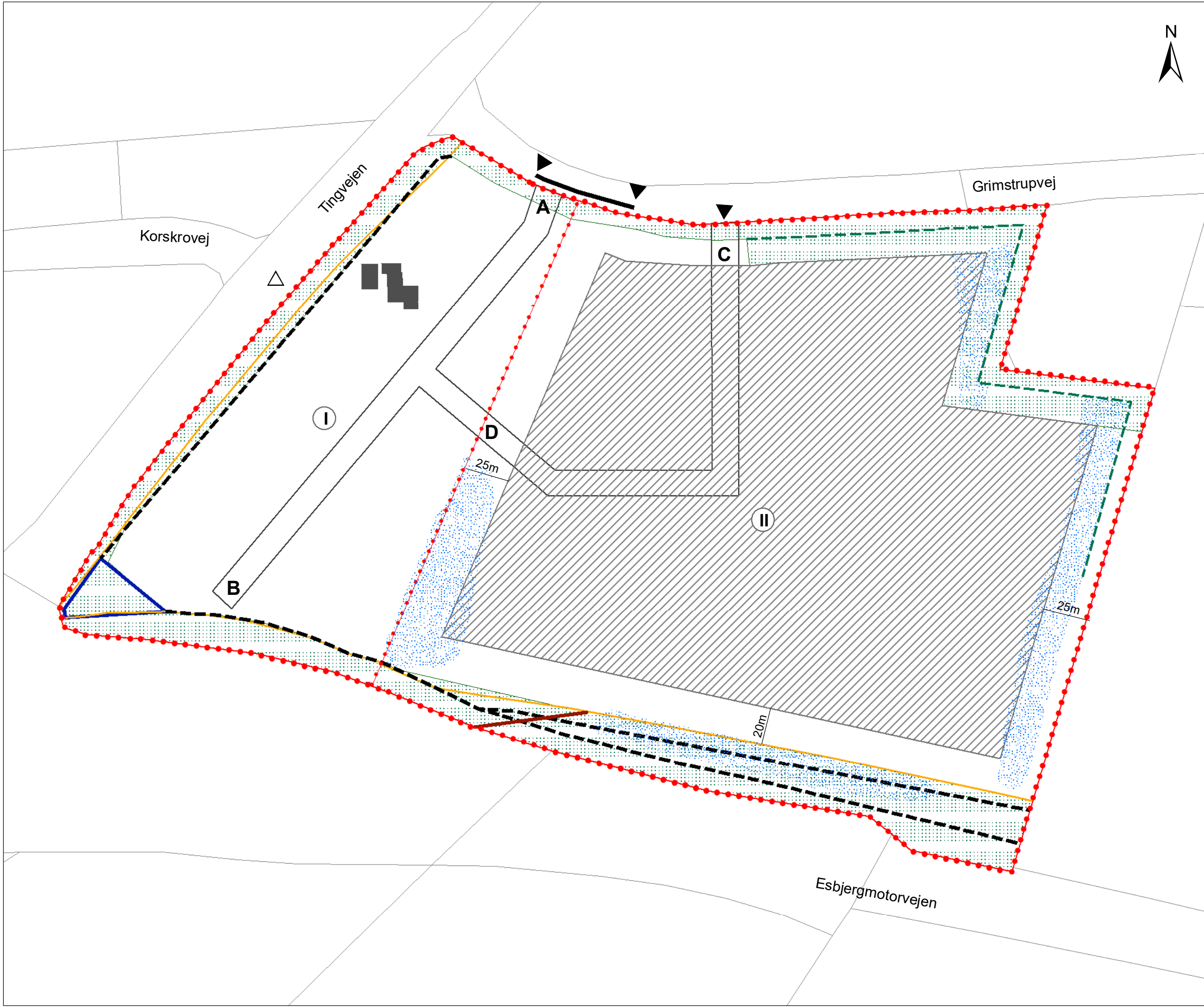
4l

Sadderup, Esbjerg Jorder

Ejerlav: Skads, Esbjerg jorder - Lunde, Esbjerg jorder - Sadderup, Esbjerg jorder

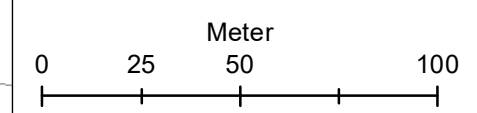
Bilag A
Lp 10-030-0007
Matrilekort

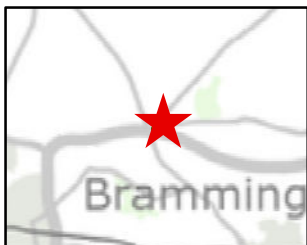
Meter
0 25 50 100



- Lokalplangrænse
- Delområde I+ II
- Eksisterende bebyggelse, kan nedrives jf. § 7.11
- ▨ Højdegrænsezone 25 meter
- Beskyttet dige
- A-D Princip for vejforbindelser
- Støjskærm / Støjvold
- Vejbyggelinjer
- Byggelinje
- Placering af pylon
- Grønt bælte
- △ Stiadgang
- ▲ Vejadgang
- Vejadgang inden for det mærket felt
- Regnvandshåndtering/Nedsivning

Bilag B
Lp 10-030-0007
Lokalplankort





Bilag C
Lp 10-030-0007



Esbjerg
Kommune

Route 66 Korskro ApS

**UDBYGNINGSAFTALE FOR NYE
INFRASTRUKTURANLÆG VED
NYT ERHVERVSOMRÅDE VED
TINGVEJEN/GRIMSTRUPVEJ I ESBJERG**

Bilag D

Følgende udbygningsaftale er indgået mellem nedenstående parter i henhold til planlovens §21 B samt § 21C.

Route 66 Korskro Aps (under stiftelse) eller ordre

CVR-nr. xxx

Adresse

Post nr By

(I det følgende benævnt projektudvikler)

og

Esbjerg Kommune

CVR-nr. 29189803

Adresse Frodesgade 30

6700 Esbjerg

(idet følgende benævnt EK)

Vejdirektoratet er i det følgende benævnt som VD.

Er der indgået nærværende aftale om etablering af infrastrukturanlæg:

§1 Aftalens baggrund

Stk. 1. Aftalen er indgået i forbindelse med udarbejdelse af forslag til lokalplan (dato xxxx)/(Nr. xxxxx), Erhvervsområde ved Korskro i Esbjerg for et nyt transportcenter ved Tingvejen/Grimstrupvej i Esbjerg. Lokalplanområdet udgøres af matrikelnumrene Skads, Esbjerg jorde 27i, 4m Lunde Esbjerg Jorde og del af 4l Sadderup Esbjerg Jorder.

I forbindelse med planlægningen af et transportcenter ved Korskroen, er der et ønske fra projektudvikleren om at lave et fremmed bygherreprojekt i krydset Tingvejen/Grimstrupvej, statsvej 337, Korskro – Grindsted. Aftalen er indgået på opfordring fra projektudvikleren, jf. henvendelser af den 20. januar 2022, den 7. juni 2022 samt udkast til udbygningsaftalen af den 16. marts 2023.

Projektudvikleren har tilsendt fornødne fuldmagter fra grundejerne til at anmode og indgå nærværende udbygningsaftale på vegne af grundejerne med EK. Projektet skal forbedre trafikafviklingen og trafiksikkerheden ved krydset både under og efter etableringen af et transportcenter ved Korskroen.

§2 Vejanlæg/fremmed bygherreprojekt

Stk. 1. Fremmed bygherreprojektet for VD omfatter følgende:

Etablering af et signalanlæg i krydset Tingvejen/Grimstrupvej med højre- og venstresvingsbane ind til Grimstrupvej. Der etableres overkørbare arealer øst for Tingvejen for at sikre, at specielt lange og brede særtransporter fortsat kan køre gennem krydset. Den eksisterende cykelsti langs Tingvejen forlægges. jf. bilag A.

Stk. 2 Fremmed bygherreprojekt for EK omfatter følgende:

På nordsiden af Grimstrupvej etableres dobbeltrettet cykelsti for at sikre gode forhold for cyklister og højne trafiksikkerheden i og omkring krydset. Cyklisterne får egen fase i det signalregulerede kryds for at sikre, at der ikke opstår konflikter med anden trafik, jf. bilag A.

Stk. 2. Vejanlæggene, jf. stk. 1 og 2 ovenfor skal være offentligt tilgængelige.

§3 Projektering og anlæg

Stk. 1. Projektudvikler forpligtiger sig til at etablere de i §2 nævnte vejanlæg.

Vejanlæggene skal være færdigetalerede og godkendt af både EK og VD inden der kan meddeles en ibrugtagningstilladelse til et byggeprojekt inden for lokalplanområdet. Trafikken til og fra byggepladsen inden for lokalplansområdet skal ske via Grimstrupvej og mod Tingvejen. Nye vejadgange fra Grimstrupvej til lokalplanområdet skal godkendes af EK i henhold til gældende lovgivning.

Såfremt byggeriet inden for lokalplanområdet efter EK's vurdering giver problemer med trafikafvikling i området, skal udførelsen af vejanlæggene påbegyndes tidligere.

Udførelse af vejanlæggene skal under alle omstændigheder ske inden for en periode på 2 år fra den endelige godkendelse af detailprojektet af VD og EK.

Såfremt udførelsen af vejanlæggene ikke er startet inden for denne tidsfrist, er EK berettiget til når som helst at ophæve aftalen uden udgifter for EK og kræve erstatning i henhold til § 9 i nærværende aftale.

Projektudvikleren forpligter sig til at sikre en kontinuerlig og effektiv fremdrift i udførelsen af vejanlæggene, således at det skaber færrest mulige gener for trafikafviklingen i området. Der skal foreligge en tidsplan der er godkendt af både VD og EK forud for udstedelse af en byggetilladelse til et byggeprojekt inden for lokalplanområdet.

Arbejdet med vejanlæggene, jf. § 2 skal tilrettelægges og udføres efter de krav og anvisninger, der stilles af EK, VD og andre relevante myndigheder. Vejanlæggene skal udføres i overensstemmelse med gældende normer og vejregler.

Stk. 2. Projektudvikler afholder samtlige udgifter til etablering af vejanlæggene, herunder bl.a. de faktiske omkostninger forbundet med detailprojekteringen, udførelsen og færdiggørelsen af arbejderne, uanset hvad de hermed forbundne faktiske omkostninger måtte andrage, herunder alle anlægsafledte udgifter. Alle udgifter til projektet, jf. § 2, er EK og VD uvedkommende.

Stk. 3. EK og VD skal som vejmyndigheder både have godkendt endeligt detailprojektet, jf. § 6, stk. 1, nr. 3 og valg af materialer samt udformning. EK's og VD's godkendelser som vejmyndigheder i henhold til denne aftale ændrer ikke på, at der skal indhentes øvrige myndighedsgodkendelser efter gældende lovgivning.

Stk. 4. Projektudvikleren skal udarbejde et detailprojekt for vejanlæggene, jf. § 2 indeholdende alle relevante dokumenter/tegninger/beskrivelser, /undersøgelser samt en tidsplan for projektets gennemførelse, jf. bilag B - VD's Vejledning 2019 "Ansøg om vejprojekt på statsvej". Projektudvikleren er forpligtet til at udføre kvalitetskontrol af detailprojektet inden fremsendelse til EK.

Projektudvikler er ansvarlig for projektet også efter materialet har været til gennemsyn hos EK. Når EK modtager detailprojektet fra projektudvikleren, vil EK videresende det til VD.

Der skal gennemføres de trafiksikkerhedsrevisioner, som VD og EK forlanger, og trafiksikkerhedsrevisionens bemærkninger skal indarbejdes i detailprojektet. Vejanlæggene jf. § 2 skal leve op til trafiksikkerhedsrevisioner på flere trin efterfølgende, jf. bilag B.

Stk. 5. Projektudvikleren er ansvarlig for udarbejdelse af en oversigt over nødvendige myndighedsgodkendelser og er ansvarlig for at indhente disse. Det er EK, der efterfølgende kontakter Politiet med henblik på at opnå samtykke i henhold til § 100 i færdselsloven

Stk. 6. Projektudvikleren skal indarbejde fremtidige skel og vejbyggelinjer i detailprojektet, idet det overfor VD og EK skal dokumenteres, at de nødvendige arealer til projektets gennemførelse er anmærkningsfrit til rådighed, og idet vejbyggelinjer skal kunne tinglyses som offentligretlige servitutter prioriteret forud for pantegæld og andre tinglyste servitutter.

Projektudvikleren står for alle til projektet nødvendige arealerhvervelser. Arealerhvervelserne, er EK og VD, uvedkommende. Projektudvikler skal forestå og bekoste matrikulære berigtigelse af alle fornødne vejændringer.

Alle nødvendige arealerhvervelser skal være gennemført og afsluttet inden opstart af anlægsarbejderne på vejanlæggene, jf. § 2 ovenfor.

Stk. 7. Trafikafviklingen skal opretholdes i hele anlægsperioden. De af vejmyndigheden fastsatte spærretider skal overholdes.

Stk. 8. VD og EK skal inddrages i fastlæggelsen af specifikationer til ansøgers bestilling af den matrikulære og tingbogsmæssige berigtigelse, samt have mulighed for at kvalitetssikre den gennemførte berigtigelse.

Esbjerg kommune medvirker til, at vejarealet på 370 m² af matr. nr. 26q, Skads Esbjerg Jorder, kan udmatrikuleres og overdrages til VD efter projektudviklerens færdiggørelse af vejanlæggene. Alle

øvrige arealer til vejanlægget udmatrikuleres og overføres vederlagsfrit til VD og EK af projektudvikleren i forbindelse med overdragelsen af vejanlæggene til VD.

§4 Ansvar og overtagelse af vejanlæg

Stk. 1 Projektudvikleren er bygherre i forbindelse med de arbejder, der skal udføres som led i etableringen af vejanlæggene, og indgår som bygherre i de hertil fornødne entrepriseaftaler. Projektudvikleren er ansvarlig for arbejdets forskriftsmæssige udførelse og færdiggørelse og afholder samtlige udgifter hertil. Projektudvikleren holder EK og VD skadesløs for evt. fejl og mangler ved vejanlæggene. Projektudvikleren overtager samtlige økonomiske og tekniske forpligtelser og opfylder samtlige økonomiske samt tekniske krav og vilkår som VD og EK vil stille til projektet.

Stk. 2. Projektudvikleren indgår alle de fornødne aftaler med de(n) udførende entreprenør(er), der er nødvendige for etablering af vejanlæggene i § 2 i henhold til AB 18 og ABR 18. EK og VD skal desuden godkende den entreprenør, som skal udføre arbejderne.

Stk. 3. Projektudvikleren skal sikre, at tilsynsorganisation og tilsynsplaner, som udarbejdes til styring af anlægsarbejdet kan godkendes af både EK og VD, der også skal inddrages i projektudviklerens mangelgennemgang i forbindelse med afleverings-forretning, 1 års, - og 5 års eftersyn.

Stk. 4. Projektudvikleren indkalder VD og EK til en endelig overdragelsesforretning af vejanlæggene, jf. §2. stk. 1, (afleveringen fra entreprenøren til projektudvikleren er adskilt fra overdragelsesforretningen til VD og EK). Overdragelse af vejanlægget jf. § 2, stk. 2, sker til EK efter endt udmatrikulering. Overdragelsen af vejanlæggene, jf. § 2, fra projektudvikleren til EK følger VD's samtlige krav og retningslinjer, inklusive aftaler om matrikulær berigtigelse, mv., jf. bilag B.

Stk. 5. Projektudvikleren følger op over for entreprenøren på garantieftersynene, idet VD og EK inddrages. VD kan stille vilkår om, at garantierne stilles over for VD. Projektudvikleren er ansvarlig og forestår formuleringer af ændringer i grænsedragningsskemaet, bistået af EK og VD, der er en konsekvens af det gennemførte projekt (grænsedragningsskemaet beskriver snitfladen vedrørende drift og vedligeholdelse i krydsområde mellem stats- og kommuneveje).

Stk. 6. Projektudvikler er forpligtet til at følge tidsplanen, der udarbejdes i forbindelse med detailprojekteringen ift. afleveringsforretning og overdragelsesforretning, medmindre andet aftales med EK.

§5 Overdragelse af rettigheder i henhold til aftalen

Stk. 1. Såfremt projektudvikler ønsker at overdrage hele eller dele af lokalplanområdet til tredjepart, er projektudvikler, efter forudgående koordinering med EK, forpligtet til at sikre, at den fremtidige ejer af hele - eller dele af lokalplanområdet tiltræder nærværende aftale. Projektudvikleren kan også vælge selv at beholde forpligtelserne i henhold til nærværende aftale ved hel eller delvis overdragelse af lokalplanområdet.

§6 Betingelser

Stk. 1. Nærværende udbygningsaftale er betinget af,

1. at Byrådet vedtager lokalplan nr. 10-030-0007
Transportcenter ved Korsbro.
2. at udbygningsaftalen vedtages i uændret form af Esbjerg Byråd.
3. at projektudvikleren inden fremsendelse af indstilling til Byrådet om endelig vedtagelse af forslag til lokalplan nr. 10-030-0007, har opnået endelig godkendelse af detailprojektet, jf. § 3, stk. 4 af VD og EK.

§ 7 Garantistillelse/sikkerhedsstillelse

Stk. 1. Projektudvikleren skal sikre, at entreprenører og rådgivere stiller garantier og sikkerhedsstillelser i overensstemmelse med AB18, ABT18 og ABR18 over for projektudvikleren, og at EK og VD kan indtræde i garantierne, når fejl og mangler er udbedret, og udbedringen er godkendt af EK og af VD

Stk. 2. Projektudvikleren skal sikre, at de(n) entreprenør(er), der har udført anlægsarbejdet for projektudvikleren, er forpligtet til at deltage ved afleverings-forretningen og ved 1- og 5-års eftersyn i henhold til AB18 og ABT18, og at entreprenørerne er ansvarlige for fejl og mangler efter AB18 og ABT18 og skal foretage udbedring af manglerne.

I perioden fra VD's og EK's overtagelse af vejanlæggene, jf. § 2, og indtil 1 års og 5 års eftersyn og eventuelle mangler er udbedret, og udbedringen er godkendt af VD og EK hæfter projektudvikleren stadig over for EK og VD for eventuelle fejl og mangler ved vejanlæggene, herunder eventuelle projekteringsfejl, rådgiverfejl og udførelsesfejl mv.

Når fejl og mangler i forbindelse med 1 års eftersyn er udbedret, og udbedringen er godkendt af både VD og EK, overdrager projektudvikleren sine rettigheder ifølge entrepriseaftalerne og rådgiveraftalerne til EK og VD, herunder garantistillelserne, og skal frigøre EK for samtlige eventuelle krav fra VD. VD og EK skal være berettiget til at gøre ethvert mangelskrav gældende direkte mod projektudvikleren og rådgiveren.

Stk. 3. Projektudvikleren stiller sikkerhed over for EK for sine forpligtelser i henhold til denne aftale i form af en anfordringsgaranti på 100% af anlægssummen, fra anerkendt pengeinstitut. Et økonomisk estimat over anlægsomkostningerne inkl. bygherreomkostninger forbundet med projektudviklerens forpligtelser i henhold til nærværende aftale vedlægges som bilag **C** til denne aftale. EK og VD skal forinden have det økonomiske estimat til gennemsyn og godkendelse.

Estimatet lægges til grund ved beregningen af sikkerhedens størrelse. Såfremt det tilbudsindhentede anlægsbeløb overstiger det økonomiske estimat, så justeres sikkerhedsstillelsen tilsvarende efterfølgende.

Sikkerhedsstillelsen følger regler for nedskrivning, jf. AB18.

Sikkerhedsstillelsen skal til enhver tid kunne dække de udgifter, som EK og VD kan få i forbindelse med realisering af vejanlæggene, hvis der foreligger mangler ved vejanlæggene, jf. §2, og hvis anlægsomkostninger forøges samt hvis projektudvikleren misligholder sine forpligtelser i henhold til nærværende aftale.

Principperne for VD anlægsbudgettering bruges i relevant omfang i forbindelse med beregning af kravet til sikkerhedsstillelse.

Stk. 4. EK og VD er berettiget til at trække på garantien i tilfælde af, at Projektudvikleren misligholder sine forpligtelser over for EK og VD.

Stk. 5. Når der har været afholdt afleveringsforretning mellem entreprenøren og projektudvikleren, og eventuelle afleveringsmangler er udbedret, skal garantien kunne overdrages til EK og /eller VD, der samtidig hermed får tiltransporteret entreprisgaranti(erne) fra udførende entreprenører.

§ 8 Udbud

Stk. 1. Projektudvikleren er ved indgåelse af entreprisekontrakt(er) om etablering af infrastrukturarbejderne på offentlige arealer forpligtet til at overholde lov om indhentning af tilbud på visse offentlige og støttede kontrakter (tilbudsloven), såfremt disse regler måtte finde anvendelse.

I forhold til udbudsvilkårene skal projektudvikleren overholde krav fra VD/EK.

Projektudvikleren forpligter sig til at erstatte tab, som EK og/eller VD måtte lide som følge af projektudviklerens eventuelle overtrædelser af udbudsreglerne, herunder pålagt erstatning til tredjemand, pålagt økonomisk sanktion samt dækning af modparts og egne sagsomkostninger i forbindelse med en sag ved Klagenævnet for Udbud eller en domstol.

Stk. 2. VD og EK skal have mulighed for at følge anlægsarbejderne gennem overtilsyn eller efter aftale andet forpligtende samarbejde. Overtilsynet omfatter også et overordnet tilsyn ved opfølgning på krav til trafikafvikling. Projektudviklerens entreprenør skal, i forbindelse med udførelsen, ansøge VD og EK om tilladelse til at disponere over vejarealet under arbejdets udførelse jf. vejledning, bilag B.

§ 9 Misligholdelse

Stk. 1 Såfremt en af Parterne, i henhold til nærværende aftale væsentligt, misligholder sine forpligtelser i henhold til udbygningsaftalen, er den anden part berettiget til at hæve udbygningsaftalen og kræve erstatning efter dansk rets almindelige regler.

Stk. 2 Såfremt Projektudvikleren, eller den der indtræder i dens rettigheder i henhold til aftalen, tages under rekonstruktionsbehandling, under insolvensbehandling eller begæres opløst, er EK berettiget til at hæve udbygningsaftalen og kræve erstatning efter dansk rets almindelige regler.

Stk. 3 EK og/ eller VD er herudover berettiget til at gøre krav gældende mod Projektudvikleren i henhold til den af projektudvikleren stillede garanti.

Stk. 4. EK kan kræve aftalen ændret, således at den til enhver tid afspejler kravene fra VD til nærværende projekt, jf. § 2 stillet til EK. Projektudvikleren er herefter forpligtet til at tiltræde samtlige ændringer til aftalen og holde EK skadesløs for samtlige disse krav. EK er ansvarsfri i forhold til disse ændringer til udbygningsaftalen. I tilfælde af uoverensstemmelse af VD's krav til projektet med øvrige bestemmelser i udbygningsaftalen, har VD's krav forrang og skal opfyldes af projektudvikleren uden udgift for EK.

§ 10 Klage/søgsmål

Sk. 1. Påklages den til nærværende aftale knyttede endeligt vedtagne lokalplan, og træffer klagemyndighed/domstol afgørelse om ophævelse af lokalplanen, ophæves nærværende aftale mellem parterne.

Stk. 2. Træffer klageinstansen/domstolene afgørelse om delvis ophævelse af planen, kan hver part kræve en genforhandling af aftalen, med henblik på, at parterne i videst muligt omfang opnår den retsstilling, som ville være gældende, såfremt lokalplanen fortsat havde været gældende i sin helhed.

Stk. 3. Såfremt den delvise ophævelse af planen er af et omfang, som er af væsentlig betydning for aftalen som helhed, kan en part dog træde tilbage fra aftalen i sin helhed.

§ 11 Ikrafttræden, opsigelse og varighed mv.

Stk. 1 Udbygningsaftalen træder i kraft når udbygningsaftalen er underskrevet af begge parter, aftalen er betinget, jf. § 6.

Stk. 2. Udbygningsaftalen er uopsigelig fra projektudviklerens side og gældende mellem parterne indtil projektudvikleren har opfyldt sine forpligtigelser i henhold til udbygningsaftalen,

Stk. 3. I tilfælde af en parts misligholdelse af aftalen finder dansk rets almindelig regler anvendelse.

Stk. 4. Aftalen offentliggøres i overensstemmelse med planlovens bestemmelser herom.

Stk. 5. Hver part afholder egne omkostninger ifm. indgåelse af aftalen. Alle udgifter til projektet er EK uvedkommende.

Jan Lyskjær

Administrerende Direktør, Route 66 Korskrø ApS

XXXXX

Esbjerg Kommune

Bilag

A: Vejdirektoratets bemærkninger af den 24. januar 2024 inklusive kommenteringsark samt bilagsmaterialet anført i Vejdirektoratets bemærkninger s. 2. Anmodning om principgodkendelse af den 2. juni 2023 med samtlige bilag med seneste opdateringer, samt følgende:

- 7001 Vejplan, Krydsombygning, Tingvejen – Grimstrupvej (viser krydsombygning) fra d. 23.5.23.
- 7002 Vejplan, Krydsombygning, Tingvejen – Grimstrupvej (viser cykelsti nord for Grimstrupvej) fra d. 23.5.23
- 8107 Kørekurver Særtransport, 13 m bred, Tingvejen, Krydsombygning, Tingvejen – Grimstrupvej. Kørselsretning fra nordøst mod sydvest. Sendt i mail af 1. december 2023.
- EK's ansøgning til Vejdirektoratet med samtlige bilag med seneste opdateringer.

B: Vejdirektoratets vejledning 2019 "Ansøg om vejprojekt på statsvej".

C. Estimat over projektkostninger.

Esbjerg Kommune
Torvegade 74
6700 Esbjerg
Att.: Lone Marie Holm Kristensen

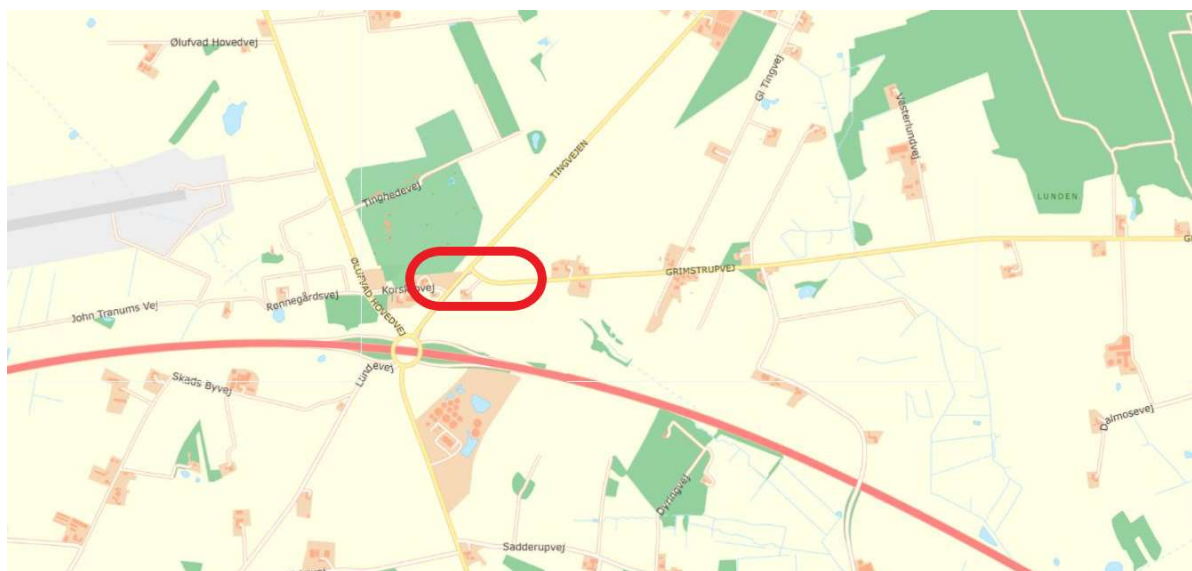
Dato	24. januar 2024
Sagsbehandler	Peter Bak Christensen
Mail	pbc@vd.dk
Telefon	+45 7244 2762
Dokument	21/03714-93
Side	1/4

Vejdirektoratets bemærkninger til skitseprojekt for krydsombygning Tingvejen/Grimstrupvej

Esbjerg Kommune har fremsendt skitseprojekt for krydsombygning Tingvejen/Grimstrupvej med etablering af et signalanlæg.

Baggrund for projektet og det fremsendte skitseprojekt

I forbindelse med planlægningen af et transportcenter ved Korskroen, er der et ønske om at lave et fremmed bygherreprojekt i krydset Tingvejen/Grimstrupvej, statsvej 337, Korskro – Grindsted.



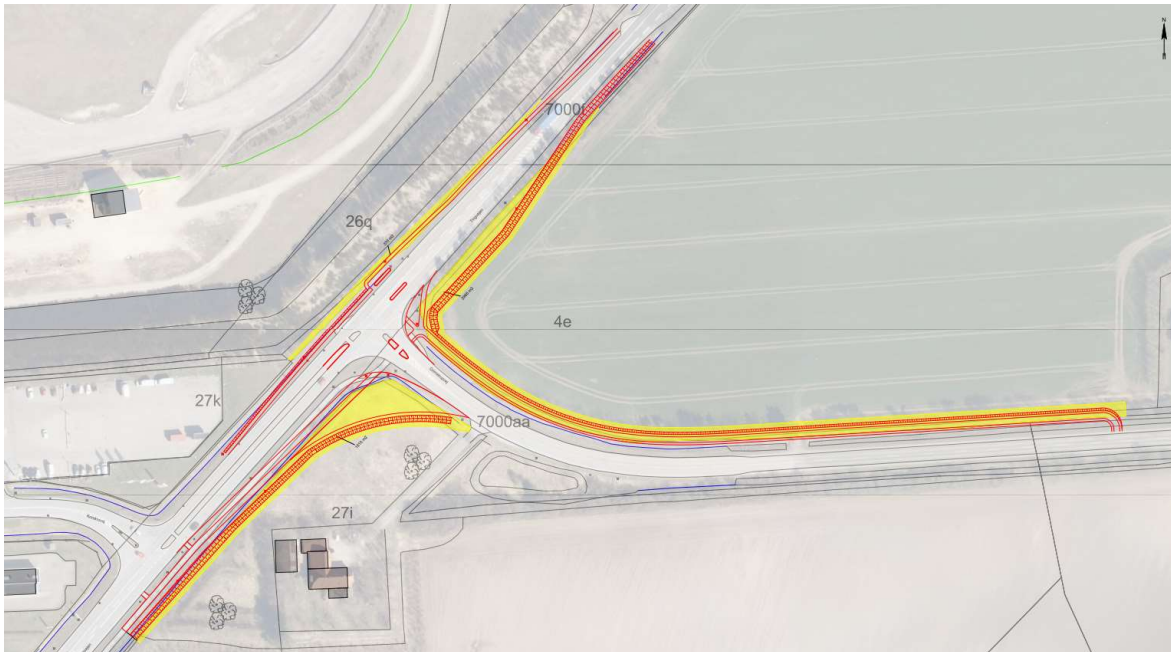
Figur 1: Oversigtskort visende området og vejrydset mellem Tingvejen og Grimstrupvej

Fremmed bygherreprojektet omfatter etablering af et signalanlæg i krydset Tingvejen/Grimstrupvej med højre- og venstresvingsbane ind til Grimstrupvej. Den eksisterende cykelsti langs Tingvejen forlægges.

På nordsiden af Grimstrupvej etableres dobbeltrettet cykelsti for at sikre gode forhold for cyklister og højne trafikssikkerheden i og omkring krydset. Cyklisterne får egen fase i det signalregulerede kryds for at sikre, at der ikke opstår konflikter med anden trafik.

Der etableres overkørbare arealer øst for Tingvejen for at sikre, at specielt høje særtransporter fortsat kan køre gennem krydset.

Baggrunden for projektet er ønsket om at sikre trafikafviklingen i krydset i forbindelse med etablering af et transportcenter ved Korskroen.



Figur 2: Skitseprojektet

Det i mails af 2. juni 2023, 11. oktober 2023 og 1. december 2023 fremsendte materiale omfatter:

Notat - Projektbeskrivelse Rev.2
 Notat - Arealerhvervelse
 Notat - Principper for anlægslogistik
 Notat - Trafikal afvikling ved Tingvejen
 Tidsplan - Krydsombygning Tingvejen/Grimstrupvej
 Tilstandsdiagram og sgp Korskro
 TSR_Trin2_Rev0
 P-0001 0 Tegningsliste, rev 0 indeholdende:

KTV-P-TV-0501_0	KTV-P-TV-2001-0	KTV-P-TV-7401_1
KTV-P-TV-7402_1	KTV-P-TV-7401_0	KTV-P-TV-7402_0
KTV-P-TV-7501_0	KTV-P-TV-8101_0	KTV-P-TV-8102_0
KTV-P-TV-8103_0	KTV-P-TV-8104_0	KTV-P-TV-8105_0
KTV-P-TV-8106_0	KTV-P-TV-8851_0	KTV-P-TV-8852_0
KTV-P-TV-8853_0	KTV-P-TV-9001_0	KTV-P-TV-0101_0

Vejdirektoratets bemærkninger til projektet

Vi skal gøre opmærksom på, at Vejdirektoratet som udgangspunkt ikke er forpligtet til at godkende et kommende detailprojekt og at det som hovedregel skal udføres uden udgifter for Vejdirektoratet.

Vejdirektoratet har gransket det fremsendte skitseprojekt og har, i det vedlagte kommenteringsark, indskrevet de bemærkninger og krav, som det kommende detailprojekt skal tage højde for og indarbejde, inden Vejdirektoratet kan give endelig godkendelse til projektet.

Materiale, som skal fremsendes, inden der kan indgås aftale om detailprojektets udformning

Detailprojektet skal fremsendes som et samlet projekt med alle de relevante dokumenter/tegninger/planer og med en tidsplan for projektets gennemførelse, jf. vedhæftede vejledning.

- Detailprojektet skal udføres i henhold til Vejdirektoratets erfaringskatalog og typetegninger
- Der gennemføres trafiksikkerhedsrevision trin 3, og trafiksikkerhedsrevisionens resultat skal indarbejdes i detailprojektet
- Esbjerg Kommune skal udarbejde en oversigt over nødvendige myndighedsgodkendelser og er ansvarlig for at indhente disse, herunder Syd- og Sønderjyllands politis samtykke og godkendelse af projektet
- Fremtidige skel og vejbyggelinjer skal indarbejdes i detailprojektet, idet det overfor Vejdirektoratet skal dokumenteres, at de nødvendige arealer til projektets gennemførelse er anmærkningsfrit til rådighed, og idet vejbyggelinjer skal kunne tinglyses som offentligretlige servitutter prioriteret forud for pantgæld og andre tinglyste servitutter. Konkret skal der til projektet ændres på eksisterende vejskel som vist på tegning KTG-P-TV-9001 0. Processen er beskrevet i Rambølls notat af 12. maj 2023 (arealerhvervelse).
- De endelige driftsgrænser fastsættes som anvist på tegning KTG-P-TV-9001 0.

Vejdirektoratets foreløbige bemærkninger til trafikafvikling i anlægsperioden

Vejdirektoratet har følgende krav og vilkår vedr. trafikafviklingen på strækningen i anlægsperioden, som skal indarbejdes i den kommende trafikafviklingsplan i forbindelse med detailprojektet:

- Trafikafviklingen skal opretholdes i hele anlægsperioden.
- De af vejmyndigheden fastsatte spærretider skal overholdes (Spærretidsskema for drifts- og vedligeholdelsesarbejde [Spærretider og rejsedage \(vejdirektoratet.dk\)](https://www.vejdirektoratet.dk)).

Vejdirektoratets bemærkninger til økonomien

Vejdirektoratet lægger vægt på, at alle udgifterne til projektet er Vejdirektoratet uvedkommende.

Projekteringsansvar og kvalitet

Det forventes, at der af ansøger, er udført kvalitetskontrol af detailprojektet inden fremsendelse til

Vejdirektoratet. Der gøres opmærksom på, at projekteringsansvaret ligger hos ansøger, også efter materialet har været til gennemsyn hos Vejdirektoratet.

Såfremt indholdet i dette brev giver anledning til bemærkninger eller spørgsmål, står Vejdirektoratet naturligvis til rådighed.

Venlig hilsen

Peter Bak Christensen
Landinspektør

Kopi af dette brev er fremsendt til:

Syd- og Sønderjyllands Politi via mail til sjyl@politi.dk
Rambøll via mail til Anton Hein Gjedsted <ahg@ramboll.dk>

Bilag A

Fremmed bygherre projekt – Signalanlæg Tingvejen/Grimstrupvej ved Korskro

Kommenteringsark

Skitseprojekt	Detailprojekt	Materiale i 360/ProjectWise	Modtagelse i DT-PV	Tilbage melding til TPD-VM-PM	Tilbage melding til ANL-MA
x		21/03714-54	05-07-2023	05-09-2023	

Vejledning i brug af kommenteringsskema:

I følgende skema indskrives bemærkninger fra DT-PV i turkise felter til venstre. Så frem der ikke er bemærkninger, anføres "Ingen bemærkninger".
Ved Type anføres **K** for krav, **A** for anbefaling og **S** for spørgsmål til fremmed bygherre.

Eventuelle bemærkninger fra Fremmed bygherre efter kommentering indskrives i orange felter.

Eventuel afsluttende bemærkninger fra sagsbehandler i TPD-VM-PM eller projektleder i ANL-MA indskrives i turkise felter til højre.

Grundlagsliste *(Skal udfyldes af sagsbehandler i TPD-VM-PM eller projektleder i ANL-MA)*

Filnavn	Version / dato	Beskrivelse	Modtaget hos VD (Dato)	Link til 360 / PW (Intern VD)

Vejgeometri og projektering Afsender: Vejdesign					Bemærkninger til behandling hos fremmed bygherre		Afsluttende høring	
Nr.	Type	Vedr.	Bemærkning	Initialer/ dato	Svar	Fremmed byg- herre/ dato	Afsluttende bemærkning	Sagsbe- handler VD/ dato
1	K	Tværsnit	Bredde af grøft mangler. Trug i rabat?	TAJ/ 30.08.23	Bundbredde i grøfter tilføjes i detailprojekt. Det er ikke planlagt at der skal etableres trug på bagsiden af rabatten, hvis der etableres asfaltvulst til opsamling af vand fra kørebanen. Ønsker VD, at der etableres et trug på bagsiden af rabatten, kan dette tilføjes under detailprojek- tet.	AHG / 04.10.2023	OK	TAJ/PBC 08.11.23
2	S	Tværsnit	Er vulsten iht. erfaringskatalogark (h: 100 mm; b: 150 mm)?	TAJ/ 30.08.23	Ja – Tilføjes på tegning i detailprojekt	AHG / 04.10.2023	OK	TAJ/PBC 08.11.23
3	K	Mangel	Hvor er belysning vist henne? Afgørende for om svingbevægelserne (SK) kan gennemføres. Er der fremsendt lystekniske beregninger til VD, jf. TSR2?	TAJ/ 30.08.23	Det er aftalt med VD at belysningsplan afventer detailpro- jekt	AHG / 04.10.2023	OK	TAJ/PBC 08.11.23
4	K	Kørekurver for SK	Svingende kørsel ser meget forkert ud – køres der frem og tilbage? Er der valgt tilstrækkelige længde af transport (ved svingning)? Der mangler arealtillæg jf. VD's instruktion! Kan også være en udfordring ved anlægsfase 2. FREMSEND NYE KØRSLER!	TAJ/ 30.08.23	Køretøjer ruter og kørsler er verificeret hos involverede SK-firmaer (Mammoth og Torben Rafn). Køretøjer er modtaget som DWG-filer af SK-firmaerne og fremføringsmetode er aftalt og verificeret hos disse. Køre- kurverne er ikke genereret i Autoturn hvorfor arealtillæg ikke fremgår tegningerne.	AHG / 04.10.2023	Arealtillæg skal fremgå af tegningerne, hvis kørslerne ikke fremgår af de fremsendte planer (behøver ikke at være genereret i Autoturn). Vi vil gerne have fremsendes en forklaring på SK-kørsler. SK-firmaerne har programmer som kan vise disse kørsler. AHG gennemgik kørekurvekurveplaner for SK-kørsler. De ser lidt anderledes ud end dem vi normalt modtager, men efter en gennemgang er VD overbevist om at kørslerne kan gennemføres. (tegningerne er lavet i samarbejde med SK-firmaer. Kørslerne er mod retningen Esbjerg havn.	TAJ/PBC 08.11.23 TAJ/PBC 08.11.23
5	K	Kørekurver for MVT	Mangler tegning KTG-P-TV-8102	TAJ/ 30.08.23	Esbjerg Kommune, har fremsendt.	AHG / 04.10.2023	OK	TAJ/PBC 08.11.23
6	A	Kørekurver	Kan SK anvende krydset, ved flytning eller ophængning af signal, således meget af den sydlige græsarmeringsflade kan undværes?	TAJ/ 30.08.23	Placeringen af signalmaster er låst af bredden for gennemkørende SK. Ophængning af signaler er ikke muligt, da ruten er en del af højderuten.	AHG / 04.10.2023	OK	TAJ/PBC 08.11.23
7	S	Kørekurver	Skal SK ikke til/fra Tingvejen nord?	TAJ/ 30.08.23	Iflg. SK-firmaer er der ikke transport mellem Grimstrupvej og Tingvejen Nord.	AHG / 04.10.2023	OK – ERIS/CDSN/PBC 17.11.2023	TAJ/PBC 08.11.23
8	A	Ledningsplan	Uoverskueligt – farverne kunne ændres	TAJ/ 30.08.23	OK – Gennemses og ændres ifm. detailprojektering	AHG / 04.10.2023	OK	TAJ/PBC 08.11.23
9	S	Tværsnit	Overgang mellem asfalt/græsarmering – udføres det sådan? Kanten af græsarmoring skal ikke støbes?	TAJ/ 30.08.23	Græsarmering indrammes af kantsten sat i beton. Tilføjes i detailprojekt	AHG / 04.10.2023	OK	TAJ/PBC 08.11.23
10	S (K)	Tværsnit	Er belægningsopbygning aftalt med VD?	TAJ/ 30.08.23	Belægningsopbygningen på Grimstrupvej er aftalt med Esbjerg Kommune og dimensioneres iht. vejregler ift. strækningens trafikklasse. VD har ikke kunne fremskaffe oplysninger om bærelagene på Tingvejen. Belægningsopbygningen på Tingvejen er dermed dimensioneret på baggrund af katalogmetoden i vejregler for trafikklasse T5. VD havde ingen bemærkninger til dette under den første kommenteringsrunde. Belægningsopbygningen i overkørbare arealer er aftalt med VD.	AHG / 04.10.2023	Tingvejen skal dimensioneres efter trafikklasse T6 OK	CKP/PBC 15.11.23

11	S	Tværsnit	Hvordan afsluttes helle (Chaussésten, PA, fliser eller andet)	TAJ/ 30.08.23	Nye heller etableres med PA. Eksisterende helle etableres fortsat med røde herregårdssten.	AHG / 04.10.2023	OK	TAJ/PBC 08.11.23
12	K	Tværsnit	BL skal føres ud til grøft således vejkasse kan afvandes.	TAJ/ 30.08.23	OK – Tilføjes på tegning i detailprojekt	AHG / 04.10.2023	OK	TAJ/PBC 08.11.23
13	S (K)	Ekspropriationsplan og tværsnit	Hvorfor medtages 1,5 m bag skråning? Normalvis medtages kun 1,0 m jf. VD's typetegninger!	TAJ/ 30.08.23	OK – Ændres til 1,0 m driftareal for VD's arealer på Tingvejen. For Esbjerg Kommunes arealer fastholdes 1,5 m.	AHG / 04.10.2023	OK	TAJ/PBC 08.11.23
14	S	Generelt	Er der beregnet og taget hensyn til længden af svingbaner jf. vejregler?	TAJ/ 30.08.23	Længder af svingbaner er fastsat på baggrund af beregninger i Notat – Trafikal afvikling ved Tingvejen – 2022-05-04	AHG / 04.10.2023	OK	TAJ/PBC 08.11.23
Afvanding Afsender: Teknik					Bemærkninger til behandling hos fremmed bygherre		Afsluttende høring	
Nr.	Type	Vedr.	Bemærkning	Initialer/ dato	Svar	Fremmed byg- herre/ dato	Afsluttende bemærkning	Sagsbe- handler VD/ dato
1	K	Tegning	Manglende afvandingsplan	Duc/15- 08-23	Iflg. VD's tegningsstandarder udarbejdes afvandingsplanen i fase 4. Oplysninger om eksist. afvandingssystem er blevet efterspurgt, for at disse kunne fremgå af ledningsplanen. Der er modtaget en pdf for den eksisterende dobbeltrettet cykelsti, men det har ikke været muligt at få udleveret digitalt materiale for denne strækning og for resten af krydset. Det har derfor ikke været muligt at fastsætte tilslutningspunkter til eksisterende afvandingssystem på baggrund af det modtagne grundlag. Principper for afvanding kan ses af de enkelte tværsnit. Ønsker VD, at vi giver et bud i 2D på brøndplacering og tilslutningspunkter, eller kan dette vente til detailprojektet? Det skal understreges at vi stadig har brug for at kende udformningen af det eksist. afvandingssystem i hele krydset inden det nye system kan detailprojekteres (i fase 4).	AHG / 04.10.2023	OK	Duc/PBC 15.11.23
2	K	Projektbeskrivelse	Manglende beskrivelse vedr. afvanding	Duc/15- 08-23	OK – Principper for afvanding tilføjes i projektbeskrivelsen forud for detailprojekt. Fremsendes sammen med kommenteringsark.	AHG / 04.10.2023	OK -Projektbeskrivelsen er modtaget og godkendt	Duc/PBC 15.11.23
3	K	Tegning-tværsnit	For afvanding af vejkasse, bunden af grøft skal være mindst 0,15m under råjordsplanum	Duc/15- 08-23	OK – Grøfter tilrettes i detailprojekt	AHG / 04.10.2023	OK	Duc/PBC 15.11.23
Ledninger (tekniske del) Afsender: Projekt					Bemærkninger til behandling hos fremmed bygherre		Afsluttende høring	
Nr.	Type	Vedr.	Bemærkning	Initialer/ dato	Svar	Fremmed byg- herre/ dato	Afsluttende bemærkning	Sagsbe- handler VD/ dato
Kørebaneafmærkning Afsender: Trafikafvikling og Vejvisning					Bemærkninger til behandling hos fremmed bygherre		Afsluttende høring	
Nr.	Type	Vedr.	Bemærkning	Initialer/ dato	Svar	Fremmed byg- herre/ dato	Afsluttende bemærkning	Sagsbe- handler VD/ dato
1	K	Begge planer for Skilte- og afmærkningsplaner	Der mangler betegnelser på kørebaneafmærkningerne, linjetyper og dimensioner.	BRMOR/ 22.08.2023	OK – Tilføjes tegninger – Opdateret tegning fremsendes sammen med kommenteringsark.	AHG / 04.10.2023	OK -Tegningerne er modtaget og gennemgået. Det skal overvejes om der bør tilføjes et cykelfelt hvor cykelstien	BRMOR /PBC 15.11.23

			Det er ikke muligt at vurdere projektet uden de informationer.				er dobbeltrettet, for trafiksikkerhedens skyld.	
2	K	tavler	Der mangler detailtegninger for F 11 Pilvejvisere og G 14 Diagramorienteringstavle.	BRMOR/22.08.2023	OK – Udarbejdes i detailprojekt	AHG / 04.10.2023	OK	BRMOR /PBC 15.11.23
Tavler Afsender: Trafikafvikling og Vejvisning				Bemærkninger til behandling hos fremmed bygherre			Afsluttende høring	
Nr.	Type	Vedr.	Bemærkning	Initialer/ dato	Svar	Fremmed byg-herre/ dato	Afsluttende bemærkning	Sagsbe-handler VD/ dato
1	K	Tegning 7401	Ny C55 tavle (70km/t) på Tingvej mod nord-øst kommer til at stå oveni den eksisterende lokal hastighedstavle C55 (90km/t). Tavlernes placering bør justeres i forhold til hinanden.	MAOL/05.09.2023	Eksisterende C55 tavler flyttes 100 m mod nordøst. Tilføjes tegning KTG-P-TV-7401 i detailprojekt.	AHG / 04.10.2023	OK	PBC 15.11.23
Driftshensyn og materialevalg Afsender: Projekt og vejteknik				Bemærkninger til behandling hos fremmed bygherre			Afsluttende høring	
Nr.	Type	Vedr.	Bemærkning	Initialer/ dato	Svar	Fremmed byg-herre/ dato	Afsluttende bemærkning	Sagsbe-handler VD/ dato
1	K	Tegning 8852	Kantsten skal sættes i henhold til typetegning 25283.	DFV / 29.09-23	OK – Tilføjes tegninger og udbudsdokumenter i detailprojekt	AHG / 04.10.2023	OK	PBC 15.11.23
1	K	Tegning 8851 – 8852 - 8853	Arealer med græsarmeringssten skal rammes ind med kantsten sat i beton	DFV / 29.09-23	OK – Tilføjes i detailprojekt.	AHG / 04.10.2023	OK	PBC 15.11.23
Vejudstyr (autoværn, støjskærme m.m.) Afsender: Projekt og vejteknik				Bemærkninger til behandling hos fremmed bygherre			Afsluttende høring	
Nr.	Type	Vedr.	Bemærkning	Initialer/ dato	Svar	Fremmed byg-herre/ dato	Afsluttende bemærkning	Sagsbe-handler VD/ dato
Belysning Afsender: Projekt og vejteknik				Bemærkninger til behandling hos fremmed bygherre			Afsluttende høring	
Nr.	Type	Vedr.	Bemærkning	Initialer/ dato	Svar	Fremmed byg-herre/ dato	Afsluttende bemærkning	Sagsbe-handler VD/ dato
1	K	Projekt	Belysningsprojekt udestår tilsyneladende. Signalanlæg belyses altid jf. Håndbog Vej-belysning.	THOH/31.08.2023	Under gennemgangen af TSR trin II er det aftalt med VD, at belysningsprojekt udarbejdes i detailprojekt.	AHG / 04.10.2023	OK	PBC 15.11.23
Beplantning Afsender: Projekt og vejteknik				Bemærkninger til behandling hos fremmed bygherre			Afsluttende høring	
Nr.	Type	Vedr.	Bemærkning	Initialer/ dato	Svar	Fremmed byg-herre/ dato	Afsluttende bemærkning	Sagsbe-handler VD/ dato
Trafikafvikling Afsender: Trafikafvikling og Vejvisning				Bemærkninger til behandling hos fremmed bygherre			Afsluttende høring	
Nr.	Type	Vedr.	Bemærkning	Initialer/ dato	Svar	Fremmed byg-herre/ dato	Afsluttende bemærkning	Sagsbe-handler VD/ dato
1	A	Principper for anlægslogistik	Fase 1. Det bør overvejes om arbejdet udføres fra vejside eller rabatside, og om der	MAOL/05.09.2023	OK – Dette er overordnede principper. Der udarbejdes mere detaljerede planer ifm. detailprojekteringen.	AHG / 04.10.2023	OK	PBC 15.11.23

			er plads til både arbejdsareal og afvikling af trafik, herunder overvejelser om trafikværn bliver nødvendigt. Det skal ligeledes overvejes hvordan cyklisterne skal afvikles i denne fase.					
2	A	Principper for anlægslogistik	Fase 2. samme bemærkning som fase 1.	MAOL/05.09.2023	OK – Dette er overordnede principper. Der udarbejdes mere detaljerede planer ifm. detailprojekteringen.	AHG / 04.10.2023	OK	PBC 15.11.23





Vejdirektoratet
Att.: Peter Bak Christensen
Teglgårdsparken 102
5500 Middelfart

Frodesgade 30, 6700 Esbjerg

Sendt pr. e-mail til pbc@vd.dk

Dato	2. juni 2023
Sagsbehandler	Lone Marie Holm Kristensen
Telefon direkte	76 16 15 55
Sagsid	20/20792

Anmodning om principgodkendelse af skitseprojekt for signalanlæg Tingvejen/Grimstrupvej ved Kors kro

Esbjerg Kommune har haft en indledende korrespondance med Vejdirektoratet i forhold til ønsket om at lave et fremmed bygherreprojekt i krydset Tingvejen/Grimstrupvej i forbindelse med et kommende Transportcenter ved Kors kroen.

Fremmed bygherreprojektet omfatter etablering af et signalanlæg i krydset Tingvejen/Grimstrupvej med højre- og venstresvingsbane ind til Grimstrupvej. Den eksisterende cykelsti langs Tingvejen forlægges. På nordsiden af Grimstrupvej etableres dobbeltrettet cykelsti for at sikre gode forhold for cyklister og højne trafiksikkerheden i og omkring krydset. Cyklisterne får egen fase i det signalregulerede kryds for at sikre, at der ikke opstår konflikter med anden trafik. Der etableres overkørbare arealer øst for Tingvejen for at sikre, at særtransporter fortsat kan køre gennem krydset.

Baggrunden for projektet er ønsket om at sikre trafikafviklingen i krydset i forbindelse med etablering af et transportcenter ved Kors kroen.

Esbjerg Kommune har haft en uformel drøftelse med Politiet og været i dialog med særtransportører om projektet.

Der pågår en miljøscreening af projektet. Det er Esbjerg Kommunes umiddelbare vurdering, at projektet ikke medfører væsentlig negativ påvirkning af naturtyper m.v., hvorfor der ikke umiddelbart forventes behov for at gennemføre en egentlig miljøvurdering.

Ejerskab, drift og vedligehold af ny cykelsti nord for Grimstrupvej tænkes varetaget af Esbjerg Kommune.

Esbjerg Kommune ønsker en principgodkendelse af vedlagte skitseprojekt for et signalanlæg i krydset Tingvejen/Grimstrupvej ved Kors kroen.

Hvis der er spørgsmål, kan undertegnede kontaktes.

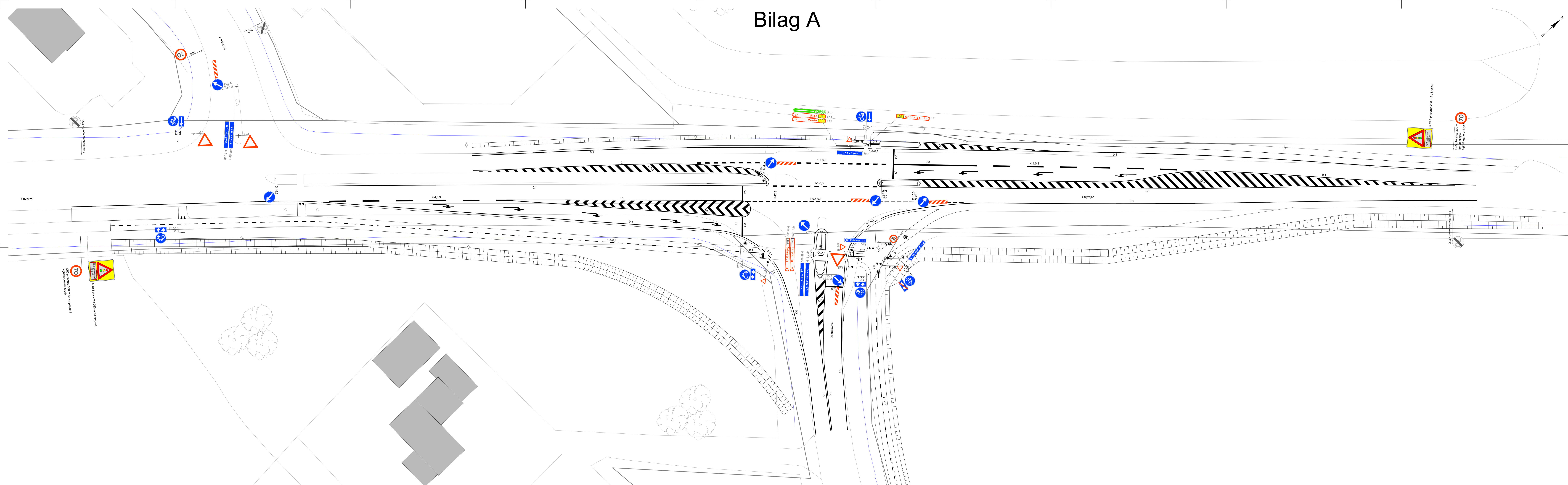
Venlig hilsen

Lone Marie Holm Kristensen
Teamkoordinator

Bilag:

Projektbeskrivelse, Rambøll
Notat - Trafikal afvikling ved Tingvejen, 4.5.22, Rambøll
Notat - Arealerhvervelse, Rambøll
Notat - Principper for anlægslogistik, Rambøll
Trafiksikkerhedsrevision, Trin 2, Rambøll
Tidsplan - Krydsombygning mellem Tingvejen og Grimstrupvej, Rambøll
Funktionsbeskrivelse, Rambøll
Tilstandsdiagram, Rambøll
Tegningsliste, Krydsombygning, Tingvejen - Grimstrupvej, Rambøll
Oversigtskort, 1:25.000, Rambøll
Orienterende ledningsplan, 1:500, Rambøll
Vejplaner, 1:200 (2 stk) , Rambøll
Tværsnit, 1:50 (3 stk) , Rambøll
Skilte- og afmærkningsplaner, 1:500 (2 stk) , Rambøll
Kørekurveplaner for MVT og særtransporter; 1:500 (7 stk), Rambøll
Grænsedragningsplan; 1:500, Rambøll
Ekspropriationsplan, 1:500, Rambøll
Signalplan, 1:200, Rambøll

Bilag A



NOTE:
Indholder FOT-data fra Geodatastyrelsen og Danske kommuner
Koordinatsystem: DKTM1
Tavler noteret med (R) er reduceret i størrelse svarende til cykelsti if. gældende vejregler

KTG-P-TV-7401 1

- SIGNATUR:
- Grundkort
 - Matraker
 - Ekisterende grøft
 - Vejprojekt
 - Signalmaster
 - Lysmast
 - Nye tavler
 - Ekisat: tavler som bevares/flyttes

1

2023-10-06

CSDG

AHG

AHG

Dimensioner for kørebaneafmærkning

Esbjerg
Kommune

Rev: 2023-05-23

Dat: 2023-05-23

Tegn: CSDG

Kontor: CBA

Geok: AHG

RAMBOLL

Prinsengade 11
DK-6000 Ålborg
Tlf: +45 51 51 10 00
Fax: +45 51 51 10 01
www.ramboll.dk

Projektnr: 1100052727

Mål: 1:200

Esbjerg Kommune
Krydsombygning, Tingvejen - Grimstrupvej

Skilte- og afmærkningsplan

Tegning nr. KTG-P-TV-7401 1

Rev: 1

2023-10-06 09:12:28 C:\pwork\ramboll\g1766666\KTG-P-TV-7401.dwg

Bilag A



NOTE:

Indeholder FOT-data fra Geodatastyrelsen og Danske kommuner
 Koordinatsystem: DKTM1

vier noteret med (R) er reduceret i størrelse svarende til cykelsti jf. gældende vejregler

SIGNATUR:

- | | |
|---|------------------------------------|
|  | Grundkort |
|  | Matrikler |
|  | Vejprojekt |
|  | Signalmaster |
|  | Lysmast |
|  | Nye tavler |
|  | Eksist. tavler som bevares/llyttes |

-P-TV-7402 1

1	2023-10-06	CSDG	AHG	AHG	Dimensioner for kørebaneafmærkning
 Esbjerg Kommune					
Rev.	Dato	Tegn	Kontrol	Godt.	
	2023-05-23	CSDG	CBKA	AHG	
					
Projekt nr. 1100052727 Mål 1:200					Prinsesgade 11 DK-6000 Aalborg Tlf. +45 51 61 10 00 Fax +45 51 61 10 01 www.ramboll.dk
Esbjerg Kommune Krydsombygning, Tingvejen - Grimstrupvej					
Tegning nr. Rev. KTG-P-TV-7402 1					

Bilag A

NOTE: KTG-P-TV-8107 0

Indholder FOT-data fra Geodatastyrelsen og Danske kommuner
Koordinatsystem: DKTM1
Køretøjslængde: 77 m
Køretøjsbredde: 13 m
Køreselsretning: Fra nordøst mod sydvest

SIGNATUR:

- Grundkort
- Vejprojekt
- Overkørbart areal



Esbjerg
Kommune

Rev.	Dato	Tegn.	Kontrol.	Godk.
	2023-05-23	CSDG	CBKA	AHG

Projektnr. 1100052727 Mål 1:500

Esbjerg Kommune
Krydsombygning, Tingvejen - Grimstrupvej

Kørekurver - Særtransport, 13 m bred
Tingvejen

RAMBOLL

Prinsensgade 11
DK-9000 Aalborg
Tlf. +45 51 61 10 00
Fax +45 51 61 10 01
www.ramboll.dk

Tegning nr. Rev.

KTG-P-TV-8107 0

AHG

Ansøgning om vejprojekt på statsvej

Vejledning 2019

Bilag B



Vejdirektoratet



Indledning

Kommuner, virksomheder og borgere sender løbende forespørgsler og ansøgninger til Vejdirektoratet med henblik på godkendelse af vejprojekter, der berører statsvejnettet. Der er tale om projekter, som Vejdirektoratet ikke er forpligtet til at gennemføre, men som kan godkendes med finansiering af ansøgeren.

Med denne vejledning ønsker Vejdirektoratet at informere om de praktiske forhold og vilkår i samarbejdet mellem Vejdirektoratet og ansøger ved sådanne projekter. Projekterne kan variere i størrelse alt fra anlæg af en adgang til en grusgrav til et større kryds på statsvejnettet. Vejledningen retter sig primært mod kommuner og professionelle aktører som rådgivningsfirmaer og investorer.

Det er Vejdirektoratets forventning, at vejledningen kan bidrage til en bedre forståelse af de enkelte processer i forløbet, og således medvirke til en smidiggørelse af administrationen og samarbejdet ved ansøgning og gennemførelse af vejprojekter på statsveje.

I forbindelse med en godkendelse kan Vejdirektoratet stille krav til såvel projektets fysiske udformning som til anlægsprocessen. Sagsbehandlingen tilpasses det aktuelle projekt, og ved simple projekter vil nogle processer ofte kunne udelades eller sammenlægges, så den samlede proces forenkles.

Ved større projekter vil det som regel være en fordel, at Vejdirektoratet forestår projektering og anlæg mod, at ansøger afholder udgifterne hertil. I dette tilfælde er første skridt at sikre enighed om gennemførelsen, hvorefter der udarbejdes en samarbejdsaftale, som danner baggrund for projektering, udbud og anlæg. Vejdirektoratet vil for nogle projekttyper, jf. vejlovens § 8, stk. 3, stille direkte krav om, at Vejdirektoratet forestår projektering og anlæg for bygherres regning. Eksempler herpå kan f.eks. være rampekryds eller rampetilslutninger på motorveje.

Vejdirektoratet skal også godkende projekter, der er uden for statsvejsvejnettet, men alligevel så tæt på at de kan påvirke trafikafviklingen på statsvejene, jf. vejlovens § 49, stk. 3.

Her står anført, at etablering af ny adgang til en kommunevej i mindre afstand end 100 m fra en statsvej - i bymæssige bebyggelser dog under 50 m - kræver tilladelse fra Vejdirektoratet. Denne proces behandles dog som en ansøgningssag efter vejlovens § 49, stk. 3 og ikke efter den procedure, som er beskrevet nedenfor.

Temaer i Vejdirektoratets godkendelse

Vejdirektoratet har blandt andet til opgave at udvikle og vedligeholde statsvejnettet, så det er nemt og sikkert at komme frem. Når Vejdirektoratet tager stilling til en ansøgning om et projekt, skal det derfor vurderes i forhold til en række temaer med fokus på denne overordnede opgave. Godkendelsen sker efter vejlovens § 8, stk. 2, jf. stk. 3, eller efter vejlovens kapitel 6 om adgangsforhold til offentlige veje. Der kan også være tilfælde, hvor godkendelsen sker efter vejlovens § 80 om placering af genstande på vejens areal, f.eks. støjafskærme.

Udførelse

Vejdirektoratet lægger stor vægt på at minimere de trafikale gener under projektets udførelse og på et godt arbejdsmiljø. Det kan påvirke kravene til udførelsesmetode og interimsforanstaltninger.

Trafikafvikling og vejudformning

Projektet skal tilgodese Vejdirektoratets praksis, herunder vejreglerne, tegningsstandarder og typetegninger samt Vejdirektoratets erfaringskatalog, og ansøger skal foretage trafiksikkerhedsrevisioner - og for projekter i byområder også tilgængelighedsrevisioner. Projektets trafikale robusthed skal dokumenteres og testes med brug af veldokumenterede trafikprognoser og kapacitetsberegninger i kombination med valg af geometrisk løsning.

Drift og vedligeholdelse

Med mindre der er tale om projekter, hvor der godkendes på et aftalegrundlag, så skal projektet på en hensigtsmæssig måde kunne indgå i Vejdirektoratets koncept for drift og vedligeholdelse. Det skal derfor være afstemt med Vejdirektoratets driftsstandarder, og i udførelsesfasen skal de rette materialer og udførelsesmetoder anvendes.

Når projektet er afsluttet og overdrages til Vejdirektoratet, foretager Vejdirektoratet en konsekvensmæssig opdatering af Vejdirektoratets driftsdata-baser på baggrund af projektets som udført materiale.



Projektforløb

Som udgangspunkt i projektforløbet anvendes de samme faser, som benyttes af Vejdirektoratet ved beskrivelse og håndtering af et vejprojekt fra ide til drift:

Fase 1 Indledende afklaring af projektet

Fase 2 Skitseprojekt til kommentering

Fase 3 Projekt til besigtigelse

Fase 4 Detailprojekt til godkendelse

Fase 5 Anlæg

Fase 6 Projektafslutning herunder overdragelse og dokumentation

Fase 3 er ikke relevant i denne type af projekter. Ved simple projekter kan en eller flere faser ofte sammenlægges eller udelades.

Hos Vejdirektoratet behandles projektet af afdelingerne for Planlægning og Myndighed i Aalborg, Middelfart og Næstved. Undervejs vil andre dele af Vejdirektoratet

blive inddraget. For at få et optimalt projektforløb anbefaler vi, at man henvender sig til Vejdirektoratet tidligt i processen.

I forbindelse med den indledende dialog om et konkret projekt, vil Vejdirektoratet tage stilling til om projektet skal udføres med Vejdirektoratet som bygherre, f.eks. projekter i tilknytning til motorvej inkl. ramper eller projekter med private bygherrer.

Plan- og Myndighedsafdelingerne varetager projektlederrollen fra den indledende kontakt til og med skitseprojektet. Herefter overdrages projektlederrollen internt til afdelingen Mindre Anlæg, som varetager kontakten i de efterfølgende projektfaser.

På kortet og i tabellen er angivet, hvor en ansøgning, på basis af kommunens geografiske beliggenhed, skal behandles hos Vejdirektoratet.

Geografisk opdeling af behandlingen af vejprojekter på statsveje:

- A** Planlægning og Myndighed i Aalborg
- B** Planlægning og Myndighed i Middelfart
- C** Planlægning og Myndighed i Næstved



Kontakt:

vd@vd.dk

Aalborg

Niels Bohrs Vej
30 9220 Aalborg Øst
Telefon 7244 2200

Næstved

Toldbuen 6
4700 Næstved
Telefon 7244 7000

Middelfart

Teglårdsparken 102
5500 Middelfart
Telefon 7244 2200

Kommune	Område
Albertslund	C
Allerød	C
Assens	B
Ballerup	C
Billund	B
Bornholm	C
Brøndby	C
Brønderslev	A
Egedal	C
Esbjerg	B
Favrskov	A
Faxe	C
Fredensborg	C
Fredericia	B
Frederiksberg	C
Frederikshavn	A
Frederiksund	C
Furesø	C
Faaborg-Midtfyn	B
Gentofte	C
Gladsaxe	C
Glostrup	C
Greve	C
Guldborgsund	C
Haderslev	B
Halsnæs	C
Hedensted	B
Helsingør	C
Herlev	C
Herning	A
Hillerød	C

Kommune	Område
Hjørring	A
Holbæk	C
Holstebro	A
Horsens	B
Hvidovre	C
Høje-Taastrup	C
Hørsholm	C
Ikast-Brande	A
Ishøj	C
Jammerbugt	A
Kalundborg	C
Kerteminde	B
Kolding	B
København	C
Køge	C
Langeland	B
Lejre	C
Lemvig	A
Lolland	C
Lyngby-Taarbæk	C
Mariagerfjord	A
Middelfart	B
Morsø	A
Norddjurs	A
Nyborg	B
Næstved	C
Odense	B
Odsherred	C

Kommune	Område
Randers	A
Rebild	A
Ringkøbing-Skjern	A
Ringsted	C
Roskilde	C
Rudersdal	C
Rødovre	C
Silkeborg	A
Skanderborg	B
Skive	A
Slagelse	C
Solrød	C
Sorø	C
Struer	A
Svendborg	B
Syddjurs	A
Sønderborg	B
Thisted	A
Tønder	B
Tårnby	C
Vallensbæk	C
Varde	B
Vejen	B
Vejle	B
Vesthimmerland	A
Viborg	A
Vordingborg	C
Aabenraa	B
Aalborg	A
Aarhus	B

Fase 1

Indledende afklaring af projektet

Ønsket om en ny vejtilslutning eller andet projekt på en statsvej opstår typisk i forbindelse med den indledende planlægning af byudvikling i en kommune. Enten som del af den løbende kommuneplanlægning eller som led i kommunens planlægningsmæssige opfølgning på en projektidé fra en privat investor.

Den indledende undersøgelse vil normalt foregå i dialog mellem kommunen og Vejdirektoratet, med udgangspunkt i kommunens projektidé og illustreret med trafiktal og kort. Undersøgelsen kan også omfatte alternative planlægningsidéer med henblik på at fastholde fremkommelighed og sikkerhed på statsvejsnettet.

Hvis projektet herefter fortsat er relevant, vil indgåede aftaler og Vejdirektoratets vilkår fra denne indledende proces være grundlaget for den efterfølgende håndtering af konkrete ansøgninger med relation til projektet. Det vil normalt ikke være et projekt, som Vejdirektoratet er forpligtet til at gennemføre, og der vil fra fase ét typisk blive stillet krav om, at projektet gennemføres uden udgift for Vejdirektoratet.

Fase 2

Skitseprojekt til kommentering

I forslagsfasen tager Vejdirektoratet stilling til ansøgers skitseprojekt.

Indledningsvis undersøger Vejdirektoratet, hvilken dokumentation der er nødvendig for at kunne indlede en kvalificeret dialog om projektet. Det kan ske i form af et opstartsmøde med ansøger, hvor der også kan forventningsafstemmes i forhold til arbejdsproces og krav til indhold i projektdokumentationen. Afhængig af projektets kompleksitet kan det være nødvendigt med flere møder.

Dokumentation

Ved den indledende kontakt drøftes en række praktiske forhold omkring udarbejdelsen af projektet og dokumentationskrav.

Dokumentationen kan omfatte:

- Plankort 1:500, længdesnit og tværsnit, som fastlægger projektets geometri
- Kapacitetsberegninger
- Projektbeskrivelse, beskrivelse af afvandingsforhold og oversigt over hvilke dele af projektet, der vedrører statsvejsnettet
- Trafiksikkerhedsrevision trin to
- Tilgængelighedsrevision trin to, for projekter i byområde



Generelt skal dokumentation af skitseprojektet være tilstrækkelig til en vurdering af, om projektet kan realiseres samtidig med opretholdelsen af en tilstrækkelig god fremkommelighed og sikkerhed på statsvejen.

I nogle tilfælde vil en vurdering i fase to kunne udføres med en relativt begrænset undersøgelse og de relevante projektvilkår fastsættes på grundlag heraf. I andre tilfælde, eksempelvis hvis det drejer sig om ny adgang til en stærkt trafikeret strækning, vil en konklusion kræve dokumentation med forholdsvis præcise skitser, simuleringer, analyser og beregninger. På kritiske punkter vil dokumentationen skulle være detaljeret.

Der gennemføres en trafiksikkerhedsrevision trin to, og resultatet heraf indarbejdes i skitseprojektet. Tilsvarende gennemføres tilgængelighedsrevision trin to for så vidt angår projekter i byområde.

Hvis der indgår utraditionelle afmærkningsløsninger, vil Vejdirektoratet selv, eller gennem ansøger, eventuelt høre politiet allerede i fase to, da politiet i en senere fase vil skulle godkende eller give samtykke til det endelige projekt.

I fase 2 skal det også undersøges og afklares, om vejvandet skal ledes til et kommunalt spildevandssystem eller direkte til recipient via forsinkelses- eller bundfældningsbassiner.

Projekter skal i flere tilfælde anmeldes til den kompetente VVM-myndighed jf. VVM-bekendtgørelsen, med henblik på at VVM-myndigheden tager stilling til om anlægget er VVM-pligtigt.

Hvis der skal gennemføres VVM, aftales fremgangsmåden konkret mellem ansøger og Vejdirektoratet.

Godkendelse og vilkår

Kan det ikke dokumenteres, at der kan opretholdes en tilstrækkelig god fremtidig fremkommelighed og trafiksikkerhed på statsvejen, eller er projektet ikke foreneligt med myndighedskrav, vil Vejdirektoratet ikke kunne godkende skitseprojektet.

Kan skitseprojektet godkendes, vil dette blive meddelt i et brev, som vil indeholde væsentlige bemærkninger og vilkår til det videre forløb af projektet. Den endelige tilfælgelse vil blive meddelt på baggrund af et detailprojekt. Hvis der er tale om et projekt, som er omfattet af vejlovens § 8, stk. 3, så vil brevet indeholde bemærkninger til den videre detailprojektering og evt. et udkast til et aftalegrundlag.

Aftaler og vilkår

Denne del kan opdeles i projektspecifikke vilkår/aftaler og vilkår, som fastsættes uanset det konkrete projektindhold.

De projektafhængige aftaler og vilkår vil ofte være resultatet af den dialog, der har været mellem ansøger og Vejdirektoratet. Her kan det også være aftalt, hvordan godkendelsesproceduren i forhold til andre myndigheder gennemføres.

Normalt udarbejder ansøger øvrige myndighedsansøgningerne, og det aftales nærmere, om ansøgningerne skal sendes til myndighederne fra Vejdirektoratet eller fra ansøger på vegne af Vejdirektoratet.

De projektafhængige vilkår vil typisk være at:

- Detailprojektet skal godkendes af Vejdirektoratet
- Udgifterne til etablering af projektet er Vejdirektoratet uvedkommende
- Der sammen med detailprojektet skal medfølge en trafikafviklingsplan med en trafikal konsekvensvurdering af trafikafviklingen under anlægsarbejdet
- Detailprojektet skal indeholde en kommunikationsplan, hvis anlægsarbejdet giver væsentlige fremkommelighedsgener, herunder for den kollektive trafik
- Detailprojektet skal indeholde ledningsplaner, arealerhvervelsesplan, (hvis det forudsætter arealerhvervelse) samt beskrivelse af vejbyggelinjer og relevante servitutter.
- Den fremtidige fremkommelighed skal verificeres på grundlag af detailprojektet samt kapacitetsberegninger og trafiksimuleringer
- Detailprojektet respekterer projekterings- og / eller miljøkrav fra en eventuel VVM-proces
- Detailprojektet udarbejdes af en kommune og / eller af en rådgiver, som Vejdirektoratet kan acceptere
- Projektområdet skal kunne afvikle modulvogntog og sættevognstog, og i relevant omfang også særtransporter
- Ansøger i forbindelse med igangsætning af detailprojektering skal udarbejde en oversigt over nødvendige myndighedsgodkendelser
- Godkendelsen er gældende inden for et tidsrum, typisk to år. Det betyder, at projektets udførsel skal være påbegyndt inden for to år fra godkendelsen af detailprojektet.

Fase 3

Projekt til besigtigelse

Fase 3 er ikke relevant i denne type af projekter. Ved simple projekter kan en eller flere faser ofte sammenlægges eller udelades.

Detailprojekt til godkendelse

I denne fase tager Vejdirektoratet stilling til detailprojektet.

(Normalt vil Vejdirektoratet modtage en henvendelse fra ansøger om igangsætning af detailprojekteringen, som Vejdirektoratet allerede på skitseprojektniveau har godkendt på vilkår. Hvis det ikke er tilfældet, skal der først ske en behandling som under fase 2.)

Også her vil Vejdirektoratet undersøge, hvilken dokumentation, der er nødvendig for at kunne indlede en kvalificeret dialog med ansøger. Det kan ske ved et opstartsmøde med ansøger, hvor der også forventningsafstemmes i forhold til arbejdsproces og krav til projektdokumentation.

Ansøger vil herefter i dialog med Vejdirektoratet udarbejde et detailprojekt, som opfylder de krav, der er stillet i fase to eller aftalt senere. Undervejs kan flere afklaringsmøder være nødvendige.

Dokumentation

Sammen med tilhørende trafikale analyser og beregninger skal projektet dokumentere, at det kan realiseres samtidig med opretholdelse af en tilstrækkelig god fremkommelighed og trafiksikkerhed på statsvejen. Krav til detaljeringsniveau vil afhænge af projektets kompleksitet og statsvejens trafikale situation.

Udformning og valg af materiale skal ske under hensyntagen til den fremtidige drift, herunder vintervedligeholdelse.



Dokumentationen kan eksempelvis omfatte:

- Detailprojekt, herunder tegningsmateriale i relevante målestoksforhold, dgn-fil af vejprojektet, situationsplan, projektet på opmålt grundkort, grænsedragning og SAB
- Opdaterede kapacitetsberegninger
- Opdateret projektbeskrivelse inklusiv beskrivelse af afvandingsforhold
- Trafiksikkerhedsrevision trin tre
- Tilgængelighedsrevision trin tre for projekter i byområder

Detailprojektet skal indeholde en ledningsplan, hvor ledningsplaceringen fastlægges under hensyn til driftsvenligheden og trafikafviklingen ved fremtidige ledningsarbejder.

Vejdirektoratet skal involveres i denne planlægning, og det vil være et vilkår, at Vejdirektoratet kan godkende de juridiske forhold omkring ledningsplaceringen i vejareal og vejbyggelinjeareal.

Sammen med detailprojektet skal der udarbejdes trafikafviklingsplaner, som sikrer at anlægsarbejdet kan gennemføres samtidig med, at krav til fremkommelighed, trafiksikkerhed og arbejdsmiljø tilgodeses. Der vil altid skulle indhentes en rådighedstilladelse, inden arbejdet kan påbegyndes.

Hvis der i fase 2 skete en anmeldelse til kommunen, skal der, hvis forudsætningerne for projektet er ændret siden, ske en fornyet anmeldelse til kommunen, med henblik på at VVM-myndigheden afgør, om anlægget er VVM-pligtigt.

Trafiksikkerhedsrevision trin tre og, i byområder, tilgængelighedsrevision trin tre, skal være gennemført og implementeret i detailprojektet, inden Vejdirektoratets godkendelse. Det samme gælder høring af kommune og politi samt de nødvendige myndighedsgodkendelser.

Det er normalt en forudsætning, at projekteringen og myndighedshøringen er gjort færdig i dialog med Vejdirektoratet inden godkendelsen, således at Vejdirektoratets og andre myndigheders krav er indarbejdet i tegninger og beskrivelser, som i detaljer fastlægger projektets geometri.

Der kan undtagelsesvis være tidsmæssige og praktiske forhold, som gør, at projektet godkendes med en bemærkning om, at visse myndighedsgodkendelser, detailbeskrivelser og detailplaner skal bearbejdes med henblik på senere endelig godkendelse. I sådanne tilfælde vil der ikke blive givet tilladelse til at starte arbejdet op i marken, før vilkårene om myndighedsgodkendelser, detailbeskrivelser og -planer er opfyldt.

Godkendelse og vilkår

Hvis detailprojektet kan godkendes, får ansøger en skriftlig afgørelse (tilladelse), der også opsummerer det forudgående planlægningsforløb, beskriver godkendelsesgrundlaget og indgåede aftaler, giver konkrete vilkår, opridser eventuelle forudsætninger om Vejdirektoratets overtilsyn med arbejdets gennemførelse, samt en tidsfrist for at kunne udnytte godkendelsen.

Brevet vil typisk omfatte følgende punkter:

- En opsummering af det forudgående planlægningsforløb og konkrete aftaler om projektet
- Godkendelsesgrundlaget, eksempelvis med henvisning til tegningsmateriale, projektnotat og afgørelse fra VVM-myndigheden
- Forudsætninger i øvrigt
- Lovhjemmel
- Konkrete vilkår herunder vilkår for indhentning af eventuelle udestående myndighedsgodkendelser
- Forudsætning om Vejdirektoratets medvirken med overtilsyn ved arbejdets gennemførelse
- Tidsfrist for godkendelsens udnyttelse
- Klagevejledning

Hvis der er tale om et projekt, som er omfattet af vejlovens § 8, stk. 3, så vil brevet indeholde det endelige udkast til et aftalegrundlag.

Aftaler og vilkår

Denne del kan opdeles i vilkår/aftaler, der er projektspecifikke og vilkår/aftaler, som fastsættes uanset det konkrete projektindhold.

De projektafhængige aftaler og vilkår vil ofte være et resultat af de drøftelser, der har været mellem ansøger og Vejdirektoratet om konkrete forhold omkring projektudformningen og anlægsprocessen

De projektafhængige vilkår vil typisk være at:

- Projektet udarbejdes på baggrund af Vejdirektoratets SAB paradigmer, eller udføres i en kvalitet, der svarer til det, der er beskrevet i Vejdirektoratets SAB paradigmer
- Kommunen ikke har bemærkninger til projektet (kun relevant, hvis det ikke er kommunen, som er ansøger)
- Der opnås godkendelser fra andre relevante myndigheder (kun relevant, hvis det undtagelsesvist ikke er endelig afklaret)
- Udgifterne til etablering af projektet, inklusiv efterfølgende dokumentation og aflevering til Vejdirektoratet, er Vejdirektoratet uvedkommende
- Der, i det omfang projektet indebærer risiko for, at Vejdirektoratet påføres udgifter, stilles fornøden sikkerhedsstillelse* (kun relevant til private ansøgere)
- Vejdirektoratet skal kunne godkende den tilsynsorganisation og de tilsynsplaner, som udarbejdes til styring af anlægsarbejdet
- Der gennemføres trafiksikkerhedsrevision trin fire og,

i byområder, tilgængelighedsrevision trin fire, efter at anlægsarbejdet er gennemført. Eventuelle justeringer som følge heraf foretages af ansøger uden udgifter for Vejdirektoratet

- Vejdirektoratet skal have mulighed for at følge anlægsarbejdet gennem et overtilsyn eller, efter aftale, andet forpligtende samarbejde
- Vejdirektoratet skal godkende fremtidig placering af ledninger
- Den entreprenør, som ansøger antager, skal indhente tilladelse til at grave i og råde over vejareal ved arbejdets udførelse (grave- /rådighedstilladelse)
- Der gives kun undtagelsesvist i særlige situationer rådighedstilladelse, før samtlige myndighedsgodkendelser mv. er indhentet
- Der ikke gives rådighedstilladelse før ledningsforretningen er gennemført
- Ansøger skal levere "som udført"-materiale, reviderede digitale grundplaner og opdatering af Vejdirektoratets database (VEJMAN) uden udgifter for Vejdirektoratet
- Vejdirektoratet inddrages i ansøgers mangelgenmang i forbindelse med afleveringsforretning fra entreprenør til bygherre
- Ansøger, når arbejdet er udført, indkalder Vejdirektoratet til en overdragelsesforretning (afleveringen fra entreprenøren er adskilt fra overdragelsesforretningen til Vejdirektoratet, fordi overdragelsen rummer andet og mere end afleveringen fra entreprenøren f.eks. aftaler om som udført materiale mv.)
- Ansøger følger op over for entreprenøren på garanti-eftersyn, idet Vejdirektoratet inddrages (Hvis ansøger er en privat investor, kan det være et vilkår, at entreprenøren stiller sine étårs og femårs garantier over for Vejdirektoratet, således at det er Vejdirektoratet, der følger op i forhold til étårs og femårs eftersyn.) Garantier kan i dette tilfælde også overføres fra bygherre til Vejdirektoratet ved overdragelsen
- Godkendelsen bortfalder efter to år, hvis entreprenørarbejdet ikke er påbegyndt i marken
- Ansøger medvirker ved formuleringen af ændringer i grænsedragningsskemaet, der er en konsekvens af det gennemførte projekt (grænsedragningsskemaet beskriver snitfladen vedrørende drift og vedligeholdelse i krydsområde mellem stats- og kommuneveje)

* Sikkerhedsstillelsen skal til enhver tid kunne dække de udgifter, som Vejdirektoratet kan få, hvis ansøger misligholder sine forpligtelser. Principperne for Vejdirektoratets anlægsbudgettering bruges i relevant omfang i forbindelse med beregning af kravet til sikkerhedsstillelse. Sikkerhedsstillelsen kan eventuelt reguleres i forløbet.

Anlæg

I udførelsesfasen er udgangspunktet, at ansøger har udbudt projektet i henhold til de vilkår, som Vejdirektoratet har stillet i projektkendelsen.

Vejdirektoratets Entreprisestyring skal have mulighed for at medvirke ved et overtilsyn med anlægsarbejdets udførelse, med mindre der aftales andet forpligtende samarbejde. Overtilsynet omfatter også et overordnet tilsyn ved opfølgning på krav til trafikafvikling.

Ansøgers entreprenør skal, i forbindelse med udførelsen, ansøge Vejdirektoratet om tilladelse til at disponere over vejarealet under arbejdets udførelse(rådighedstilladelse).



Projektafslutning

Projektet afleveres fra entreprenøren til bygherren og ikke direkte til Vejdirektoratet, da overdragelsen til Vejdirektoratet normalt omfatter mere end det fysiske projekt. I afleveringsprotokollen anføres, hvem der indkalder og inviteres til garantieftersyn.

Når anlægsarbejdet er færdigt, og inden overdragelsen til Vejdirektoratet, skal bygherren få foretaget en trafiksikkerhedsrevision trin fire, og for projekter i byområder ligeledes en tilgængelighedsrevision trin fire. anbefalinger og løsningsforslag i disse, skal i samråd med Vejdirektoratet, indarbejdes i anlægsprojektet i fornødent omfang.

Vejdirektoratet skal inddrages i fastlæggelsen af specifikationer til ansøgers bestilling af den matrikulære og tingbogsmæssige berigtigelse, samt have mulighed for at kvalitetssikre den gennemførte berigtigelse.

Overdragelsen fra bygherre til Vejdirektoratet følger Vejdirektoratets retningslinjer, inklusiv aftaler om matrikulær berigtigelse, opdatering af DGP og anden digitalt datagrundlag, udarbejdelse af "som udført" -materiale og opdatering af vejman.dk



Vejdirektoratet har kontorer i:

Aalborg, Flæng, Middelfart,
Næstved, Skanderborg
og København

Find mere information på
vejdirektoratet.dk

Vejdirektoratet
Carsten Niebuhrs Gade 43
1577 København V

Telefon 7244 3333
vd@vd.dk
vejdirektoratet.dk



Bilag C

NOTAT

REVIDERET ANLÆGSOVERSLAG KORSKRO

Projekt navn **Krydsombygning, Tingvejen - Grimstrupvej**

Notat nr. **5**
Til **JL4-Development**
Fra **Rambøll**

Udarbejdet af **Anton Hein Gjedsted**
Kontrol af **Christian Bøtke Kongsvad Andersen**

Emne **Revideret anlægsoverslag, Kors kro**

Dato 31-05-2024

1 Intro

Nærværende notat er udarbejdet med henblik på at belyse anlægssomkostninger ifm. krydsombygningen af Tingvejen / Grimstrupvej samt etableringen af ca. 320 m dobbeltrettet cykelsti langs med Grimstrupvej.

Der er udarbejdet et fase 2 projekt som er fremsendt til kommentering hos Esbjerg Kommune og efterfølgende til principgodkendelse hos Vejdirektoratet den 2. juni 2023. Principgodkendelsen er modtaget den 25. januar 2024.

De seneste anlægsoverslag er udarbejdet henholdsvis den 21. juni 2022 og den 23. september 2022, hvilket var ifm. den indledende skitsering i udarbejdelsen af fase 2 projektet.

Nærværende notat indeholder et revideret anlægsoverslag med udgangspunkt i det godkendte fase 2 projekt.

2 Udformning

Med udgangspunkt i trafiknotatet: "Notat – Trafikal afvikling ved Tingvejen – 2022-05-04" er der udarbejdet et skitseprojekt for ombygningen af krydset. Ombygningen af krydset indebærer etableringen af et nyt højresvingsspor fra Tingvejen til Grimstrupvej. Ifm. etableringen af højresvingssporet, forlægges den eksisterende dobbeltrettet cykelsti. Den eksisterende sekundærhelle på Grimstrupvej reduceres i størrelse, men placeringen af cykelstikrydsningen bevares.

Rambøll
Prinsensgade 11
DK-9000 Aalborg

T +45 5161 1000
<https://dk.ramboll.com>

Rambøll Danmark A/S
CVR NR. 35128417

Ifm. etableringen af transportcentret vil trafikmængden i området øges. Derfor etableres en ca. 335 m ny dobbeltrettet cykelsti på den nordlige side af Grimstrupvej for at sikre gode forhold for cyklister og høje trafiksikkerheden i og omkring krydset. Signalteknisk vil cyklisterne få sin egen fase i det signalregulerede kryds, for at sikre der ikke opstår konflikter med anden trafik.

Den eksisterende helle på Tingvejen ombygges for at give plads til modulvogntog som dimensionsgivende køretøj i krydset. For at øge trafiksikkerheden i krydset, anlægges en ny delehelle på Tingvejen mellem det nordgående ligeudspor og det eksisterende venstresvingsspor. Etableringen af den nye delehelle betyder, at Tingvejen må breddeudvides mod nordvest. I den forbindelse forlægges eksisterende cykelsti, og der etableres en ny cykellomme.

Ved en ombygning af krydset til et signalreguleret kryds, reduceres gennemkørselsmulighederne for visse særtransporter. Derfor etableres en del af rabatten øst for Tingvejen som et overkørbart areal, som de særligt brede særtransporter kan benytte. Derudover etableres et større overkørbart areal sydøst for krydset, til at håndtere særtransporter til/fra Grimstrupvej. Hvor cykelstien indgår i det overkørbare areal, forstærkes cykelstien, så den kan klare belastningen fra særtransporterne. Rabatter og overkørbare arealer som skal håndtere særtransporter, etableres i græsarmeringssten efter Vejdirektoratets forskrifter.

3 Forudsætninger

Der er fortsat opstillet en række forudsætninger og gjort en række antagelser ifm. udarbejdelsen af anlægsoverslaget, da der bl.a. ikke er udført en decideret 3D modellering af projektet på nuværende tidspunkt, og mangler detaljer omkring det eksisterende afvandingssystem, som først belyses ifm. detailprojekteringen:

- Det forudsættes at eksisterende jordbundsforhold er af en type og beskaffenhed der er ideel til vejbygning, så der ikke skal udføres en større jordudskiftning.
- Eksisterende afvandingssystem består delvist af et lukket regnvandssystem og af grøfter. Det forudsættes at det eksisterende system kan håndtere udvidelsen af det belagte areal, og kræver derfor ikke nævneværdig ombygning, men blot flytning af brønde og tilslutning til eksisterende system. Derudover vil der ske en afvanding til nye grøfter
- Eksisterende helleanlæg kan bevares på nuværende placering med en mindre ombygning.
- Eksisterende belysningsmaster genanvendes på ny placering.
- Eksisterende "cykellomme" på nordlig side af Grimstrupvej bevares og indgår med nuværende udformning i fremtidigt signalreguleret kryds.
- Udgifter til eventuel ekspropriation er ikke indeholdt i anlægsoverslaget.
- Mængder er skønnet på baggrund af målte arealer på kortforsyningens grundkort, 2D-modellen og højdekurver fra Scalgo.

Det overkørbare areal er nødvendigt for at særtransporter i fremtiden vil kunne gennemkøre det signalreguleret kryds med særtransporter der måler 13 meter i bredden.

Det oprindelige anlægsoverslag lød på en anlægssum mellem:

4.8 og 5.8 mio. kr. excl. moms.

4 Anlægsoverslag

Med udgangspunkt i ovenstående arbejder, forudsætninger og det principgodkendte fase 2 projekter følgende anlægsoverslaget opstillet:

1. Arbejdsplads	Kr. 500.000,-
2. Jordarbejder	Kr. 1.500.000,-
3. Afvanding	Kr. 300.000,-
4. Bundsikring	Kr. 200.000,-
5. Stabilt grus / Knust beton	Kr. 300.000,-
6. Varmblandet asfalt	Kr. 1.500.000,-
7. Brølægning	Kr. 650.000,-
8. Kørebaneafmærkning	Kr. 150.000,-
9. Afmærkningsmateriel	Kr. 100.000,-
10. Belysning	Kr. 250.000,-
11. Signalanlæg	Kr. 800.000,-
Total excl. moms	Kr. 6.250.000,-

Der tillægges ca. 15% i usikkerhed, og det forventes, at den totale anlægssum for hele projektet vil være:

6.2 til 7.2 mio. kr. excl. moms

Afsluttende bemærkninger

Generelt er projektet areal- og mængdemæssigt udvidet siden de to tidligere anlægsoverslag, og den dobbeltrettet cykelsti langs Grimstrupvej er ligeledes blevet tilføjet, hvorfor dette revideret anlægsoverslag også er højere end tidligere.

Anlægsoverslaget er baseret på baggrund af det principgodkendte 2D-projekt for krydsombygningen og cykelstien langs med Grimstrupvej, hvorfor anlægsoverslaget indeholder en usikkerhed ift. mængderne, da 3D-projekteringen ikke er gennemført på dette stadie.

Udførelsesperioden er ikke fastlagt endnu, og der må derfor også forventes en usikkerhed ift. de anvendte enhedspriser i anlægsoverslaget, da disse varierer afhængigt af bl.a. udbud- og efterspørgsel.

MILJØRAPPORT TRANSPORT- CENTER VED KORSKRO

MILJØRAPPORT FOR LOKALPLAN NR. 10-030-0007
Esbjerg Kommune
April 2024

WWW.RAMBOLL.COM

Til
Esbjerg Kommune

Dokumenttype
Miljørapport

Dato
April 2024

Udarbejdet af CMJN, JPHB, HELKJ
Kontrolleret af TEAJ, MKMG, LRAV
Godkendt af LRAV
Beskrivelse **Miljørapport**



Rambøll
Prinsensgade 11
DK-9000 Aalborg
T +45 5161 1000
F +45 5161 1001
www.ramboll.dk

FORORD

Formålet med lokalplanens udarbejdelse er, at muliggøre opførelsen af et nyt erhvervsområde og transportcenter ved Korskro, afkørsel 73 på E20 Esbjergmotorvejen. Lokalplanens udarbejdelse er et ønske fra en bygherre om at opføre et erhvervsområde og transportcenter ved Korskro, afkørsel 73 på E20 Esbjergmotorvejen. Placeringen ved Korskroen rummer et stort potentiale til udviklingen af et fremtidigt erhvervsområde, idet stedet har en unik placering i forhold til landsdelens overordnede infrastruktur, herunder Esbjerg Lufthavn, E20 Esbjergmotorvejen, Hovedvej 11, Hovedvej 30 og Hovedvej 191. Lokalt ligger området med god synlighed og gode adgangsforhold i forhold til det omkringliggende vejnet.

Planforslagene er omfattet af miljøvurderingsloven. På baggrund af en miljøscreening i henhold til § 10 har Esbjerg Kommune vurderet, at planforslaget skal miljøvurderes. Formålet med rapporten er at vurdere de påvirkninger af miljøet, som en realisering af planen vil medføre. Rapporten skal give myndighederne et godt beslutningsgrundlag, inden de afgør, om planen skal vedtages.

Miljørapporten sendes i offentlig høring sammen med forslag til lokalplan i perioden fra d. xx. xxxxxxxx 20XX til d. xx. xxxxxxxx 20XX.

Yderligere oplysninger kan findes på Esbjerg Kommunes hjemmeside: www.esbjerg.dk.

Miljørapporten er udgivet af Esbjerg Kommune og udarbejdet af Rambøll.

INDHOLD

1	IKKE-TEKNISK RESUMÉ	5
2	INDLEDNING	12
3	BESKRIVELSE AF NYT PLANGRUNDLAG	16
4	FORHOLD TIL ANDEN PLANLÆGNING	19
5	AFGRÆSNING AF MILJØRAPPORTEN	22
6	VURDERING AF MILJØPÅVIRKNINGER	24
7	LANDSKAB (VISUELLE FORHOLD)	25
8	KULTURARV	41
9	BEFOLKNING OG MENNESKERS SUNDHED	44
10	NATUR	52
11	VAND	56
13	JORD	65
14	RISIKO	68
15	SAMMENFATNING AF MILJØPÅVIRKNINGER	73
17	AFVÆRGETILTAG	74
18	MANGLEDE VIDEN OG USIKKERHEDER	75
19	FORSLAG TIL OVERVÅGNING	75
20	REFERENCER	76

BILAG

Bilag 1 Volumenstudier for Transportcenter ved Kors kroen, udarbejdet d. 10. august 2022

Bilag 2 Notat – Trafikal afvikling ved Tingvejen, udarbejdet af Rambøll d. 4. maj 2022

Bilag 3 Notat om Transportcenter Esbjerg – Råstofinteressen udarbejdet af Region Syd-danmark d. 17. august 2020

Bilag 4 Regnvandshåndteringsplan, Erhvervsområde og Transportscenter, Kors kro – Es-bjerg, udarbejdet af Rambøll, april 2024

1 IKKE-TEKNISK RESUMÉ

Esbjerg Kommune har igangsat planlægningsarbejdet for lokalplanforslag nr. 10-030-0007. Kommunen har truffet afgørelse om, at der er pligt til at udarbejde en miljørapport for planforslagene.

1.1 Skads landområde, Transportcenter ved Korskroen

Baggrunden for lokalplanens udarbejdelse er et ønske fra en bygherre om at opføre et erhvervsområde og transportcenter ved Korskro, afkørsel 73 på E20 Esbjergmotorvejen.

Området omfatter et areal på cirka 15,5 hektar. Placeringen ved Korskro rummer et stort potentiale til udviklingen af et fremtidigt erhvervsområde, idet stedet har en unik placering i forhold til landsdelens overordnede infrastruktur, herunder Esbjerg Lufthavn, E20 Esbjergmotorvejen, Hovedvej 11, Hovedvej 30 og Hovedvej 191. Lokalt ligger området med god synlighed og gode adgangsforhold i forhold til det omkringliggende vejnet.



Figur 1-1. Oversigtskort over planområdet.

Planlægningen har primært til formål at muliggøre opførelsen af et nyt erhvervsområde og transportcenter med servicefunktioner ved Korskro, afkørsel 73 på E20 Esbjergmotorvejen. Derfor udlægges området til erhvervsområde i form af transport-, logistik-, og fremstillingsvirksomheder med tilhørende servicefunktioner, højlager, liberale erhverv, oplevelsesvirksomheder samt transportrelaterede servicefunktioner som parkering, tankanlæg, opladningsfunktioner, vaskehal, restaurationer og chaufførhotel.

Lokalplanområdet opdeles i delområderne I og II. Delområde I udlægges til virksomheder inden for miljøklasse 2-3 hvor der må opføres liberale erhverv, oplevelsesvirksomheder samt transportrelaterede servicefunktioner som parkering, tankanlæg, opladningsfunktioner, vaskehal, restaurationer med mulighed for drive in. Delområde II udlægges til virksomheder inden for miljøklasse 3-6 hvor der må opføres transport-, logistik-, og fremstillingsvirksomheder med tilhørende servicefunktioner, højlager, liberale erhverv og tankanlæg til tung trafik med mulighed for parkering og truckstop.

Lokalplanen har særligt fokus på at sikre, at nye bygningsvolumener tilpasses områdets skala og placering samt sikre en arkitektonisk helhed på facadebebyggelsen mod motorvejen. Der skal etableres et grønt bælte som overgang mod omgivelserne samt grønne stier og forbindelser i området. Lokalplanens skal ligeledes sikre trafikale adgangsforhold og den overordnede interne logistik i området samt etableringen af de nødvendige parkeringspladser til betjening af områdets funktioner.

I lokalplanforslaget er der yderligere blandt andet fokus på udfordringerne forbundet med overfladevand, trafik og støj, idet anlægget etableres tæt på den eksisterende motorvej E20 samt tæt på en § 3 beskyttet mose og vandløb.

1.2 Miljøpåvirkninger

På grundlag af miljøvurderingerne vurderes det samlet set, at lokalplanforslag nr. 10-030-0007 ikke vil medføre en væsentlig påvirkning af miljøet. Under miljøemnerne Landskab (visuelle forhold), kulturarv og befolkning og mennesker sundhed (trafiksikkerhed) vurderes nogle af emnerne at have en moderat påvirkning. For de øvrige miljøpåvirkninger, der er vurderet nærmere, vurderes det, at påvirkningerne af miljøet er mindre eller ikke til stede.

1.2.1 Landskab (Visuelle forhold)

Der er i forbindelse med lokalplanforslaget udarbejdet visualiseringer for udvalgte foto-standpunkter, som viser, at lokalplanforslaget medfører en visuel påvirkning af lokalområdet, hvor byggeriet med sin højde og volumen bidrager til en ændring af det landskabelige miljø. Byggeriets visuelle påvirkning reduceres af, at det opføres i et område, hvor der allerede i dag er andre større tekniske anlæg, herunder E20 Esbjergmotorvejen og Korskro biogasanlæg. I de nære omgivelser vurderes byggeriet at have en middel visuel påvirkning, idet lokalplanforslaget sikrer at der etableres et grønt bælte rundt om arealet. Det grønne bælte tilfører erhvervsområdet en grøn visuel karakter og skaber en visuel overgang til de omkringliggende landskaber. På lang afstand vurderes den visuelle påvirkning derimod at være ubetydelig. Samlet set vurderes lokalplanforslaget at have en moderat påvirkning af landskabet og de visuelle forhold.

Lokalplanforslaget vil medføre en øget lysforurening af dets nærområder. Der tilføres belysning i et landbrugsområde som ellers ikke er særlig oplyst, dog er planområdet og dets omgivelser allerede påvirket af lysforurening fra E20 Esbjergmotorvejen og andre større veje i nærområdet. Lokalplanen indeholder bestemmelser som sikrer at lyspåvirkningen minimeres, blandt andet etableres der en jordvold mod planområdets nærmeste beboelsesområde. Påvirkningen vurderes derfor at være mindre.

Lokalplanen indeholder bestemmelser vedrørende bebyggelsens ydre fremtræden som skal sikre at byggeriet på bedste vis tilpasses i landskabet.

1.2.2 Kulturarv

Der er registeret en bevaringsværdig bygning inden for lokalplanområdet på Grimstrupvej 125. Esbjerg Kommune er fredningsmyndighed, og registrerer oplysninger om de bevaringsværdige bygninger. Bygningen er klassificeret med bevaringsværdi 5, hvilket kategoriseres som en middel bevaringsværdi. Sårbarheden vurderes derfor at være medium. Formålet med at udpege bygninger som bevaringsværdige, er at sikre dem og/eller kvarterets oprindelige udtryk. Lokalplanforslaget indeholder bestemmelser, som fastslår, at eksisterende bebyggelse kan nedrives, herunder bevaringsværdig bebyggelse som ejendomme på Grimstrupvej 125. Lokalplanens påvirkning har derfor en høj intensitet. Den geografiske udbredelse er dog begrænset til nærområdet idet påvirkningen udelukkende udgør en helt

lokal skade på bevaringsværdige kultur. Samlet set vurderes planen at medføre en moderat påvirkning på kulturarv.

1.2.3 Befolkning og menneskers sundhed

Lokal luftkvalitet

I området omkring projektområdet er der flere kilder til luftforurening. Lige syd for projektområdet ligger motorvej E20 og syd for denne biogasanlægget Nature Energy Korsbro. Umiddelbart nordvest for projektområdet ligger Granly Speedway Arena. Luftkvaliteten i lokalplanområdet for NO₂, PM_{2,5} og PM₁₀ overholder de gældende grænseværdier.

Sammenlignes den øgede trafikmængde, som forventes som følge af realisering af lokalplanen, med trafikken på E20, er der tale om en meget lille forøgelse af trafikken, og dermed forventes det også, at den øgede luftforurening herfra vil være mindre.

Lugtgener fra nærliggende biogasanlæg

Umiddelbart syd for lokalplanområdet, på den anden side af motorvejen E20, ligger biogasanlægget Nature Energy Korsbro. Biogasanlægget har en miljøgodkendelse, og jf. målinger fra efteråret 2021 overholder biogasanlægget dimensionskriterierne for lugtemissioner. Det forventes derfor, at lugtgenerne fra biogasanlægget i lokalplanområdet vil være begrænsede.

Rekreativ værdi

Lokalplanområdet anvendes i dag til landbrug, og offentligheden har ikke adgang til området. Der er ingen rekreative værdier inden for området i dag.

Med en realisering af lokalplanen får offentligheden adgang til lokalplanområdet, som udover virksomheder inden for transport, logistik og fremstilling også giver mulighed for etablering af restauranter, liberalt erhverv og oplevelsesvirksomheder med krav om grønne arealer og udendørs opholdsarealer. Disse kan tiltrække besøgende udover dem, der stopper ind for at benytte faciliteter ifm. med deres rejse af motorvejen. Det vurderes derfor, at en realisering af lokalplanen vil have positiv betydning for områdets rekreative værdier.

Støj

I området omkring projektområdet er der flere kilder til støj. Lige syd for projektområdet ligger motorvej E20 og syd for denne biogasanlægget Nature Energy Korsbro. Umiddelbart nordvest for projektområdet ligger Granly Speedway Arena og ca. 1,2 km mod øst ligger Esbjerg Lufthavn. Derudover ligger der i umiddelbar nærhed af lokalplanområdet erhverv og enkelte boliger. I dag foregår der landbrugsaktiviteter indenfor lokalplanområdet.

Lokalplanen muliggør etablering af virksomheder og trafik hertil, der kan forårsage en støjpåvirkning på omgivelserne. Lokalplanen indeholder derfor bestemmelser, der sikrer, at Miljøstyrelsens vejledende grænseværdier for støj overholdes. Påvirkningen af støj vurderes derfor at være mindre.

Trafiksikkerhed

Indenfor lokalplanområdet er der ikke trafik i dag, udover kørsel med landbrugsmaskiner og trafik til og fra den eksisterende bolig.

Realisering af lokalplanen vil medføre, at der kommer trafik af både personbiler, lastbiler, cykler og fodgængere (bløde trafikanter) i området. I lokalplanområdet udlægges stisystemer langs stamveje samt i det grønne bælte, som skal understøtte de bløde trafikanters muligheder for at bevæge sig rundt i området. Der skal sikres overgange på stamveje for bløde trafikanter, således at bløde trafikanter kan krydse de interne veje i Delområdet I,

som indeholder liberale erhverv, restauranter og oplevelsesvirksomheder. Ligeledes etableres der en vejadgang til hhv. personbiler og lastbiler. Den samlede påvirkning på trafik-sikkerheden vurderes at være moderat.

Der er kendskab til et vejprojekt som omlægger krydset mellem Tingvejen og Grimstrupvej. Vejprojektet vurderes at udgør en kumulativ positiv påvirkning på trafikkapaciteten og trafiksikkerheden i området, da forholdene i området forbedres, og tilpasses planlægningen for et nyt transportcenter.

1.2.4 Natur

Planområdet består i dag primært af landbrugsarealer omkranset af læhegn og der er derfor ikke registreret § 3 beskyttet natur indenfor planområdet. Ca. 60 meter øst for planområdet er der dog en § 3 beskyttet mose. Moser og kær er naturligt forekommende plantesamfund på vådbundsarealer med høj vandstand. Sårbarheden af den § 3 beskyttede mose er derfor høj. Området tåler ikke at udtørre. Der sker i dag en naturlig tilførsel af overfladevand fra planområdet til moseområdet idet terrænet er faldende. Naboarealerne mod nord udgør dog i dag den største kilde til vandtilførsel til mosen og vandløbet, mens lokalplanområdet kun udgør en mindre kilde. Med lokalplanen kan terrænet i planområdet udjævnes til plant niveau på arealer til den enkelte bebyggelse og at der generelt kan ske terrænregulering indtil 5 meter fra skel. Ligeledes skal der etableres en støjvold mod planområdets nordøstlige del. De eksisterende overfladevandstrømme fra planområdet til mosearealet forventes derfor at ændre sig, dog kun minimalt. Derudover indeholder lokalplanen bestemmelser som sikrer at regnvand skal håndteres i en kombination af lokal nedsivning og afledning til regnvandsbassiner. Intensiteten af planens påvirkning vurderes derfor at være moderat idet vandtilstrømningen til mosen og grundvandet ændres. Den geografiske udbredelse er lokal, idet det kun er de lokale strømningsforhold som ændrer sig. Samlet set vurderes planen at medføre en mindre påvirkning af den § 3 beskyttede mose.

1.2.5 Vand

Planområdet er i dag karakteriseret ved aktiv landbrugsdrift. Det betyder, at overfladevandet samles i naturlige lavninger og enten nedsiver lokalt eller via strømningsveje ledes til et lokalt vandløb. Vandløbet er et § 3 beskyttet vandløb, der har tilløb til Gummesbæk og videre til Sneum Å og Vadehavet. Sneum Å samt de omkringliggende områder indgår desuden i Natura 2000- fuglebeskyttelsesområde 51, Ribe Holme og enge med Kongeåens udløb. Vadehavet indgår desuden i Natura 2000-område nr. 89, Vadehavet. Miljøtilstanden i vandløbene er karakteriseret som værende dårlig økologisk tilstand. Dertil er der ved vandløbene gjort fund af Bilag IV arten Butsnuddet Frø.

Planerne giver mulighed for at terrænregulere, befæste store del af planområdet samt opføre flere bygninger. Det betyder, at der hvor regnvand tidligere sivede ned i markjorden, vil det i stedet løbe på overfladen af det befæstede areal, ned til grøfter, der omkranser parkeringsarealerne og leder vandet videre ned til regnvandsbassiner. I forbindelse med den udarbejdede vandhåndteringsplan for lokalplanområdet, er der foretaget en analyse af regnvandshåndteringen ved en 5-årshændelse og 100-årshændelse indenfor lokalplanområdet. Analysen viser at det i begge tilfælde er muligt at håndtere regnvandet indenfor planområdet. Det vurderes således at planen ikke vil ændre på oversvømmelsesrisikoen af naboområderne i forbindelse med en fremtidig skybrudshændelse og dermed vurderes påvirkningen at være mindre.

Der er risiko for at regnvandet bliver forurenet af spild fra lastbiler med videre, inden regnvandet når regnvandsbassinet. Derfor skal vandet renses inden det kan udledes til det omkringliggende system af vandløb, der blandt andet er § 3 beskyttet og hænger sammen med et Natura 2000-område. Planerne forskriver derfor at der etableres grøfter og regnvandsbassiner til rensning og forsinkelse af nedbør fra befæstede arealer. Derudover vil

øvrige arealer være tilkoblet spildevandssystemet og overfladevandet påvirker derfor ikke vandløbene.

Samlet vurderes planernes påvirkning på vandløb til at være mindre, da der i planerne er taget højde for diverse afværgetiltag, der skal sikre den fremtidige vandkvalitet i de omkringliggende vandløb.

Planområdet er ikke omfattet af en gældende spildevandsplan. Lokalplanområdet ændres fra at være et landbrugsareal til at være et befæstet areal med diverse bygninger som generer spildevand, herunder blandt andet sanitært spildevand fra bygninger, vand fra visse brugsarealer. Der etableres spildevandsledninger indenfor planområdet. Spildevandet ledes til DIN Forsyning Spildevand A/S. Med planens vedtagelse sker der en forøget tilledning af spildevand, men den øgede belastning vurderes at kunne håndteres inden for rensesanlæggets kapacitet.

Planernes vurderes derfor kun at have en mindre påvirkning af spildevand.

1.2.6 Jord

Lokalplanområdet udgør i dag bl.a. arealer, der er udlagt som graveområde i Region Syddanmark Råstofplan 2016. Ifølge råstofplanen må kommunerne ikke planlægge for arealanvendelse, der vil hindre råstofindvinding på kort eller langt sigt i graveområderne. Der er derfor i forbindelse med udarbejdelsen af planerne udført undersøgelser, som havde til formål at kortlægge råstofinteresserne inden for området. På baggrund af undersøgelserne kan det konkluderes, at der ikke er råstofinteresser på arealet. Planlægningen er derfor ikke i strid med Råstofplan 2016 og derfor vurderes planen samlet set at medføre en ubetydelig påvirkning på råstofsinteresser.

Lokalplanen udlægger et område til erhvervsområde i form af transport-, logistik-, og fremstillingsvirksomheder med tilhørende servicefunktioner samt tankanlæg og en vaskehal. I forbindelse med de fremtidige aktiviteter er der en øget risiko for jordforurening da der kan ske spild fra særligt tankanlægget og den tunge trafik på området. Planområdet er i dag ikke kortlagt med jordforurening og hele planområdet er beliggende i et område med drikkevandsinteresser. Området har derfor en høj sårbarhed overfor jordforurening. Lokalplanen sikrer, at overfladevand fra de befæstede arealer opsamles og renses inden, det udledes til et regnvandsbassin. Intensiteten af planen vurderes derfor at være lav. Den geografiske udbredelse er lokal idet håndteringen og oprensningen af overfladevandet sker lokalt. Samlet set vurderes planen at medføre en ubetydelig påvirkning i forhold til jordforurening.

1.2.7 Risiko

Planområdet er beliggende i nærheden af Esbjerg Lufthavn, indenfor en del af de udlagte indflyvningszoner omkring Esbjerg Lufthavn. Fugle indebærer en risiko for luftfarten på grund af risikoen for sammenstød mellem fugle og fly (birdstrikes). Esbjerg Lufthavn har de seneste mange år registreret fuglekollisionshændelser, svarende til ca. en kollision pr. 7.500 flyvninger. Sårbarheden overfor miljøpåvirkningen er derfor mellem. Omkring lufthavne udlægges der en fuglekollisionszone på 13 km og lokalplanområdet ligger indenfor denne zone. Lokalplanforslaget muliggør etableringen af et erhvervsområde hvor der også skal etableres et lokalt regnvandshåndteringssystem, herunder blandt andet bestående af regnvandsbassiner. Regnvandsbassiner er udover at være tekniske anlæg, som skal håndtere regnvandet også kunstige søer også gode levesteder for mange dyr og planter. For at mindske tiltrækningen af fugle til regnvandsbassinerne og dermed mindske risikoen for fuglekollisioner med luftfarten, rummer lokalplanforslaget bestemmelser som sikrer at Regnvandsbassiner udformes sådan der kun kortvarigt kan findes et vandspejl mellem bredder. Regnvandsbassinerne nær lufthavnen vil derfor ikke have et permanent

vådvolumen, og da fugle tiltrækkes af konstante vådområder, vurderes der ikke at være nogen påvirkningen på risiko for birdstrikes. Påvirkningens intensitet vurderes derfor at være lav og samlet set vurderes miljøpåvirkningen at være mindre.

1.3 Lovgrundlag og planforhold

Det eksisterende plangrundlag for området giver ikke mulighed for at realisere projektet. Der er derfor udarbejdet nyt plangrundlag i form forslag til lokalplan nr. 10-030-0007.

En lokalplan skal være i overensstemmelse med den kommunale planlægning. Området er omfattet af Esbjerg Kommuneplan 2022-2034. Lokalplanforslaget kan ikke rummes inden for de gældende rammer i Kommuneplanen 2022-2034, hvad angår bygningshøjder. Lokalplanforslaget giver mulighed for at opføre bebyggelse i op til 25 meters højde i delområde II, mens kommuneplanramme 10-030-500 for området fastsætter en maximal bygningshøjde på 20 meter. Lokalplanens vedtages kræver at der et nyt kommuneplantillæg.

1.4 Afværgetiltag

Lokalplanens bestemmelser omkring omfang, placering og udseende bidrager til at minimere de visuelle gener ved naboarealerne og sikre et byggeri, som passer ind i områdets skala og udtryk.

Der er indarbejdet bestemmelser i lokalplanen, som sikrer, at støjpåvirkningen fra lokalplanområdet ikke overskrider gældende grænseværdier for virksomhedsstøj.

Der er indarbejdet bestemmelser i lokalplanen, som sikrer, at trafiksikkerheden for særligt cyklister og fodgængere øges. Bestemmelserne sikrer, at der etableres stisystem og overgange, hvor det er nødvendigt, for at cyklister og fodgængere kan bevæge sig sikkert rundt.

Etableringen af et signalanlæg i vejkrydset mellem Tingvejen og Grimstrupvej er en forudsætning for trafikafviklingen i området og til og fra lokalplanområdet. Derudover anbefales det at der etableres en svingbane ved vejadgang ind til lokalplanområdet.

Der er indarbejdet bestemmelser i Lokalplanforslag nr. 10-030-0007, som sikrer, at miljøpåvirkningen på overfladevand og vandløb minimeres.

For at undgå at overfladevand med miljøfremmede stoffer nedsiver i området som er udlagt med drikkevandsinteresser, vil overflader, grøfter og regnvandsbassiner blive forbundet til et særskilt udledningssystem med olieudskillere, således det ikke u hensigtsmæssigt nedsiver. For yderligere at undgå at overfladevand med miljøfremmede stoffer nedsiver i grøfterne, kan der integreres membran i grøfterne.

Det bør overvejes, hvorvidt der skal etableres separat afledning af regnvand fra tage til regnvandsbassinet, således regnvandet ikke bliver forurennet med miljøfremmede stoffer inden det når rensningsforanstaltningerne i regnvandsbassinet.

Der vurderes ikke at være behov for, at indarbejde yderligere afværgetiltag i planforslaget, da planlægningen ikke vil medføre en væsentlig påvirkning af vandkvaliteten i relation til planområdet. Eventuelle påvirkninger vil blive håndteret i forbindelse med den konkrete udledningstilladelse.

For at undgå at overfladevand med miljøfremmede stoffer nedsiver i grøfterne inden for område med drikkevandsinteresser, vil blive forbundet til et særskilt udledningssystem med olieudskillere, således det ikke u hensigtsmæssigt nedsiver, kan der integreres membran i grøfterne.

1.5 Overvågning

I henhold til § 14 i lov om miljøvurdering af planer og programmer og af konkrete projekter skal myndigheden overvåge de væsentlige miljøpåvirkninger af planens eller programets gennemførelse. Planforslagene vurderes ikke at medføre væsentlige påvirkninger på miljøet, hvorfor der ikke iværksættes overvågningstiltag.

2 INDLEDNING

2.1 Baggrund for planforslagene

Esbjerg Kommune har igangsat et omfattende planlægningsarbejde i forbindelse med lokalplanforslag nr. 10-030-0007, på baggrund af et ønske fra en byherre om at opføre et erhvervsområde og transportcenter ved Korskro, afkørsel 73 på E20 Esbjergmotorvejen. Bebyggelsen kan ikke rummes inden for nuværende plangrundlag, hvorfor der udarbejdes et nyt.

Placeringen ved Korskro rummer et stort potentiale til udviklingen af et fremtidigt erhvervsområde, idet stedet har en unik placering i forhold til landsdelens overordnede infrastruktur, herunder Esbjerg Lufthavn, E20 Esbjergmotorvejen, hovedvej 11, hovedvej 30 og hovedvej 191. Lokalt ligger området med god synlighed og gode adgangsforhold i forhold til det omkringliggende vejnet.

2.2 Miljøvurdering

2.2.1 Miljøvurderingspligt

Forslag til lokalplanforslag nr. 10-030-0007 er omfattet af miljøvurderingsloven¹.

Planforslagene fastlægger rammer for projekter, der er omfattet af bilag 2, punkt 10 a) *anlægsarbejder i erhvervsområder til industriformål* og c) *Anlæg af jernbaner og anlæg til kombineret transport og af intermodale terminaler (projekter, som ikke er omfattet af bilag 1)*. Planforslagene er ikke omfattet af lovens undtagelsesbestemmelse, § 8, stk. 2 om, at projektet kun medfører mindre ændringer i gældende planer. Planen omfatter et areal på ca. 15,5 hektar og udgør derfor ikke et mindre område på lokalt plan.

Der er derfor udarbejdet en miljøvurdering af planforslagene. der indeholder de oplysninger, som er nævnt i miljøvurderingslovens §12 og bilag 4.

2.2.2 Væsentlighedsvurdering af Natura 2000-område

Ifølge Habitatbekendtgørelsen² må der ikke gives tilladelse, dispensation eller vedtages lokalplaner, hvis det ansøgte, kan påvirke et Natura 2000-område væsentligt eller forstyrre og beskadige yngle- og rasteområder for dyrearter på habitatdirektivets bilag IV. Planer, projekter eller aktiviteter uden for et Natura 2000-område skal også vurderes i forhold til habitatreglerne, hvis der kan være risiko for påvirkning af området udefra.

Der er cirka 5 kilometer til nærmeste Natura 2000-område, nr. 90 'Sneum Å og Holsted Ådal', som rummer Habitatområde nr. 79. Habitatområdets udpegningsgrundlag er blandt andet 'Vandløb med vandplanter', bæklampret og odder.

Planområdets nærliggende vandløb er blandt andet forbundet til Sneum Å, og derfor løber overfladevand potentiel set til det nævnte Natura 2000-område.

Det vurderes, at lokalplanen sikrer, at der etableres anlæg til rensning og forsinkelse af tag-, vej- og overfladevand, og der indenfor lokalplanens område er tilstrækkeligt areal til rådighed til etablering af tilstrækkelig forsinkelse og rensning af tag-, vej- og overfladevand fra området til, at der ikke vil ske en påvirkning af det nedstrøms beliggende Natura 2000-område. Planlægningen vurderes derfor ikke at medføre en væsentlig påvirkning af Natura 2000-områdets udpegningsgrundlag.

¹ Bekendtgørelse af lov om miljøvurdering af planer og programmer og af konkrete projekter (VVM), LBK nr 1976 af 27/10/2021, <https://www.retsinformation.dk/eli/lt/2021/1976>

² Bekendtgørelse om udpegning og administration af internationale naturbeskyttelsesområder samt beskyttelse af visse arter, BEK nr. 2091 af 12/11/2021. <https://www.retsinformation.dk/eli/lt/2021/2091>

Der er derfor ikke foretaget en konsekvensvurdering for at afgøre, om planen er skadeligt for områdets udpegningsgrundlag jævnfør habitatbekendtgørelsens § 6.

Natura 2000 er kort medtaget som et miljømne i miljørapporten, jævnfør kapitel 11.

2.3 Miljøvurderingens faser

Miljøvurderingsprocessen kan opdeles i følgende faser:

Fase 1: Debatfsen

Forud for udarbejdelsen af miljørapporten har Esbjerg Kommune afholdt en debatfase i pe-rionen 06-10-2021 til 10-01-2022.

I debatfasen blev der udsendt et debatoplæg, og med baggrund heri kunne, myndigheder og andre interesserede komme med deres kommentarer, forslag til afgrænsning af miljøvurderingens emner og input til den videre proces.

Der fremkom 14 bemærkninger disse er behandlet i Kapitel 5 om afgrænsningen af miljørapporten.

Fase 2: Afgrænsning af miljøvurdering

Myndigheden foretager en afgrænsning af hvilke emner, som skal medtage i miljørapporten, jf. Kapitel 5.

Fase 3: Miljørapporten

Esbjerg Kommune får udarbejdet miljørapporten, der giver en samlet beskrivelse af planforslagene og deres miljøpåvirkninger.

Fase 4: Offentlig høring

Miljørapporten offentliggøres sammen med forslag til lokalplan i 4 uger.

Fase 5: Beslutning

Efter den offentlige høring behandles og vurderes indsigelser og bemærkninger. Der udarbejdes en sammenfattende redegørelse³, som bl.a. forholder sig til høringsindlæggene. Resultatet af høringen vil indgå i myndighedernes beslutning om, hvorvidt plangrundlag skal vedtages.

³ Bekendtgørelse af lov om miljøvurdering af planer og programmer og af konkrete projekter (VVM), LBK nr. 1976 af 27/10/2021, <https://www.retsinformation.dk/eli/lta/2021/1976>

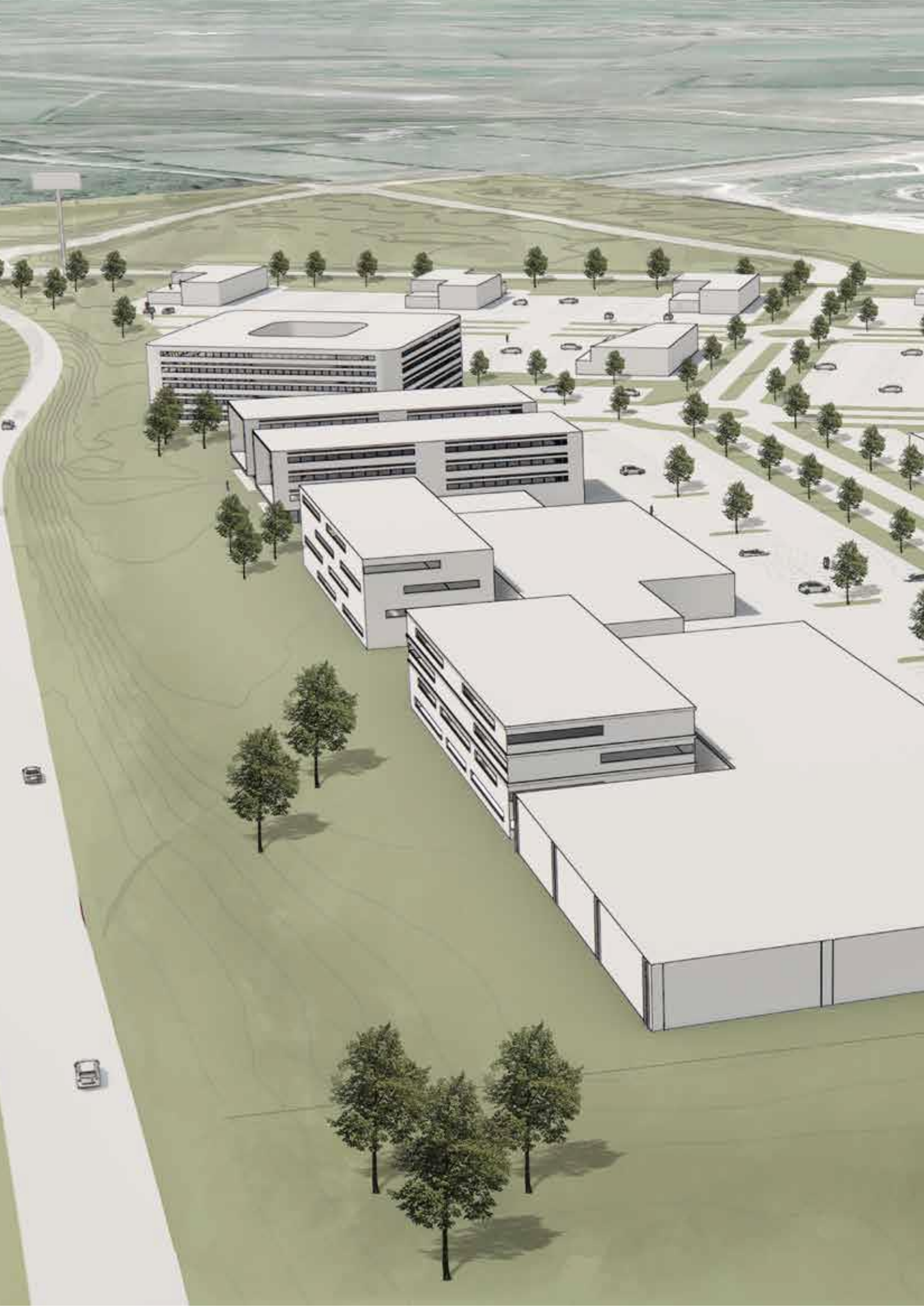
2.4 Læsevejledning

Miljørapporten og plandokumentet findes kun som digitale versioner, der kan hentes på Plansystem.dk og Esbjerg Kommunes hjemmeside. Miljørapporten beskriver miljøpåvirkningerne fra planen, og den indeholder følgende kapitler:

- **Ikke-teknisk resume** er en sammenfatning af Miljørapporten, hvor de vigtigste oplysninger og vurderinger er trukket frem for at give et hurtigt overblik over projektet og dets miljøpåvirkninger.
- **Beskrivelse af planforslag** giver en detaljeret beskrivelse af planen. Desuden beskrives udviklingen i 0-alternativet, hvor planen ikke realiseres.
- **Lovgrundlag og planforhold** beskriver den relevante lovgivning og kravene til planlægning i forhold til planforslagene
- **Metode til miljøvurdering** beskriver den metode, der er anvendt for at kunne foretage en systematisk vurdering af de miljøpåvirkninger, som planforslagene medfører.
- **Miljøkapitlerne** i kapitel 7 til 12 beskriver og vurderer de miljøpåvirkninger, som planerne vil medføre for forskellige miljøemner (f.eks. landskab, befolkning og menneskers sundhed, vand, natur osv.).
- **Sammenfatning af miljøpåvirkninger** opsummerer vurderingerne af planforslagenes miljøpåvirkninger.
- **Forslag til overvågning** beskriver de miljøfaktorer, der bør inddrages i et overvågningsprogram.

For at få et hurtigt overblik over miljørapportens hovedindhold kan man eventuelt nøjes med at læse det ikke-tekniske resumé og sammenfatningen af planens miljøpåvirkninger.

Sidst i miljørapporten findes en samlet fortegnelse over bilag og referencer. Referencerne fremgår også i de enkelte kapitler som fodnoter på de relevante sider. Hvor det er muligt, er der indsat et link til reference.



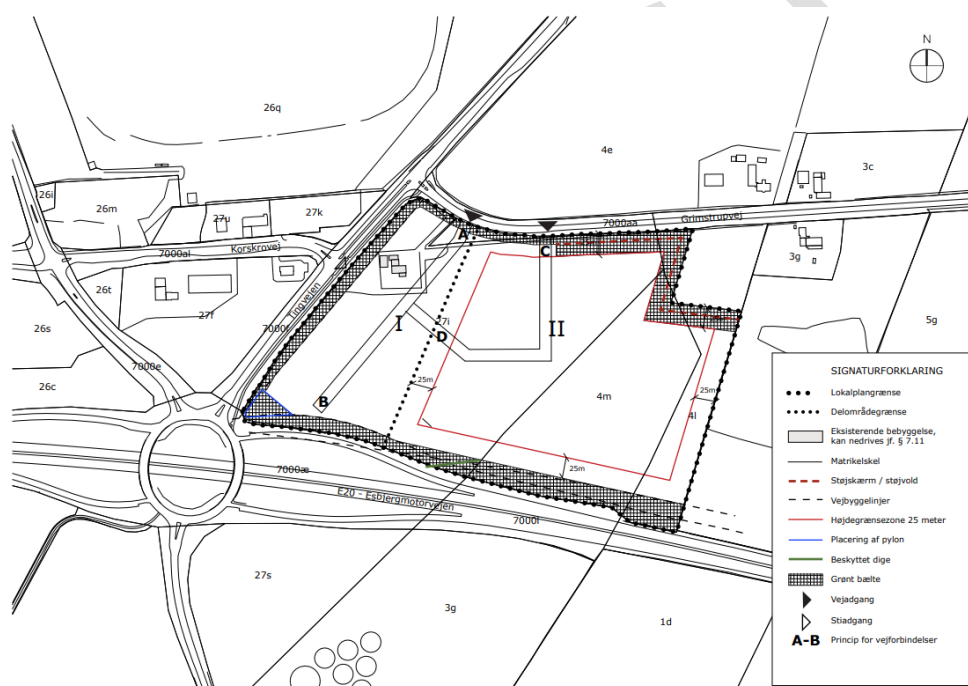
3 BESKRIVELSE AF NYT PLANGRUNDLAG

For at kunne realisere projektet er der udarbejdet en ny lokalplan, hvis hovedindhold fremgår i det nedenstående.

3.1 Lokalplanens hovedpunkter

Lokalplanforslag nr. 10-030-0007 for Korskro, muliggør opførsel af erhvervsformål i miljøklasse 2-6. Erhvervsområdet skal rumme virksomheder så som transport-, logistik-, og fremstillingsvirksomheder med tilhørende servicefunktioner, liberale erhverv, oplevelsesvirksomheder samt transportrelaterede servicefunktioner som parkering, tankanlæg, opladningsfunktioner, vaskehal, restaurationer og chaufførhotel. Derudover sikrer lokalplanen også at der etableres et grønt bælte som overgang mod omgivelserne samt grønne stiforbindelser i området.

Området består af matriklerne 27i Skads, Esbjerg Jorder, 4m Lunde, Esbjerg Jorder og størstedelen af 4l Sadderup, Esbjerg Jorder samt et mindre areal af vejmatrikel 7000aa Skads, Esbjerg Jorder.



Figur 3-1. Lokalplanens afgrænsning.

Hele lokalplanområdet ligger i landzone. I overensstemmelse med kommuneplanændringen overføres landzonearealet til byzone således, at hele lokalplanområdet fremover er byzone.

Lokalplanområdet opdeles i delområderne I og II, som vist på Figur 3-1.

Bebyggelsesprocenten for hver enkelt ejendom må ikke overstige 50.

Delområde I

Udlægges til virksomheder inden for miljøklasse 2-3. Her må opføres liberale erhverv, oplevelsesvirksomheder samt transportrelaterede servicefunktioner som parkering, tankanlæg, opladningsfunktioner, vaskehal, restaurationer med mulighed for drive in.

Bygningshøjden i delområde I må ikke overstige 3 etager og 12 meter.

Delområde II

Udlægges til virksomheder inden for miljøklasse 3-6. I området II må der opføres transport-, logistik-, og fremstillingsvirksomheder med tilhørende servicefunktioner, liberale erhverv og tankanlæg til tung trafik med mulighed for parkering og truckstop. Truckstop kan etableres med tilhørende servicefunktioner og chaufførhotel. Der skal etableres en støjvold mod nærliggende boliger ved bebyggelse af delområde II.

Bygningshøjden i delområde II må ikke overstige 6 etager og 25 meter.

Fællesbestemmelser for delområde I og II

Inden for delområde I og II kan der desuden opføres mindre tekniske anlæg primært til områdets forsyning. Der må ikke etableres nogen form for boliger. Hverken som selvstændige boliger eller boliger tilknyttet virksomheder.



Figur 3-2. Illustrationsplan over lokalplanområdet.

Byggelinjer langs veje er fastlagt i følgende afstande fra vejmidte:

- fra E20 Esbjergmotorvejen 50 meter fra vejudlæggets midte,
- fra afkørselsrampen ved Korskroen 25 meter fra vejudlæggets midte,
- fra Tingvejen 25 meter fra vejudlæggets midte.

Området omkranses af et grønt bælte med en bredde på minimum 10 meter målt fra skel. I det grønne bælte kan der etableres græs, lav beplantning og grupper af træer. Mod motorvejen udlægges et grønt bælte således efter vejbyggelinjer, dog stadig med en afstand fra skel på minimum 10 meter. Langs den østlige del af Grimstrupvej samt i hele afgrænsningen mod det åbne land mod øst, skal der sikres et grønt bælte på minimum 20 meter. Bæltet gives forskelligt udtryk og udformning afhængigt af hvilke sammenhænge den indgår i.

Regnvand skal håndteres ved lokal nedsivning.

Inden for lokalplanområdet udlægges stisystemer langs stamveje samt i det grønne bælte, som skal understøtte de bløde trafikanters for at bevæge sig rundt i området.

Langs Tingvejen løber en dobbeltrettet cykelsti som kan tilkobles cykelsti ind i lokalplanområdet.

Der skal etableres udendørs opholdsarealer svarende til 10 procent af det samlede etageareal for restaurant og liberalt erhverv.

Lokalplanområdet vejbetjenes fra Tingvejen (Hovedvej 30) samt fra Grimstrupvej (Hovedvej 191). Der skal i forbindelse med lokalplanens udarbejdelse laves en udbygningsaftale om etablering af et signalanlæg i krydset ved Grimstrupvej / Tingvejen samt en cykelsti på nordsiden af Grimstrupvej således at bløde trafikanter ledes udenom de to vejadgange til lokalplanområdet.

Lokalplanen indeholder et princip for trafikhåndtering internt i lokalplanområdet som fordeler trafikken til henholdsvis delområde I og II. Det betyder at stamvejen fra A-B primært benyttes af servicefunktioner og restauranter mens stamvej C-D benyttes af tunge køretøjer, se Figur 3-1.

3.2 Alternativer til plangrundlaget

0-alternativet beskriver den situation, hvor lokalplanforslag nr. 10-030-0007 ikke vedtages. 0-alternativet er dog ikke en beskrivelse af status quo, men en beskrivelse af den situation, der forventes at eksistere i år 2032. Det er samme år, som planforslagernes miljøpåvirkninger vurderes for.

0-alternativet er blandt andet kendetegnet ved at:

- Området vil fortsat fungere som landbrugsjord, hvor der vil foregå landbrugsdrift.

3.2.1 Fravalgte alternativer

Udover det behandlede 0-alternativ er der ingen fravalgte alternativer til det vurderede plangrundlag.

4 FORHOLD TIL ANDEN PLANLÆGNING

Kapitlet beskriver og vurderer forholdet til de gældende planforhold for planområdet.

4.1 Kommuneplanen

En lokalplan skal være i overensstemmelse med den kommunale planlægning, og i det følgende vurderes det derved, om lokalplanforslag nr. 10-030-0007 er i overensstemmelse med kommuneplanen for Esbjerg Kommune. Det angives om planforslagene er i konflikt med konkrete overordnede mål, retningslinjer og rammeområder, som er relevante for planen.

4.1.1 Hovedstruktur

Kommuneplanens hovedstruktur er gennemgået, og det vurderes, at lokalplanen er i overensstemmelse med kommuneplanens overordnede mål.

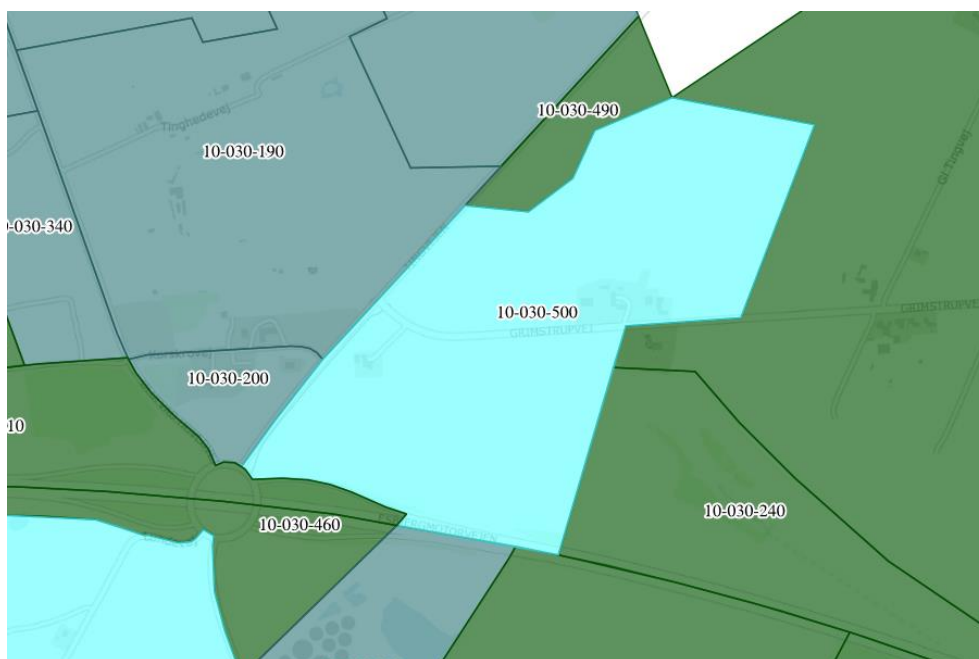
4.1.2 Retningslinjer

Kommuneplanens retningslinjer er gennemgået, og det vurderes, at lokalplanforslaget er i overensstemmelse med de retningslinjer, der er relevante for planen:

- Erhvervsområde
- Affald og spildevand
- Bygningskultur
- Landskab
- Natur
- Oversvømmelsesrisiko og klimatilpasning
- Råstoffer
- Støj
- Vand

4.1.3 Rammeområder

Lokalplanforslaget er omfattet af et rammeområde i Kommuneplan 2022-34 for Esbjerg Kommune. En beskrivelse af det enkelte rammeområde og behovet for ændringer fremgår af



Figur 4-1 Kommuneplanrammer.

Ramme- område	Beskrivelse	Vurdering	Behov for ændring
10-030-500	Rammeområdet udlægger området til et erhvervsområde med den specifikke anvendelse transporttungt serviceerhverv. Rammeområdet udgør i dag landbrugsarealer. Den maximale bebyggelsesprocent er 100 for hver ejendom. Bygningshøjden fastsættes for ny bebyggelse til max 20 m fra terræn.	Det vurderes, at planen ikke er i overensstemmelse med kommuneplanrammen hvad angår den maksimale bygningshøjde.	Ja

Tabel 4-1 Oversigt over rammeområder og vurdering af behovet for ændringer.

4.2 Lokalplaner

Planområdet er ikke omfattet af eksisterende lokalplaner i Kommuneplan 2022-34. Der er derfor ikke behovet for ændringer af eksisterende lokalplaner.

4.3 Øvrige planforhold

4.3.1 Den regionale vækst- og udviklingsstrategi

Lokalplanforslag nr. 10-030-0007 er omfattet af den regionale udviklingsstrategi for Region Syddanmark. Strategien indeholder blandt andet målsætninger om emnerne klima, miljø og ressourcer for at sikre en bæredygtig udvikling. Herunder sættes der fokus på bæredygtighed og grøn energi samt grundvand og vandmiljø. Forslaget til lokalplanen og kommuneplantillægget er ikke i strid med den regionale vækst- og udviklingsstrategi.

4.3.2 Vandområdeplan for Jylland og Fyn

Lokalplanforslag nr. 10-030-0007 er omfattet af vandområdeplan for Jylland og Fyn⁴. Området ligger i Hovedvandopland DK1.10 Vadehavet. Lokalplanforslaget og Kommuneplantillægget er i overensstemmelse med vandområdeplanen med tilhørende bekendtgørelser, da planerne ikke påvirker muligheden for målopfyldelsen.

4.3.3 Råstofplan

Lokalplanforslag nr. 10-030-0007 er omfattet af råstofplan 2020 for Region Syddanmark⁵. Planen indeholder regionsrådets strategi for den fremtidige forsyning med råstoffer, indsatsområder, retningslinjer for råstofindvinding, en redegørelse for ressourcesituationen og afgrænsning af grave- og interesseområder. Planområdet er arealsammenfaldende med et ressourceområde udlagt i råstofplanen. Der er i forbindelse med planarbejdet udført undersøgelser vedrørende råstofinteresser i området og på baggrund af disse vurderer Regionen at der ikke er en råstofinteresser på arealet. Planerne er derfor i overensstemmelse med råstofplan 2020 for Region Syddanmark.

4.3.4 Spildevandsplan

Lokalplanforslag nr. 10-030-0007 er ikke omfattet af spildevandsplanen. Der skal udarbejdes et tillæg til spildevandsplanen.

4.4 Miljøbeskyttelsesmål

Ifølge miljøvurderingsloven skal der redegøres for de miljøbeskyttelsesmål, der er relevante for planforslagene samt beskrives, hvordan der er taget hensyn til disse mål. Danmark har tilsluttet sig en række internationale konventioner, som indeholder miljøbeskyttelsesmål. Miljøbeskyttelsesmålene er i en lang række tilfælde indarbejdet i lovgivningen og fremgår ofte af lovens formål. Planlægningen er udarbejdet under hensyntagen til gældende miljølovgivning.

⁴ Miljøstyrelsen, Vandområdeplan for Jylland og Fyn, <https://miljoegis.mim.dk/spatialmap?profile=vandramme-direktiv3hoering2021>

⁵ Region Syddanmark, 2020. Råstofplan 2020 for Region Syddanmark, <https://regionsyddanmark.dk/media/an-rpp1nj/r%C3%A5stofplan-2020-for-region-syddanmark-1.pdf>

5 AFGRÆSNING AF MILJØRAPPORTEN

Myndigheden foretager en afgrænsning af hvilke emner miljørapporten skal indeholde ifølge miljøvurderingsloven § 11.

Miljørapporten afgrænses, så den kun indeholder emner, som vurderes at kan være væsentlige. Formålet med fokuseringen på væsentlige miljøemner i miljørapporten er, at den offentlige debat om projektet og den politiske beslutningsproces kommer til at handle om projektets væsentlige påvirkninger.

Afgræsningsnotatet har været sendt til de berørte myndigheder, der omfatter følgende:

- Sydvestjysk brandvæsen
- Beredskabsstyrelsen
- Ribe stift
- Din Forsyning vand og spildevand
- Trafikstyrelsen
- Politiet
- Kulturstyrelsen
- Kystdirektoratet
- Naturstyrelsen
- Region Syddanmark
- Sydvestjyske Museer

Der er indkommet seks bemærkninger, jf. nedenstående punktopstilling:

1. *Sydvestjysk brandvæsen*
Der skal være brandveje til området samt udstigningsarealer og eventuelt brandredningsarealer. Brandhanesystemet skal tilpasses området således der er tilstrækkelig vandforsyning.
2. *Beredskabsstyrelsen*
Kommunen bør være opmærksom på planlægning i nærheden af risikovirksomheder i det videre arbejde med lokalplanen.
3. *Ribe stift*
Det er vores umiddelbare vurdering, at et transportcenter i området ved Kors kro ikke vil påvirke kirkernes omgivelser.
4. *Din forsyning, vand og spildevand*
Der er vandledning i område til forsyning af nye byggemodnings matrikler. Forsynings- og stikledninger etableres i henhold til gældende Regulativ for DIN Forsyning Vand A/S og Prisblad.
Det pågældende område er ikke omfattet af spildevandsplanen og DIN Forsyning har ingen kloak i området. Når man tager i betragtning de arealer, som forventes udlagt til erhverv syd for E20, kan det være oplagt, at området omkring Kors kro samt de øvrige nye erhvervsområder inddrages i spildevandsplanen og at der etableres et nyt spildevandsystem frem til eksisterende ledning ved Skads/Andrup. Det er dog ikke noget vi har kigget på endnu.
5. *Trafikstyrelsen*
Forslag til emner: lys, højdegrænseplan for Lufthavn og vandhåndtering (åbne vand-spejl).
6. *Politiet*
Vi har noteret os, at både de trafikale forhold og forholdet til det nærliggende eksisterende biogasanlæg allerede er emner i den forestående miljørapport. Vi har ikke forslag til yderligere emner på det foreliggende grundlag.

5.1 Miljøemner, der medtages

Ud fra afgrænsningsnotatet medtages følgende miljøemner i miljørapporten:

- Landskab
- Kulturarv
- Befolkning og mennesker sundhed
- Natur
- Vand
- Jordarealer og jordbund
- Risiko

Miljøemnet Luft og klima er i afgrænsningsnotatet formuleret med fokus på lokal luftkvalitet og lugtgener fra et nærliggende biogasanlæg. Påvirkningerne er relateret til påvirkningen på menneskers sundhed og er derfor i miljørapporten samlet under dette miljøemne.

5.2 Miljøemner, der ikke medtages

Planområdet er beliggende i umiddelbar nærhed til et biogasanlæg som i dag ikke er klassificeret som en risikovirksomhed. Esbjerg Kommune har godkendt en fase 2 udvidelse af biogasanlægget som medfører at anlægget kan forventes at blive en risikovirksomhed. Der er i kommuneplan fastsat retningslinjer for biogasanlæggets risikozoner. Lokalplanforslag nr. 10-030-0007 hvad angår bebyggelse og anvendelse er ikke arealsammenfaldende med risikozonen for biogasanlægget. Lokalplanforslaget muliggør ikke etablering af risikovirksomheder på arealer og ligeledes planlægges der ikke for sårbare og miljøfølsomme anvendelser. Det vurderes derfor at der ikke vil være nogen påvirkning på biogasanlæggets fremtidige udvidelsesmuligheder eller drift. Emnet er derfor ikke behandlet yderligere i denne rapport.

Planområdet er beliggende i umiddelbar nærhed til Esbjerg Lufthavn. Lokalplanen skal muliggøre erhvervsbebyggelse op til 74.000 m². Lokalplanen differentierer bygningshøjderne i området, så der mod Tingvejen i delområde I, gives mulighed for bebyggelse op til 3 etager og 12 meter og i delområde II i områdets østlige del gives mulighed for bebyggelse op til 6 etager og 25 meter. Lokalplanen muliggør desuden placeringen af 25 meter høj pylon i lokalplanens sydvestlige hjørne.

Lufthavne har et krav til højdegrænseplan som er lufthavnens garanti for at lufthavnen fortsat kan anvendes. Højdegrænseplaner er krav til højde- og afstandsforholdene for byggeri, der angiver hvor højt og tæt, du må bygge på f.eks. skel, stier, veje og i det her tilfælde Esbjerg Lufthavn. I forbindelse med høringen af berørte parter bemærkede Esbjerg Lufthavn at de 25 meter for pylonen med den indtegnede placering ikke er noget problem for lufthavnens hindringsplan. Altså ingen bemærkninger fra lufthavnen. Emnet er derfor ikke behandlet yderligere i denne rapport.

Der er ikke registeret fund af bilag IV eller rødlistede arter indenfor planområdet. Ca. 350 meter fra planområdet er der i år 2000 gjort et enkelt fund af bilag IV arten Butsnudet frø i den nærliggende § 3 beskyttede sø. Butsnudet frø trives i et afvekslende landskab med moser, enge, græsarealer, dyrkede marker, fugtige steder i skove og i haver. Den holder gerne til langs åer og vandrer ud i landskabet langs disse. De fleste opholder sig i en afstand af 100-500 m fra de vandhuller, de yngler i. Lokalplanområdet udgør i dag et landbrugsareal og udgør derfor ikke et egnet levested for butsnudet frø. Emnet er derfor ikke behandlet yderligere i denne rapport.

6 VURDERING AF MILJØPÅVIRKNINGER

Vurderingerne af de potentielle miljøpåvirkninger udføres i flere trin. Der ses først på selve miljøforholdet og dets sårbarhed og værdi inden for planområdet. Dernæst vurderes intensiteten, udbredelsen og varigheden af påvirkningen fra planen. Ved at sammenstille miljøforholdets sårbarhed med karakteren af påvirkningen, kan man beskrive den samlede betydning af miljøpåvirkningen. De forskellige trin uddybes i det følgende.

- **Vurdering af sårbarhed** - For at danne grundlag for vurderingen af påvirkninger, foretages der indledningsvist en vurdering af sårbarheden af det pågældende område eller miljøforhold, der påvirkes af planen. Forskellige egenskaber anvendes til at bestemme graden af sårbarhed, herunder bl.a. tilpasningsevne, sjældenhed, værdi og skrøbelighed. Det vurderes, om sårbarheden er lav, mellem eller høj.
- **Intensitet** - Påvirkningen kan have ingen/ubetydelig, lille, mellem eller stor intensitet bestemt ud fra, om der kan forventes mindre påvirkninger eller om nogle af værdierne helt eller delvist går tabt.
- **Den geografiske udbredelse** er også af betydning for påvirkningsgraden, og det undersøges derfor om påvirkningen er lokal, regional, national eller grænseoverskridende.
- Endelig beskrives **påvirkningens varighed**, og om denne er kort, lang eller permanent.
- **Samlet påvirkning** - Den samlede påvirkning er vurderet på grundlag af evalueringen af de enkelte kriterier behandlet ovenfor. Samlet set betegnes påvirkningerne enten *"ingen"*, *"mindre"*, *"moderat"*, *"væsentlig"* eller *"positiv"*.

Tabel 6-1 viser kriterierne for vurdering af den samlede påvirkning.

SAMLET PÅVIRKNING

Ingen	Ingen påvirkning.
Mindre	Der forekommer små påvirkninger, som er lokalt afgrænsede, ukomplicerede og har en lille intensitet. En mindre påvirkning kan både være kortvarig og permanent.
Moderat	Der forekommer påvirkninger, som enten har et relativt stort omfang eller langvarig karakter, sker med tilbagevendende hyppighed eller er relativt sandsynlige og måske kan give visse irreversible men helt lokale skader på eksempelvis bevaringsværdige kultur- eller naturelementer.
Væsentlig	Der forekommer påvirkninger, som har et stort omfang og/eller langvarig karakter, er hyppigt forekommende eller sandsynlige, og der vil være mulighed for irreversible skader i betydeligt omfang.
Positiv	Der forekommer positive påvirkninger.

Tabel 6-1 Kriterier for vurdering af den samlede påvirkning.

7 LANDSKAB (VISUELLE FORHOLD)

I dette kapitel behandles påvirkningen af landskabet og de visuelle forhold på lokalt niveau i forbindelse med lokalplanforslag nr. 10-030-0007.

7.1 Metode

Planforslagernes påvirkning af de visuelle forhold vurderes på baggrund af volumenstudier (Bilag 1). De enkelte visualiseringer vurderes i forhold til det nuværende landskab ud fra parametrene synlighed og sammenhæng.

- Synligheden omhandler hvilke anlægsdele, der er synlige, og graden af synlighed fra det forudbestemte visualiseringspunkt.
- Sammenhængen til det omkringliggende landskab omhandler graden af tilpasning til omgivelserne.

Realisering af lokalplanforslaget kan få en væsentlig påvirkning på landskabet i tilfælde, hvor der er høj grad af synlighed samt lav sammenhæng med det omgivende landskab.

De visuelle påvirkninger vurderes ud fra lokalplanforslagets bestemmelser vedrørende bebyggelsens omfang, placering, udformning, farve- og materialevalg samt beplantning.

Planen fastlægger ikke specifikke byggefelter og derfor indeholder lokalplanforslaget en vis rummelighed i forhold til disponering af området. Der vil blive taget højde for denne rummelighed i vurderingen.

Visualiseringer

Visualiseringerne er udarbejdet som fotomontager, hvor en 3D-model af projektet er placeret i georefererede fotos af de eksisterende forhold. Visualiseringerne er udført på udvalgte fotostandpunkter, som til sammen giver et repræsentativt billede af det mulige fremtidige byggeri. En lokalplans bestemmelser giver rum for variationer af bebyggelsens udformning, hvorfor det endelige byggeris materialer kan afvige fra de udarbejdede visualiseringer. De viste volumener repræsenterer et bruttovolumen af byggemulighederne iht. aftale med Esbjerg Kommune som er fastsat til 8,5 meter/2 etager for den vestlige del (servicefunktioner) og 25 meter/5 etager for den østlige del (industri, lager mv.), dog 12 meter i en afstand på 25 meter mod skel i nord (ved Grimstrupvej), øst og mod syd (motorvej E20). Volumenerne er vist med et grid på 5x5 meter for at anskueliggøre skalaen og ift. bearbejdning og tilpasning af volumenerne i den videre proces.

Fotostandpunkterne er udvalgt ud fra, at projektet visualiseres fra nærområdet, og fra steder, som vurderes at være repræsentative for den samlede visuelle påvirkning, og som illustrerer projektets fremtræden, indvirkning og synlighed i landskabet.

Der er udført visualiseringer fra 9 fotostandpunkter i nærområdet. Standpunkterne er udvalgt af Esbjerg Kommune.

Vurdering af viden og data

Det vurderes, at grundlaget for at vurdere planens påvirkninger af landskabet og de visuelle forhold er optimalt.

7.2 Eksisterende forhold

Lokalplanområdet er beliggende ved Korskro og afkørsel 73 på E20 Esbjergmotorvejen, nordøst for Esbjerg. Fra området er der ca. 13 km til Esbjerg bymidte, og ca. 3 km til Esbjerg Lufthavn. Lokalplanområdet omfatter et samlet areal på ca. 148.000 m², hvilket

svarer til ca. 14,8 ha. Området er beliggende i landzone og anvendes i dag til dyrkning af afgrøder og landbrugsmæssig drift.

Området er mod nord afgrænset af Hovedvej 191 og mod syd af E20 Esbjergmotorvejen. Mod øst afgrænses området af landbrugsarealer og mod vest af hovedvej 30 samt området Kors Kroen.

Området er ikke udpeget som en kulturhistorisk bevaringsværdi, et kulturarvsareal eller som en del af et større sammenhængende landskab i Esbjerg Kommunes Kommuneplan. Projektområdet ligger uden for områder med værdifulde landskaber og ligger ikke inden for bygge- og beskyttelseslinjer som f.eks. strandbeskyttelseslinje, kystnærhedszone, sø- og åbeskyttelseslinje, skovbyggelinje eller kirkebyggelinje. I områdets sydøstlige del findes et beskyttet dige. Sten- og jorddiger er beskyttet i museumslovens § 29a, hvilket betyder, at digernes tilstand ikke må ændres.

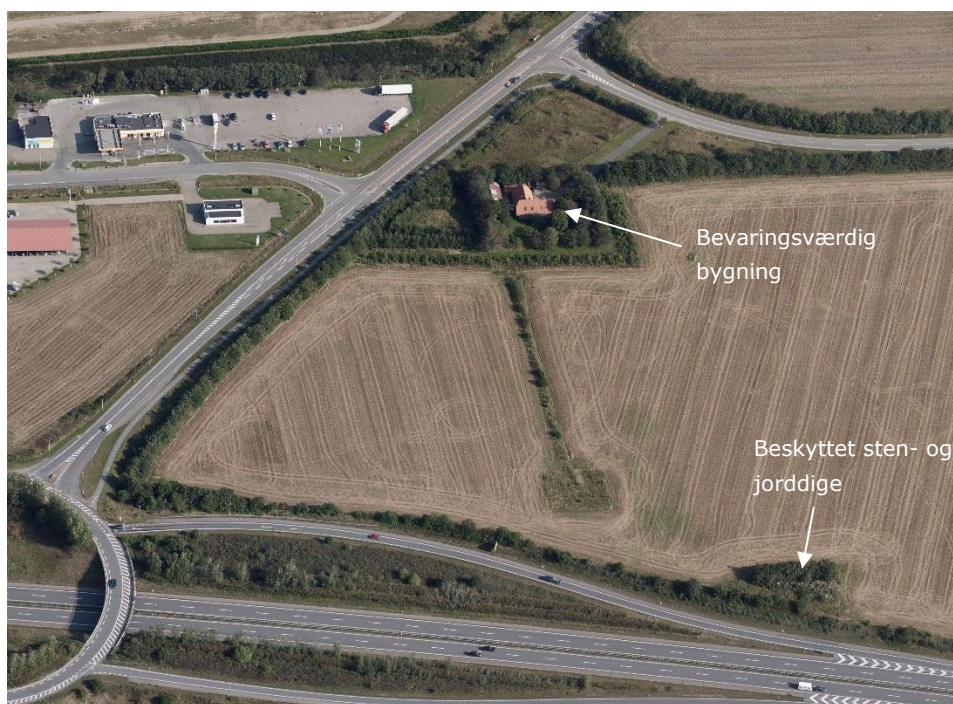
Umiddelbart øst for planområdet ligger en lavning som i dag udgør en § 3 beskyttet mose, Figur 7-1. Mosen er ikke udpeget som et lavbundsareal i Esbjerg Kommunes Kommuneplan. Mosen fremstår som et bevokset bælte i landskabet og skiller sig derfor ud fra det øvrige landbrugslandskab.



Figur 7-1. § 3 beskyttet mose øst for planområdet.

Indenfor området findes eksisterende bebyggelse i form af en ældre landbrugsejendom. Ejendommen er klassificeret med bevaringsværdien 5⁶, som er svarende til en middel bevaringsværdig i henhold til SAVE (Survey of Architectural Values in the Environment).

⁶ Slots- og Kulturstyrelsen. Fredede & bevaringsværdige bygninger, sidst tilgået d. 15.09.2022.
<https://www.kulturarv.dk/fbb/frededeDanmarksKort.pub>



Figur 7-2. Planområdets visuelle karakter i dag.

7.2.1 Landskabskarakter

Den landskabelige kontekst omkring planområdet er kendetegnet ved at være et relativt fladt morænelandskab med spredt liggende bebyggelser, som gårde og husmandssteder samt intensivt dyrkede landbrugsmarker. Terrænet indenfor planområdet fremstår let skrånende fra vest mod øst, med et fald fra ca. kote 37 (DVR90) til ca. kote 29 (DVR90) svarende til ca. 8 meter over en afstand på 450 meter.

Generelt set er der en stor forekomst af læhegn i området, men de er ofte brudt til fordel for infrastrukturanlæg mv. Der ses en del bevoksningsgrupper i varierende størrelser, der visuelt fremstår som rumlige elementer i landskabet. Da planområdet anvendes til landbrugsformål, findes der kun mindre betydende beplantning i arealets kant. Beplantningen består hovedsageligt af vildtvoksende træer og buske, som udgør et levende hegn mod omgivelserne. Foruden plantebælterne findes der et mindre område med sammenhængende bevoksning ned mod motorvejen. Der er ikke registreret § 3 områder eller anden beskyttet natur inden for lokalplanområdet.

Den generelle skala i landskabet er stor vurderet i forhold til "almindeligt" dansk landskab, med vide udsigter og åbenhed. I vestjysk forstand er det dog et mellemskala landskab.

De grundliggende dele af landskabet, der er dannet under den sidste istid, er genkendelige ligesom de historiske kulturspor der omhandler placering af veje og landsbyer stadig ses. Landskabets nuværende fremtræden domineres af tekniske elementer og er et produkt af en ændret arealanvendelse og den generelle samfundsudvikling.

Ved gennemgang af historiske kort (opmålt i perioden 1954) samt luftfotos kan man se, at det landskabsbillede, der tegner sig i dag, stort set kan erkendes tilbage til de historiske korts oprindelse, Figur 7-3. Vejstrukturen er stort set den samme, hvor hovedvejen til Esbjerg, Grimstrupvej, ligger umiddelbart nord for motorvejen, ligesom Lunde Hovedvej og Lundevej ligger samme sted som dengang. Udviklingen i området, der har præget landskabet, er primært knyttet til de markante elementer, der er kommet til med tiden.



Figur 7-3. De øverste kort viser et ortofoto fra 1954. Landskabet er præget af intensiv landbrugsdrift. Størrelserne og orienteringen af karaktergivende landskabselementer er også dengang meget varierende. Det styrende element i landskabet er vejstrukturen, med den østvestgående hovedvej som et markant element. Det nederste kort viser et ortofoto fra 2021.

7.2.2 Landbrugslandskabet

Planområdet ligger nord for Motorvej E20. Arealerne rundt omkring planområdet er hovedsageligt udlagt til landbrugsområde og naturområder, der derfor også for hovedpartens vedkommende er udlagt som værdifuldt landbrugsområde. Vest for planområdet findes blandt andet Esbjerg Lufthavn, Korskro Speedway Center og et område udlagt til industri. På nuværende tidspunkt er området nordvest for projektområdet inden E20 stærkt præget af råstofindvinding.

Planområdet udgør i dag et landbrugsområde. Landbrugslandskabet er kendetegnet ved en begrænset udsigt på tværs af landskabet, idet landskabet er indrammet af læhegn bestående af et beplantningsbælte. Landbrugslandskabet er præget af intensivt dyrkede marker, som er et af de væsentligste bærende karaktertræk. Landskabet brydes dog flere steder af beplantede læhegn.

Landbrugslandskabet indeholder ikke tekniske anlæg, men på 3 sider er området afgrænset af vejanlæg, herunder E20 Esbjergmotorvejen, Tingvejen og Grimstrupvej.

Det motorvejsnære landskab er ikke et sårbart landskab i sig selv, men den visuelle oplevelse af planområdet har betydning for det samlede landskabsbillede.

7.2.3 Lysforurening

Planområdet grænser op til de to store veje Tingvejen og E20 Esbjergmotorvejen og derfor er området allerede i dag udsat for en del lysforurening fra vejtrafikken og de omkringliggende tekniske anlæg. I umiddelbar nærhed til planområdet ligger en stort biogasanlæg

samt Kors Kroen, som blandt andet rummer en tankstation, parkeringsanlæg og et cafeteria. Det omkringliggende landbrugslandskab er i lavere grad udsat for lysforurening.

7.3 O-alternativ

0-alternativet beskriver situationen i 2032, når projektet ikke realiseres. Hvis det er tilfældet, forventes landskabet i og omkring projektområdet at forblive, som det er i dag.

7.4 Vurdering af påvirkninger

I det følgende vurderes planens påvirkninger på landskabet ud fra visualiseringer fra forskellige fotostandpunkter. Fotostandpunkterne fremgår af Figur 7-4.

7.4.1 Visuel påvirkning

Visualiseringspunkterne er udvalgt for at vise den visuelle forandring i nærområdet. Fotostandpunkterne er udvalgt med afsæt i analyser af kort, geodata og besigtigelser gennemført af NIRAS. Fotostandpunkterne er prioriteret med afsæt i, at der i den nærmeste kontekst er særlige landskabsinteresser, er områder med særlig rekreativ eller bosætningsmæssig værdi. Der er alle steder lagt vægt på at illustrere den visuelle påvirkning fra områder med offentlig adgang. Der er således ikke valgt fotostandpunkter fra private områder, herunder boliger.

Der er udarbejdet i alt 9 visualiseringer som alene udgør et volumenstudie der visualiserer lokalplanforslagets rammer. Placeringen af visualiseringspunkterne er valgt for at illustrere påvirkningen set fra nærzonen samt fra fjernzonen.



Figur 7-4. Kort med udpegning af fotostandpunkter for visualiseringerne.

Visualisering 1 fra Tingvejen set mod Sydvest fra Egedalvej

Figur 7-5 viser de eksisterende forhold, og Figur 7-6 viser de visualiserede fremtidige forhold.



Figur 7-5. Eksisterende forhold ved fotostandpunkt 1.

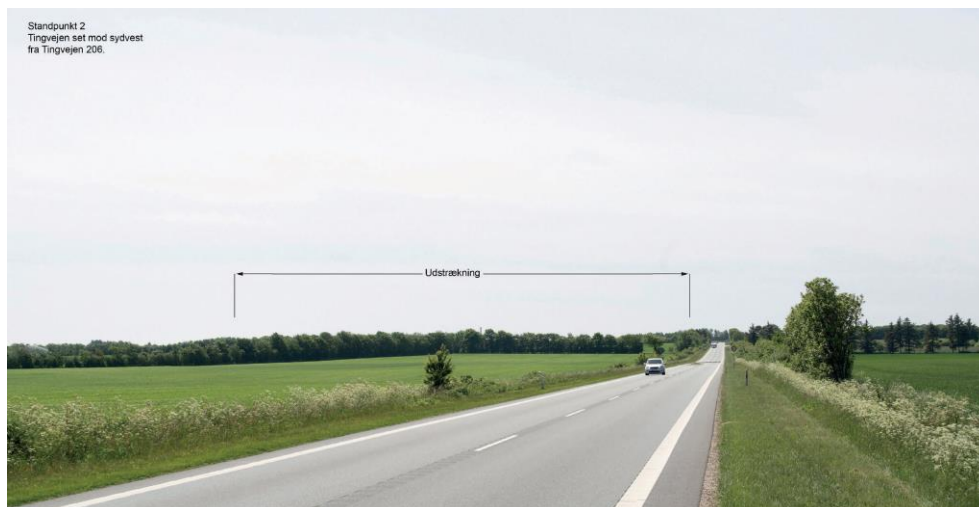


Figur 7-6. Visualiseret fremtid ved fotostandpunkt 1.

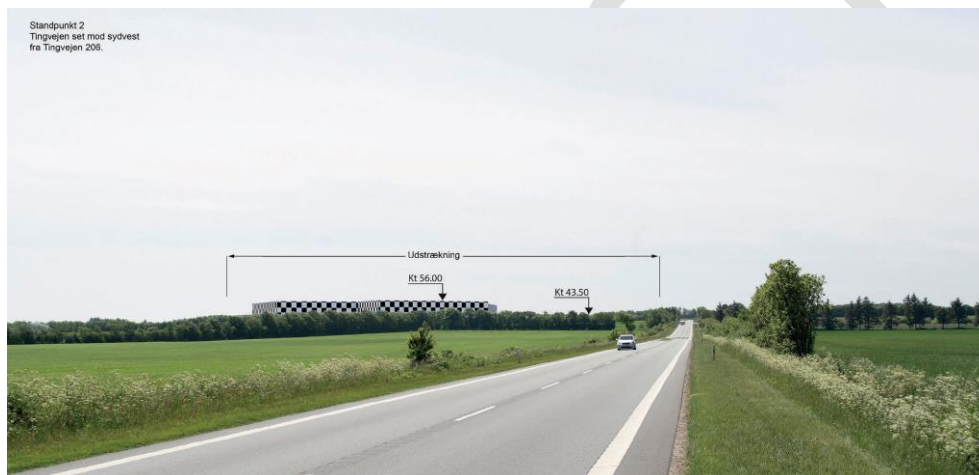
Fotostandpunktet ligger i fjernzonen, cirka 3,5 kilometer fra planområdet ved krydset mellem Tingvejen og Egedalvej. Fotostandpunktet er omgivet af landbrugsarealer, som brydes af læhegn og beplantningsbælter. Fra dette fotostandpunkt er der frit udsyn ud over landskabet, men fordi fotostandpunkt ligger lavt i landskabet er der ikke visuel kontakt til planområdet. Langs vejanlægget er der beplantning i form af større og mindre træer og buske. Landskabet rummer allerede tekniske anlæg i form af vejanlægget, industriel bebyggelse og en teknisk mast. Landskabet har derfor en mellem sårbarhed overfor ny bebyggelse. På grund af afstanden til planområdet og det varierende terræn er planområdets bebyggelse ikke synlig fra dette fotostandpunkt. Der er på Figur 7-6 derfor indsat en markering af bebyggelsens placering og fremtræden idet de ellers er usynlig. Der er derfor ingen visuel forandring som følge af planens vedtagelse.

Visualisering 2 fra Tingvejen set mod Sydvest fra Tingvejen 206

Figur 7-7 viser de eksisterende forhold, og Figur 7-8 viser de visualiserede fremtidige forhold.



Figur 7-7. Eksisterende forhold ved fotostandpunkt 2.



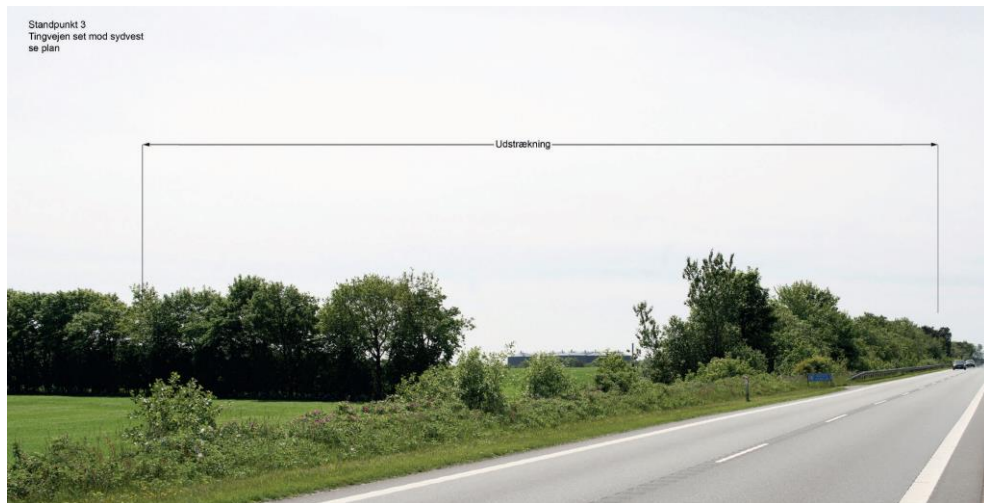
Figur 7-8. Visualiseret fremtid ved fotostandpunkt 2.

Visualiseringspunktet ligger cirka 1,3 kilometer nordøst for planområdet, på Tingvejen. Fra dette visualiseringspunkt er det igen det tekniske anlæg af Tingvejen og de omkringliggende landbrugslandskaber som dominerer det visuelle udtryk. Derudover bliver landskabet brudt af en række beplantningsbælter og læhegn. Der er fra dette visualiseringspunkt frit udsyn ud over landskabet, kun afbrudt af en række større beplantningsbælter. Horisontlinjen fremstår derfor primært grøn.

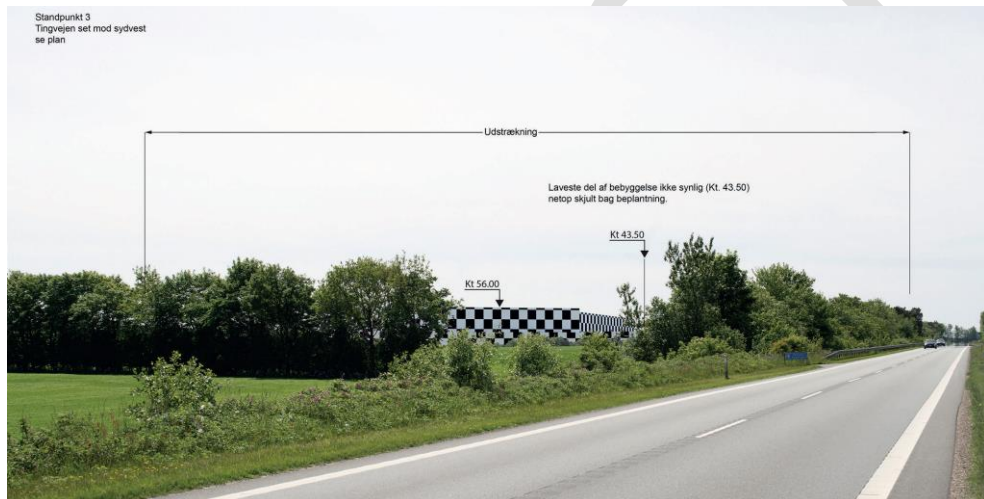
Landskabet har en mellem sårbarhed overfor nyt byggeri, idet landskabet næsten udelukkende består af landbrugsjord og natur. Den visuelle påvirkning vurderes at være væsentlig, idet planområdets bebyggelse med sin volumen vil have en høj grad af synlighed og virke dominerende, i et område som i dag primært fremstår som dyrket landbrugsland. Lokalplanens § 8 indeholder bestemmelser vedrørende udformningen af bygningerne og den ydre fremtræden. Det skal blandt andet sikres at facaderne på den enkelte ejendom skal fremstå som en helhed med hensyn til udformning, materialevalg og farver mv. Jf. § 8 skal tekniske bygningsdele og installationer som er synlige fra vejarealer som for eksempel elevatorer, ventilation, klimaanlæg og solfangere med videre afskærmes eller indeholdes i bygninger eller på anden måde indgå som en integreret del af bygningens arkitektur. På den måde tilpasses bygningen i højere grad sine landskabelige omgivelser.

Visualisering 3 fra Tingvejen set mod Sydvest

Figur 7-9 viser de eksisterende forhold, og Figur 7-10 viser de visualiserede fremtidige forhold.



Figur 7-9. Eksisterende forhold ved fotostandpunkt 3.



Figur 7-10. Visualiseret fremtid ved fotostandpunkt 3.

Billedet er taget fra Tingvejen i sydgående retning cirka 600 meter fra lokalplanområdet. Landskabet er primært et landbrugslandskab, men det indeholder også en grad af teknisk anlæg idet man fra dette fotostandpunkt har frit udsyn til Korsbro biogasanlæg, som er beliggende umiddelbart syd for planområdet. Derudover er Tingvejen også et dominerende element i landskabet. Området har derfor en mellem sårbarhed overfor nyt byggeri. Den kommende lokalplan skaber en markant visuel forandring på grund af de store bygningsvolumener. Lokalplanens bestemmelser vedrørende etableringen af et grønt bælte rundt omkring planområdet er med til at skabe en visuel overgang til de omkringliggende landskaber. Enkelte steder kan beplantningen det grønne bælte også afskærme områder, f.eks. op mod boliger. Den visuelle påvirkning er derfor særligt afhængig af årstiderne. Beplantningen vil størstedelen af året stå med blade og dermed udgøre en tæt visuel barriere som mindsker synligheden. Den visuelle påvirkning vurderes derfor at være moderat.

Visualisering 4 fra E20 set mod øst

Figur 7-11 viser de eksisterende forhold, og Figur 7-12 viser de visualiserede fremtidige forhold.



Figur 7-11. Eksisterende forhold ved fotostandpunkt 4.



Figur 7-12. Visualiseret fremtid ved fotostandpunkt 4.

Der er cirka 1 kilometer fra visualiseringspunktet ved E20 Esbjergmotorvejen til lokalplanområdet, som ligger mod øst. Fra dette visualiseringspunkt er der frit udsyn ind over motorvejen, landbrugslandskabet og hen mod planområdet. Fotostandpunktet er omgivet af landbrugsarealer, som brydes af læhegn og beplantningsbælter og karakteren af området er derfor relativt grøn. Området er dog også præget af en høj grad af teknisk anlæg i form af motorvejen og en motorvejsbro. Horisontlinjen fremstår primært grøn men den brydes derfor også af motorvejsanlægget. Landskabet har en mellem sårbarhed overfor nyt byggeri. Fra dette fotostandpunkt er bebyggelsen i planområdet ikke dominerende, idet den skjules af den omgivende beplantning langs motorvejen. Den visuelle påvirkning vurderes derfor at være mindre.

Lokalplanens § 8 fastlægger at facader mod motorvejen i delområde I og II med en længde på mere end 50 meter, skal udføres med variation som tilbagetrækning / frem-spring i facaden eller skift i materialer eller farve. Dette kan gøres ved bug af glas, skift i materialer og rytme i facaden. På den måde opnås et mere levende visuelt udtryk set fra motorvejen.

Visualisering 5 fra Lunde Hovedvej set mod nord

Figur 7-13 viser de eksisterende forhold, og Figur 7-14 viser de visualiserede fremtidige forhold.



Figur 7-13. Eksisterende forhold ved fotostandpunkt 5.



Figur 7-14. Visualiseret fremtid ved fotostandpunkt 5.

Billedet er taget fra Kors kro biogasanlæg, som er beliggende cirka 600 meter syd for planområdet. Fra dette fotostandpunkt er landskabet i høj grad præget af teknisk anlæg idet biogasanlægget dominerer landskabet med dets volumen og omfang. Biogasanlægget er beliggende i et ellers åbent landbrugslandskab og den omkringliggende karakter er derfor grøn. Landskabet har derfor en lav sårbarhed overfor ny bebyggelse. Yderligere kan man i horisonten også skimte E20 Esbjergmotorvejen. Den visuelle forandring, som følge af planens vedtagelse, vurderes at være moderat, idet bebyggelsen med dens volumen ikke skaber en markant forandring i landskabet. Udsigten over landskabet i baggrunden forventes at forsvinde. Den visuelle påvirkning som følge af planens vedtagelse fra dette fotostandpunkt vurderes at være moderat.

Visualisering 6 fra E20 set mod vest

Figur 7-15 viser de eksisterende forhold, og Figur 7-16 viser de visualiserede fremtidige forhold.



Figur 7-15. Eksisterende forhold ved fotostandpunkt 6.



Figur 7-16. Visualiseret fremtid ved fotostandpunkt 6.

Fotostandpunktet ligger cirka 500 meter fra planområdet ved E20 Esbjergmotorvejen. Fra dette fotostandpunkt er landskabet helt åbent og landbrugsarealerne i form af marker, er dominerende træk. Derudover er landskabet visuelt også domineret af Esbjergmotorvejen og Korskroen Biogasanlæg. Biogasanlægget tilfører landskabet et teknisk præg, og idet det tekniske element står helt frit i landskabet, vurderes landskabet at have en mellem sårbarhed overfor ny bebyggelse. Den visuelle forandring, som følge af planens vedtagelse, vurderes at være moderat, idet landskabet er så åbent, at forandringen syner stor. På grund af den åbne karakter har den nye bebyggelse en dårlig tilpasningsevne i forhold til de omkringliggende landbrugsarealer. Lokalplanen rummer dog bestemmelser i § 8 som sikrer at bygningernes ydervægge skal udføres i teglsten, skærmtegl, beton, glas, træ, natursten eller lette pladematerialer som stål-, komposit- og metalplader eller lignende så det har en højere indpasning i forhold til det omgivende landskab. Ligeledes, som tidligere beskrevet, blødes møde med motorvejen op ved at facaden hver 50 meter skal udføres med en variation. Dette medvirker til at de ellers lange bygninger fremstår som mindre dele.

Visualisering 7 fra E20 set mod vest

Figur 7-17 viser de eksisterende forhold, og Figur 7-18 viser de visualiserede fremtidige forhold.



Figur 7-17. Eksisterende forhold ved fotostandpunkt 7.



Figur 7-18. Visualiseret fremtid ved fotostandpunkt 7.

Fotostandpunktet ligger lige på kanten til planområdet fra nabobebyggelserne mod nord-øst. Fotostandpunktet er beliggende ved en lille samling af landbrugsejendomme, som i dag er omgivet af beplantning. Fra dette fotostandpunkt fremstår landskabet derfor grønt og relativt uforstyrret. Tingvejen gennemskærer dog området og landbrugsejendommene er derfor alle beliggende ud til vejen. Landskabet har en høj sårbarhed overfor ny bebyggelse. Årstiden har stor betydning for den fremtidige bebyggelses synlighed idet beplantningen om sommeren er med til at afskærme området. Bebyggelsen vil derfor have en langt højere grad af synlighed om vinteren hvor størstedelen af den omkringliggende beplantning står uden blade. Bygningsvolumenerne i planområdet vil om sommeren, fra dette fotostandpunkt, derfor kun påvirke de visuelle forhold i et begrænset omfang. Modsat vil den visuelle påvirkning om vinteren være mere dominerende. Lokalplanen indeholder dog bestemmelsen i § 9 som sikrer at der etableres en jordvold mellem planområdet og beboelsesområdet. Jordvolden vil om vinteren stadig medvirke til at planområdets visuelle påvirkning mindskes. Derudover fastlægger § 9 at Eksisterende træbeplantning kan fældes og skal erstattes af ny beplantning. Den visuelle forandring som følge af planens vedtagelse vurderes derfor at være moderat.

Visualisering 8 fra Grimstrupvej set mod vest

Figur 7-19 viser de eksisterende forhold, og Figur 7-20 viser de visualiserede fremtidige forhold.



Figur 7-19. Eksisterende forhold ved fotostandpunkt 8.



Figur 7-20. Visualiseret fremtid ved fotostandpunkt 8.

Visualiseringspunktet ligger cirka 2,3 kilometer øst for planområdet, lige ude for den lille landsby Grimstrup. Fra dette visualiseringspunkt er der frit udsyn ud over landbrugslandskabet med dets marker, mindre landbrugsejendomme og større beplantningsbælter idet landskabet ligger højt. Landskabet har derfor en høj sårbarhed overfor forandringer. Den visuelle påvirkning vurderes at være mindre til næsten ingen, idet bebyggelsen fra lokalplanforslaget er skjult bag beplantning. Billedet er taget i sommersæsonen, hvor de fleste træer står med blade og derfor er bygningerne visuelt mindre fremtrædende. Synligheden må forventes at være større i vintersæsonen. Den visuelle påvirkning vurderes samlet set at være mindre.

Visualisering 9 fra E20 set mod vest

Figur 7-19 viser de eksisterende forhold, og Figur 7-20 viser de visualiserede fremtidige forhold.



Figur 7-21. Eksisterende forhold ved fotostandpunkt 9.



Figur 7-22. Visualiseret fremtid ved fotostandpunkt 9.

Visualiseringspunktet er beliggende i fjernzonen, cirka 3 kilometer nordøst for lokalplanområdet. Landskabet er primært et funktionslandskab med E20 Esbjergmotorvejen og et højspændingstrace ind over motorvejen. I horisonten kan man også skimte en motorvejsbro ind over Esbjergmotorvejen samt en erhvervsbebyggelse, som tilføjer et yderligere teknisk præg til landskabet. Langs vejanlægget er der beplantning i form af større og mindre træer og buske. Lokalplanen fastlægger yderligere bestemmelser som etablering af et 10-20 meter bredt grønt bælte mod om lokalplanområdets nord-, syd- og vestlige del. Området er ikke sårbart overfor nyt byggeri og den kommende bebyggelse i planområdet skaber kun en mindre visuel forandring i området.

7.4.2 Terrænregulering og mødet med de omgivende landskaber

Lokalplanens § 9 indeholder bestemmelser der sikrer at der ved byggemodning af området inden for den enkelte byggegrund kan terrænuddjævne med maks. +/- 1 meter til plant niveau. Der må udføres terrænregulering indtil 5 meter fra skel. Dette gælder dog ikke ved etablering af jordvolde eller støjvolde. Dermed vil terrænreguleringen udelukkende ske i relation til den enkelte bebyggelse og den bløde overgang til de omkringliggende landskaber bibeholdes. Bebyggelsesprocenten for hele lokalplanområde må ikke overstige 50 og dermed vil intensiteten af terrænreguleringen være lav.

Terrænet er faldende ned mod naboområdet mod øst. Lokalplanen indeholder bestemmelser som fastlægger en højdegrænsezone indenfor delområde II, hvor der er mulighed for at bygge op til en højde på 25 meter. Højdegrænsezone ligger 25 meter tilbagetrukket fra skel, delområdeafgrænsning og vejbyggelinje, hvor der på dette område stadig kan bygges i op til 3 etager og 12 meter. Denne højdegrænsezone skal sikre, at bebyggelsen ikke bliver for høj og dominerende mod de omkringliggende arealer og veje.

Lokalplanens § 9 indeholder yderligere bestemmelser som skal sikre et grønt bælte/areal sikres som overgang mod omgivelserne. Der udlægges et grønt bælte/areal i en bredde af 10-20 meter mod E20 Esbjergmotorvejen og minimum 10 meter målt fra skel mod Tingvejen. Mod nordvest er bællet udlagt i en bredde på 10 meter, og mod nordøst 20 meter fra skel. Bællet etableres ikke i den sydøstlige/østlige del af lokalplanområdet, idet denne del af landskabet er lavtliggende og skrånende mod den § 3 beskyttede mose øst for planområdet. På den måde lægger lokalplanen op til at de to landskaber får en større sammenhæng og at der kan skabes et overgangslandskab.

Lokalplanens § 9 sikrer desuden at Eksisterende træbeplantning kan fældes og skal erstattes af ny beplantning. Beplantningen kan trimmes enkelte steder for at skabe luft og indsyn til området, men må ikke fjerne helt eller ned til enkelt stående træer. Mindre afsnit af beplantningen kan fjernes ud fra bygninger med publikumsorienterede funktioner. På den måde sikres landskabets sammenhæng til det nærliggende erhvervsområde omkring Korsrovej samt de øvrige naboarealer. Desuden skal ubebyggede arealer, som ikke befæstet, anlægges med græs eller anden beplantning. Lokalplanens påvirkning på overgangen til de omkringliggende arealer vurderes derfor at være mindre.

7.4.3 Lyspåvirkning

Realiseringen af lokalplanen medfører belysning fra bebyggelserne samt af veje, pladser og belysning af skilte, hvilket medfører risiko for lysgener i det omkringliggende åbne land. Det åbne omkringliggende landskab med de lange kig gør, at der ikke skal så meget højde til før områdets lyspåvirkning virker dominerende.

Lokalplanens § 8 indeholder bestemmelse om at skiltning på bygninger må kun ske med maks. 2/3/4 navn og logo og alene på bygningers lodrette facade og ikke over skæring mellem tag og facade. Skiltningen skal ske med enkeltbogstaver med corona-belysning. Jf. lokalplanens § 8 må der desuden opstilles en fritstående Pylon eller stander på hver ejendom.

Foruden skiltning muliggør lokalplanen også etableringen af bebyggelse op til 25 meter. Belysningen fra planområdets bebyggelse og skiltning vil særligt være generende i aften- og nattetimerne og særligt i vintersæsonen hvor de fleste træer og buske står uden blade. Lokalplanen indeholder dog også bestemmelser vedrørende etablering af et grønt bælte rundt om arealet. Bællet vil særligt i sommerperioderne medvirke til at lyspåvirkningen begrænses. Derudover fastlægger lokalplanens § 9 at udendørs belysning, herunder belysning af bygningsdele, afskærmede oplag, veje og parkeringsarealer mv., kun må etableres med en lyspunktshøjde på højst 8 meter. Belysningen skal være afskærmet, så belysningen ikke er til gene for omgivelserne. Belysningen skal etableres som nedadrettet belysning med en maksimal udbredelsesgrad på 45 grader.

Lokalplanområdet og de nære omgivelser er allerede påvirket af lysforurening fra E20 Esbjergmotorvejen og andre omkringliggende større veje og erhvervsområder. Lokalplanen indeholder specifikke krav om maksimal lyspunkthøjde, lysafskærmning og lysspredning for at begrænse lysforurening. Lokalplanen indeholder desuden specifikke krav til lyskilte. Påvirkningens intensitet vurderes derfor at være lav. Samlet set vurderes påvirkningen af lysforurening fra lokalplanen at være mindre.

7.5 Afværgetiltag

Lokalplanens bestemmelser omkring omfang, placering og udseende bidrager til at minimere de visuelle gener ved naboarealerne og sikre et byggeri, som passer ind i områdets skala og udtryk.

7.6 Kumulative effekter

Der er ikke kendskab til andre vedtagne planer eller projekter, der i samspil med vedtagelse af planforslaget vil forværre situationen i forhold til landskabet og den visuelle påvirkning.

7.7 Sammenfattende vurdering

Området i og omkring planområdet vurderes at have en mellem sårbarhed i forhold til nyt byggeri og forandringer. Landskabet består primært af landbrugsjord og naturarealer, men idet landskabet allerede er påvirket af E20 Esbjergmotorvejen og andre tekniske elementer så som højspændingstracé og store erhvervsbyggerier er landskabet allerede påvirket. Disse elementer har allerede ændret det visuelle udtryk ved at tilføre langbrugslandskabet et teknisk præg. Landskabet sårbarhed vurderes derfor samlet set at være mellem. Lokalplanforslagets afledte byggeri vurderes i nærområdet at have en middel intensitet, idet lokalplanforslaget indeholder bestemmelser, som sikrer, at der etableres et grønt bælte rundt om arealet. Det grønne bælte tilfører erhvervsområdet en grøn visuel karakter og skaber en visuel overgang til de omkringliggende landskaber. Ligeledes sikres det at bebyggelsen tilpasses området ved at der sker en arkitektonisk bearbejdning samtidig med at bygningshøjden trappes ned mod motorvejen. Lokalplanen rummer desuden bestemmelser som sikrer et varierende facadeudtryk og grønne forarealer. Fra fjernzonen vurderes den visuelle påvirkning derimod at være ubetydelig. Den geografiske udbredelse er derfor begrænset til det lokale område. Den samlede visuelle påvirkning vurderes at være moderat.

Lysforureningen i og omkring området øges, da planområdet i dag ikke rummer lyskilder, der medvirker til en lysforurening af dets omgivelser. Planområdet og dets omgivelser er dog allerede påvirket af lysforurening fra E20 Esbjergmotorvejen og andre større veje og erhvervsbebyggelser i nærområdet. Lokalplanen indeholder bestemmelser vedrørende placering og afskærmning således, at lysforureningen mindskes mest muligt. Påvirkningen vurderes at være mindre.

Planforlagenes samlede miljøpåvirkninger i forhold til landskab (visuelle forhold) er beskrevet i skemaet nedenfor, hvor påvirkningernes sårbarhed, intensitet, geografiske udbredelse, varighed og samlet påvirkning er sammenfattet.

Miljøpåvirkning	Sårbarhed	Intensitet	Geografisk udbredelse	Varighed	Samlet påvirkning
Visuel påvirkning	Mellem	Middel	Lokal	Permanent	Moderat
Landskabssammenhæng	Mellem	Lav	Lokal	Permanent	Mindre
Lysforurening	Mellem	Lav	Lokal	Permanent	Mindre

8 KULTURARV

Kapitlet beskriver påvirkningen af kulturarv, herunder særligt påvirkningen på områdets bevaringsværdig bebyggelse i forbindelse med Lokalplanforslag nr. 10-030-0007.

8.1 Metode

De eksisterende forhold og planens miljøpåvirkninger er beskrevet på baggrund af:

- Slots- og kulturstyrelsen, Fredede & bevaringsværdige bygninger, <https://www.kulturarv.dk/fbb/frededeDanmarksKort.pub>
- Esbjerg Kommuneplan 2022-2034.

Vurdering af viden og data

Det vurderes, at grundlaget for at vurdere planens påvirkninger af kulturarv er tilstrækkeligt.

8.2 Eksisterende forhold

Slots- og Kulturstyrelsen er fredningsmyndighed, og registrerer oplysninger om de fredede- og bevaringsværdige bygninger i FBB. Formålet er at skabe et nationalt overblik over kulturhistoriske og arkitektoniske værdier i bygningsmassen. Dels for at understøtte den fysiske planlægning, dels som en ressource for forskning inden for arkitekturhistorie. Bygningerne er udpeget på baggrund af SAVE-metoden (Survey of Architectural Values in the Environment), som er en metode til kortlægning og registrering af bevaringsværdier i byer og bygninger. SAVE registreringerne i Esbjerg Kommune blev gennemført i forbindelse med udarbejdelsen af Kommuneatlas for Skive Kommune i 1992. SAVE systemet klassificerer bygninger opført før 1940 i grupper, hvor kategori 1 har højeste bevaringsværdi.



< lav... Bevaringsværdi ...høj >

Der er registeret en bygning med bevaringsværdi indenfor lokalplanområdet på Grimstrupvej 125. Bygningen er klassificeret som bevaringsværdi 5, hvilket kategoriseres som en middel bevaringsværdi. Bygningen udgør et stuehus til en landbrugsejendom opført i 1925. Kommunerne har i den hidtidige praksis ladet de bygninger, der har fået bevaringsværdierne 1-4 være dem, der skal passes på, og udpeget dem som bevaringsværdige. Bygninger med bevaringsværdierne 5-6 er jævne, pæne bygninger, hvor utilpassede udskiftninger og ombygninger trækker ned i karakteren.



Figur 8-1. Grimstrupvej 125, som er udpeget som en bevaringsværdig bygning.

I Esbjerg Kommune tilstræbes en praksis, hvor bygninger med bevaringsværdi 1 - 5 udenfor kulturmiljøer som udgangspunkt bevares, med afsæt i de bærende bevaringsværdier, der omfatter den arkitektoniske, kulturhistoriske og miljømæssige værdi. Nedrivning kan godkendes i særlige tilfælde. Indenfor kulturmiljøer skal bevaringsværdige bygninger i kategori 1-5 tilstræbes bevaret.

Esbjerg Kommune d. 13. december 2022, har i forbindelse med lokalplanarbejdet, gennemført en genregistrering af de bevaringsværdige bygninger på Grimstrupvej 125. Ejendommene, sammenbygget hovedhus og staldbygning, vurderes fortsat at være middelbevaringsværdige. Bygningernes SAVE-værdi fastholdes derfor.

8.3 O-alternativet

0-alternativet beskriver situationen i 2032, når projektet ikke realiseres. Hvis det er tilfældet, forventes miljøforholdene i og omkring projektområdet at forblive, som de er i dag.

8.4 Vurdering af påvirkninger

Lokalplanforslaget udlægger området til erhvervsområde. Derudover indeholder planen bestemmelser, som skal sikre, at der mod Tingvejen og Grimstrupvejs vestlige del, sikres et grønt friareal på minimum 10 meter. Vejadgang til området skal ske fra Tingvejen og Grimstrupvej for som vist på lokalplankortet, Figur 3-1. Både det grønne bæltet og de nye vejadgange til området vil være i konflikt med den bevaringsværdige bebyggelse på Grimstrupvej 125. Derfor indeholder lokalplanen bestemmelser, som fastslår, at eksisterende bebyggelse kan nedrives, herunder bevaringsværdig bebyggelse som ejendomme på Grimstrupvej 125.

Det er kommunen, der udpeger de bevaringsværdige bygninger, og kommunen, der udarbejder kommune -og lokalplaner, som skal sikre bygningerne. De bevarende lokalplaner henvender sig oftest mod bygninger med bevaringsværdi på 1-4, ligesom det i praksis er disse bygninger som bliver udpeget som bevaringsværdige. En bevaringsværdi på 1-4 anses for at være høj. Formålet med at udpege bygninger som bevaringsværdige, er at sikre dem og/eller kvarterets oprindelige udtryk. Bevaringsværdige bygninger udgør en ressource, både for den enkelte boligejer såvel som for samfundet som helhed. Grimstrupvej 125 er udpeget med bevaringsværdi 5 og er dermed ikke udpeget som en bygning med høj bevaringsværdi. Jf. Esbjerg Kommuneplan må bevaringsværdige bygninger ikke nedrives såfremt de er beliggende i et område udpeget som et værdifuldt kulturmiljø.

Planområdet er ikke beliggende i et værdifuldt kulturmiljø eller anden form for kulturhistorisk bevaringsværdi.

Esbjerg Kommune har foretaget en besigtigelse og konkret vurdering af de bevaringsværdige bygninger. Det vurderes, at de pågældende bygninger kan nedrives med realisering af erhvervsområdet, og at kravene til offentlig bekendtgørelse af nedrivningsanmeldelsen opfyldes med de otte ugers høring i forbindelse offentliggørelse af planforslagene og miljøkonsekvensrapporten.

Med lokalplanen gives der mulighed for, at bygningen kan nedrives og derfor er lokalplanens påvirkning af høj intensitet. Påvirkningen udgør en helt lokal skade på bevaringsværdige kultur og derfor vurderes planen samlet set at medføre en moderat påvirkning.

8.5 Afværgetiltag

Der vurderes ikke at være behov for, at indarbejde afværgetiltag i planforslaget, da planlægningen ikke vil medføre en væsentlig påvirkning af kulturarv.

8.6 Kumulative effekter

Der er ikke kendskab til andre vedtagne planer eller projekter, der i samspil med vedtagelse af planforslaget vil forværre situationen i forhold til kulturarv.

8.7 Overvågning

Idet miljøvurderingen ikke indeholder nogle væsentlige påvirkninger på miljøet, er der ikke oplyst et overvågningsprogram.

8.8 Sammenfattende vurdering

Der er registeret en bevaringsværdig bygning inden for lokalplanområdet på Grimstrupvej 125. Bygningen er klassificeret som bevaringsværdi 5, hvilket kategoriseres som en middel bevaringsværdi. Sårbarheden vurderes derfor at være mellem. Formålet med at udpege bygninger som bevaringsværdige, er at sikre dem og/eller kvarterets oprindelige udtryk. Lokalplanforslaget indeholder bestemmelser, som fastslår, at eksisterende bebyggelse kan nedrives, herunder bevaringsværdig bebyggelse som ejendomme på Grimstrupvej 125. Lokalplanens påvirkning har derfor en høj intensitet. Den geografiske udbredelse er dog begrænset til nærområdet idet påvirkningen udelukkende udgør en helt lokal skade på bevaringsværdige kultur. Samlet set vurderes planen at medføre en moderat påvirkning på kulturarv.

Planforslagenes samlede miljøpåvirkninger i forhold til kulturarv er beskrevet i skemaet nedenfor, hvor påvirkningernes sårbarhed, intensitet, geografiske udbredelse, varighed og samlet påvirkning er sammenfattet.

Miljøemne	Sårbarhed	Intensitet	Geografisk udbredelse	Varighed	Samlet påvirkning
Kulturarv	Mellem	Høj	Nærområde	Permanent	Moderat

9 BEFOLKNING OG MENNESKERS SUNDHED

Kapitlet beskriver påvirkningen af befolkning og menneskers sundhed, herunder særligt lokal luftkvalitet, rekreativ værdi, støj og trafiksikkerhed for cyklister og gående i forbindelse med Lokalplanforslag nr. 10-030-0007.

9.1 Metode

De eksisterende forhold og projektets miljøpåvirkninger er beskrevet på baggrund af:

9.1.1 Lokal luftkvalitet

- DCE – Nationalt Center for Miljø og Energi. Kortmateriale "Luften på din vej"⁷
- Viden om eksisterende og fremtidig anvendelse af området
- Notat – Trafikal afvikling ved Tingvejen, udarbejdet af Rambøll d. 4. maj 2022 (Bilag 2)

9.1.2 Lugtgener fra nærliggende biogasanlæg

- Afgørelse – Revurdering af miljøgodkendelser til Nature Energy Korsbro A/S⁸
- Miljøstyrelsens vejledende grænseværdier for lugt⁹

9.1.3 Rekreativ værdi

- Viden om eksisterende og fremtidig anvendelse af området

9.1.4 Støj

- Miljøstyrelsens vejledende grænseværdier for støj fra vejtrafik¹⁰
- Miljøstyrelsens vejledende grænseværdier for støj fra flyvepladser¹¹
- Miljøstyrelsens vejledende grænseværdier for støj fra motorsportsbaner¹²
- Miljøstyrelsens vejledende grænseværdier for støj fra virksomheder¹³

9.1.5 Trafiksikkerhed

- Notat – Trafikal afvikling ved Tingvejen, udarbejdet af Rambøll d. 4. maj 2022 (Bilag 2)
- Vejplan over krydsombygning, Tingvejen – Grimstrup, udarbejdet af Rambøll d. xxx

Vurdering af viden og data

Det vurderes, at grundlaget for at vurdere planens påvirkninger af befolkning og menneskers sundhed er tilstrækkeligt.

⁷ DCE, 2019. Luftforurening. Set 6/10-2022. <http://lpdv.spatialsuite.dk/spatialmap>

⁸ Miljøstyrelsen, 04-08-2022, Afgørelse – Revurdering af miljøgodkendelser til Nature Energy Korsbro A/S <https://dma.mst.dk/vis-sag/1473455>

⁹ Miljøstyrelsen, Hvem kan og skal gøre noget ved lugtgener, <https://mst.dk/luft-stoej/luft/saerligt-for-borgere-om-luftforurening/hvem-kan-og-skal-goere-noget-ved-lugtgener/>

¹⁰ Miljøstyrelsen, Grænseværdier for vejtrafik, <https://mst.dk/luft-stoej/stoej/stoejgraenser/graensevaerdier-vejtrafik/>

¹¹ Miljøstyrelsen, Grænseværdier for flyvepladser, <https://mst.dk/luft-stoej/stoej/stoejgraenser/graensevaerdier-flyvepladser/>

¹² Miljøstyrelsen, Grænseværdier for motorsportsbaner, <https://mst.dk/luft-stoej/stoej/stoejgraenser/graensevaerdier-for-motorsportsbaner/>

¹³ Miljøstyrelsen, Grænseværdier for virksomheder, <https://mst.dk/luft-stoej/stoej/stoejgraenser/graensevaerdier-virksomheder/>

9.2 Eksisterende forhold

9.2.1 Lokal luftkvalitet

I området omkring projektområdet er der flere kilder til luftforurening. Lige syd for projektområdet ligger motorvej E20 og syd for denne biogasanlægget Nature Energy Korskro. Umiddelbart nordvest for projektområdet ligger Granly Speedway Arena.

I Danmark overvåger Miljøstyrelsen i samarbejde med DCE (Nationalt Center for Miljø og Energi) luftens indhold af forurening. Der er opstillet måleudstyr 18 steder i Danmark¹⁴. Målestationerne måler luftens indhold af bl.a. PM₁₀, PM_{2,5} og nitrogenoxider (NO_x). EU har fastsat grænseværdier for disse stoffer for at beskytte befolkningen mod luftforurening, og Danmark lever op til alle grænseværdierne. Udover målestationerne opdaterer DCE et kort over den modellerede luftkvalitet over hele landet¹⁵.

Tabel 9-1 viser de modellerede værdier af NO₂, PM_{2,5} og PM₁₀ for projektområdet samt de gældende grænseværdier. Området overholder i dag de gældende grænseværdier.

Stof	Modelleret værdi	Grænseværdi
NO ₂	9-11 µg/m ³	40 µg/m ³
PM _{2,5}	9,5-10 µg/m ³	25 µg/m ³
PM ₁₀	19-21 µg/m ³	40 µg/m ³

Tabel 9-1. Beregnede og grænseværdier for NO₂, PM_{2,5} og PM₁₀ ved projektområdet^{16 17}.

9.2.2 Lugtgener fra nærliggende biogasanlæg

Umiddelbart syd for lokalplanområdet, på den anden side af motorvejen E20, ligger biogasanlægget Nature Energy Korskro. Biogasanlægget har en miljøgodkendelse, og jf. målinger fra efteråret 2021 overholder biogasanlægget dimensionskriterierne for lugtemissioner.¹⁸

9.2.3 Rekreativ værdi

Lokalplanområdet anvendes i dag til landbrug, og offentligheden har ikke adgang til området. Der er ingen rekreative værdier inden for området i dag.

9.2.4 Støj

I området omkring projektområdet er der flere kilder til støj. Lige syd for projektområdet ligger motorvej E20 og syd for denne biogasanlægget Nature Energy Korskro. Umiddelbart nordvest for projektområdet ligger Granly Speedway Arena og ca. 1,2 km mod øst ligger Esbjerg Lufthavn. Derudover ligger der i umiddelbar nærhed af lokalplanområdet erhverv og enkelte boliger. I dag foregår der landbrugsaktiviteter inden for lokalplanområdet.

9.2.5 Trafiksikkerhed

Lokalplanområdet anvendes i dag hovedsageligt til landbrug, og der ligger én bolig inden for området. Lokalplanområdet er afgrænset af Tingvejen mod vest, Grimstrupvej mod nord og Motorvejen E20 mod syd. Mod øst ligger yderligere landbrugsarealer.

¹⁴ Institut for Miljøvidenskab, 2022, Overvågningsprogrammet, set 6/10-2022, <https://envs.au.dk/faglige-omraader/luftforurening-udledninger-og-effekter/overvaagningsprogrammet/>

¹⁵ Miljøstyrelsen, 2022, Måling og vurdering af luftforureningen, set 6/10-2022, <https://mst.dk/luft-stoej/luft/overvaagning-af-luftforurening/maaling-og-vurdering-af-luftforureningen/>

¹⁶ DCE, 2019. Luftforurening. Set 6/10-2022. <http://lpdv.spatialsuite.dk/spatialmap>

¹⁷ DCE, 2022. Luftkvalitet 2020, Status for den nationale luftkvalitetsovervågning i Danmark. <chrome-extension://efaidnbmnnnibpcajpcglclefindmkaj/https://dce2.au.dk/pub/SR467.pdf>

¹⁸ Teknik og Miljø, Esbjerg Kommune, 2022. Revurdering af miljøgodkendelser til Nature Energy Korskro. <https://dma.mst.dk/vis-sag/1473455>

Indenfor lokalplanområdet er der derfor ikke trafik i dag, udover kørsel med landbrugsmaskiner og trafik til og fra den eksisterende bolig. Den eksisterende årsdøgntrafik på Tingvejen er 8.056 og på Grimstrupvej 1.285, mens cyklister er nærmest fraværende i området.

9.3 0-alternativet

0-alternativet beskriver situationen i 2032, når projektet ikke realiseres. Hvis det er tilfældet, forventes miljøforholdene i og omkring projektområdet at forblive, som de er i dag på nær en forventning om en generel vækst i trafikken.

9.4 Vurdering af påvirkninger

9.4.1 Påvirkning på lokal luftkvalitet

Lokalplanforslaget udlægger området til erhvervsområde. Med etableringen af dette erhvervsområde, Transportcenter Korskro, samt et nærliggende udviklingsområde umiddelbart nordfor, vil mængden af trafik i området øges. I 2030 vil årsdøgntrafikken på tingvejen stige med 8,8 % ift. 2019, mens den på Grimstrupvej vil stige med 27,8 % ift. 2004¹⁹. Årsdøgntrafikken på motorvejen E20, der løber umiddelbart syd for projektområdet er 21.473, og 93 % af trafikken til og fra lokalplanområdet forventes at være til/fra motorvejen. Sammenlignes den øgede trafikmængde ved lokalplanområdet med trafikken på E20, er der tale om en meget lille forøgelse af trafikken, og dermed også af den forventede luftforurening herfra.

Udledningen fra biogasanlægget Nature Energy Korskro overholder den fastsatte b-grænseværdi, og vurderes ikke at bidrage yderligere til luftforureningen i området²⁰.

Mennesker vurderes at have en høj sårbarhed overfor luftforurening. Emissioner over grænseværdierne kan have konsekvenser for befolkningens sundhed. Effekterne kan være irritation af luftvejene og forværring af lungesygdomme eller lungebetændelse. Selv under grænseværdierne kan længerevarende eksponering have konsekvenser for befolkningens sundhed.²¹ Den øgede luftforurening vurderes at have lav intensitet, da det vurderes at være en meget lille forøgelse ift. eksisterende forhold, samt at eksisterende forhold overholder gældende grænseværdier, se Tabel 9-1.

Den geografiske udbredelse af den øgede luftforurening vurderes at være lokal. NO_x er flygtigt og ændres hurtigt til andre mindre skadelige stoffer, mens partikler (PM_{2,5} og PM₁₀) vil spredes over større afstande. Påvirkningen vurderes at være permanent, når først anlægget er etableret.

Baseret på ovenstående, vurderes den samlede påvirkning at være mindre.

9.4.2 Påvirkning ved lugtgener fra nærliggende biogasanlæg

Lokalplanforslaget muliggør etableringen af et erhvervsområde med transportcenter, liberalt erhverv, restaurationer og oplevelsesvirksomheder. Lokalplanen muliggør ikke boligbebyggelse. Korskro Biogasanlæg ligger umiddelbart syd for lokalplanområdet. Biogasanlægget har en miljøgodkendelse og overholder lugtemissionerne.

¹⁹ Rambøll, 2022. Notat – Trafikal afvikling ved Tingvejen.

²⁰ Teknik og Miljø, Esbjerg Kommune, 2022. Revurdering af miljøgodkendelser til Nature Energy Korskro. <https://dma.mst.dk/vis-sag/1473455>

²¹ Ellermann, T., Brandt, J., Hertel, O., Loft, S., Andersen, Z. J., Raaschou-Nielsen, O., Bønløkke, J., Sigaard, T. (2014) Luftforureningens indvirkning på sundheden i Danmark. Nationalt Center for Miljø og Energi. Videnskabelig rapport fra DCE nr.96

Menneskers sårbarhed overfor lugtgener vurderes at være høj, da lugte kan give ubehag. Forskellige mennesker kan dog opfatte både lugte og deres koncentrationer forskelligt. Da biogasanlægget overholder lugtmissionerne, vurderes intensiteten af lugtpåvirkning at være lav. Den geografiske udbredelse vurderes ligeledes at være lokal, og varigheden permanent, da biogasanlægget er i fuld drift. Den samlede påvirkning vurderes at være mindre.

9.4.3 Påvirkning på rekreativ værdi

Med en realisering af lokalplanen får offentligheden adgang til lokalplanområdet, som udover virksomheder inden for transport, logistik og fremstilling også giver mulighed for etablering af restauranter, liberalt erhverv og oplevelsesvirksomheder. Sidstnævnte kan tiltrække besøgende udover dem, der stopper ind for at benytte faciliteter ifm. med deres rejse af motorvejen.

Lokalplanen fastligger yderligere bestemmelser om etablering af grønne arealer og et grønt bælte samt udendørs opholdsarealer ifm. områdets bebyggelser. Lokalplanens § 3 fastlægger at der i delområde I udlægges arealer til et grønt rekreativt område.

Områdets sårbarhed vurderes at være lav, da det i dag ikke vurderes at indeholde rekreative værdier. Lokalplanen giver mulighed for etablering rekreative værdier, der kan tiltrække besøgende, og intensiteten af påvirkningen på de rekreative værdier vurderes at være middel. Den geografiske udbredelse vurderes at være lokal, mens varigheden er permanent, når lokalplanen er realiseret. Den samlede påvirkning på rekreative værdier vurderes at være positiv.

9.4.4 Påvirkning på støj

Lokalplanen giver mulighed for etablering af et erhvervsområde inkl. et transportcenter for lastbiler. Der er allerede flere støjklender i området omkring lokalplanområdet, og lokalplanen muliggør aktiviteter, der skal skærmes mod støj. Lokalplanen fastsætter bestemmelse om, at udnyttelsen af lokalplanen kun kan ske, under overholdelse af Miljøstyrelsens vejledende grænseværdier for støj fra hhv. vejtrafik, virksomheder, flyvepladser og motorsportsbaner.

Menneskers sårbarhed overfor støj vurderes at være høj. Støj kan ved længerevarende eksponering resultere i en nonspecifik stresspåvirkning, som kan medføre en række uønskede helbredseffekter både direkte og indirekte, fx reagerer nervesystemet med stigende blodtryk og puls, som kan udvikle sig til permanente helbredskonsekvenser, fx højt blodtryk og hjertekarsygdomme.^{22 23}

Påvirkningen på støj vurderes at have en lav intensitet, da lokalplanen fastsætter bestemmelser om, at aktiviteter i lokalplanområdet skal overholde gældende støjgrænser. Den geografiske udbredelse er lokal, mens varigheden er permanent, når lokalplanen er realiseret. På baggrund af lokalplanens bestemmelser om overholdelse af støjgrænser samt den begrænsede geografiske udbredelse, vurderes den samlede påvirkning at være mindre.

9.4.5 Påvirkning på trafiksikkerhed

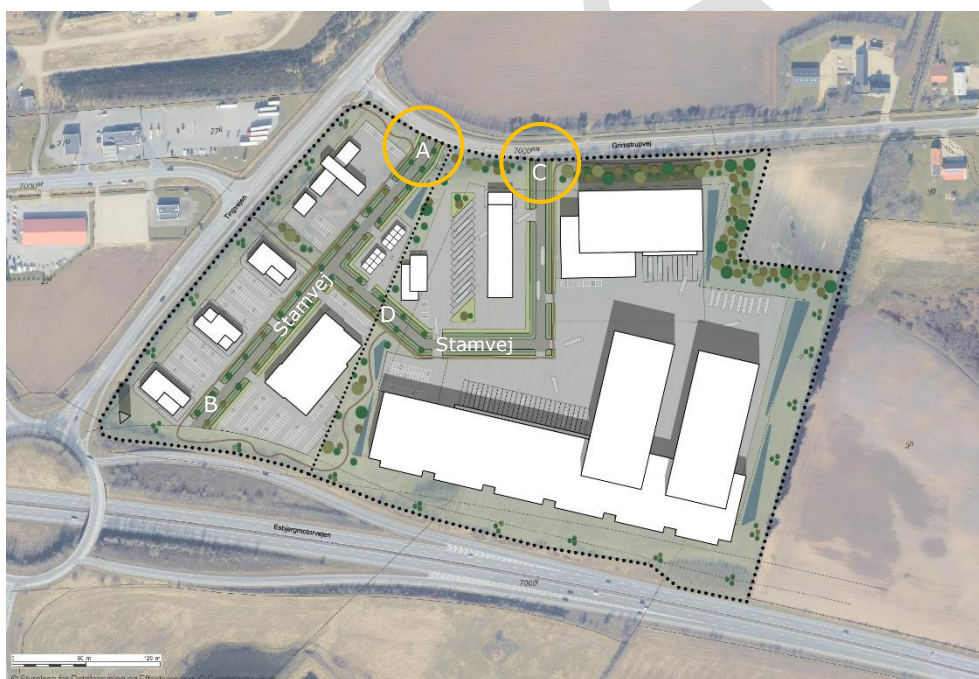
Udviklingen af lokalplanområdet vil medføre, at der kommer trafik af både personbiler, lastbiler, cyklister og fodgængere (bløde trafikanter) i området. I forbindelse med planlægningen af området, er der beregnet på områdets trafikgenerering og de tilhørende trafikale

²² WHO – World Health Organization (2011) Burden of disease from environmental noise – quantification of healthy life years lost in Europe. World Health Organization

²³ WHO – World Health Organization (1999) Guidelines for community noise. World Health Organization

konsekvenser, se bilag 2. Cyklisterne indgår ikke i de udførte kapacitetsberegninger, da antallet af cyklister i området er nærmest fraværende, og dermed uden betydning for kapacitetsberegningerne. Analysen viser, at det nuværende kryds mellem motorvejen og Grimstrupvej, ikke har kapacitet til at håndtere den forventede fremtidige trafikmængde hvis transportcenteret etableres. Med det nuværende kryds kan der ske lange kødannelser, opstår farlige situationer og øget belastning på de omkringliggende veje. Derfor er det en forudsætning for planen, at der anlægges et nyt kryds, som kan sikre en effektiv og sikker trafikafvikling fra motorvejen til erhvervsområdet og omvendt, se afsnit 9.6 for nærmere beskrivelse og vurdering. Ved etablering af det nye kryds sikres det, at trafikken kan afvikles sikkert i området.

Lokalplanen sikrer, at der etableres to vejadgange til lokalplanområdet, se Figur 9-1. Én, der primært skal anvendes af personbiler, og én, der primært skal anvendes af lastbiler, således at den tunge trafik holdes til delområde II, som udlægges til transport-, logistik- og fremstillingsvirksomheder samt højlager med dertilhørende servicefunktioner. Derudover rummer lokalplanen et trafikhåndteringsprincip som udlægger 2 stamveje der udlægges i en bredde på 8 meter, se Figur 9-1. Det betyder at stamvejen fra A-B primært benyttes af servicefunktioner og restauranter mens stamvej C-D benyttes af tunge køretøjer. Stamvejene er separeret fra den bløde trafik ved en rabat, beplantning og afvandingskanaler.



Figur 9-1. Lokalplanområdets vejadgange er markeret med en orange cirkel.

I lokalplanområdet udlægges stisystemer langs stamveje samt i det grønne bælte, som skal understøtte de bløde trafikanters muligheder for at bevæge sig rundt i området. Der skal sikres overgange på stamveje for bløde trafikanter, således at bløde trafikanter kan krydse de interne veje i Delområde I, som indeholder liberale erhverv, restauranter og oplevelsesvirksomheder. Jf. planens § 5 etableres stiadgang til lokalplanområdet fra den dobbeltrettet cykelsti langs Tingvejen. På den måde skal de bløde trafikanter ikke krydse de to adgangsveje til lokalplanområdet.

Særligt de bløde trafikanter vurderes at have en høj sårbarhed i trafikken i området. Trafiksikkerheden sikres med planlægning af interne veje, adskillelse af personbiler og lastbiler på vejene samt med et stinet inden for lokalplanområdet. Vest for lokalplanområdet

langs Tingvejen løber i dag en cykelsti som ende ved krydset mellem Tingvej og Grimstrupvej. Der kan således opstå trafiksikkerhedsmæssige problemer når cyklisterne drejer ind ad Grimstrupvej hen forbi lokalplanområdet og de to adgangsveje. Sideløbende med lokalplanlægningen er der igangsat et vejprojekt som omhandler etableringen af en cykelsti nord for Grimstrup og krydsombygningen af krydset ved Tingvejen/Grimstrupvej der har særligt fokus på trafiksikkerheden fremfor fremkommeligheden for cyklisterne. Det er gjort med baggrund i den begrænsede mængde cyklister, og at hele området er udarbejdet med fokus på bilister og den tunge trafik. I signalanlægget vil den dobbeltrettede sti have separat signalfase, hvor cyklisterne kan krydse Grimstrupvej i egen grøn fase. Den øgede trafik som følge af lokalplanens realisering vil dermed ikke udgøre en væsentlig risiko for trafiksikkerheden. Intensiteten af påvirkningen vurderes at være middel. Den geografiske udbredelse omfatter nærområdet, og varigheden af påvirkningen er permanent, når lokalplanen er udnyttet. Den samlede påvirkning på trafiksikkerhed vurderes at være moderat.

9.5 Afværgetiltag

9.5.1 Lokal luftkvalitet

Der vurderes ikke at være behov for, at indarbejde afværgetiltag i planforslaget, da planlægningen ikke vil medføre en væsentlig påvirkning af luftkvaliteten.

9.5.2 Lugtgener fra nærliggende biogasanlæg

Der vurderes ikke at være behov for, at indarbejde afværgetiltag i planforslaget, da planlægningen ikke påvirkes væsentligt af lugtgener fra nærliggende biogasanlæg.

9.5.3 Rekreativ værdi

Der vurderes ikke at være behov for, at indarbejde afværgetiltag i planforslaget, da planlægningen vil medføre en positiv påvirkning af rekreative værdier.

9.5.4 Støj

Der er indarbejdet bestemmelser i lokalplanen, som sikrer, at støjpåvirkningen fra lokalplanområdet ikke overskrider gældende grænseværdier for virksomhedsstøj.

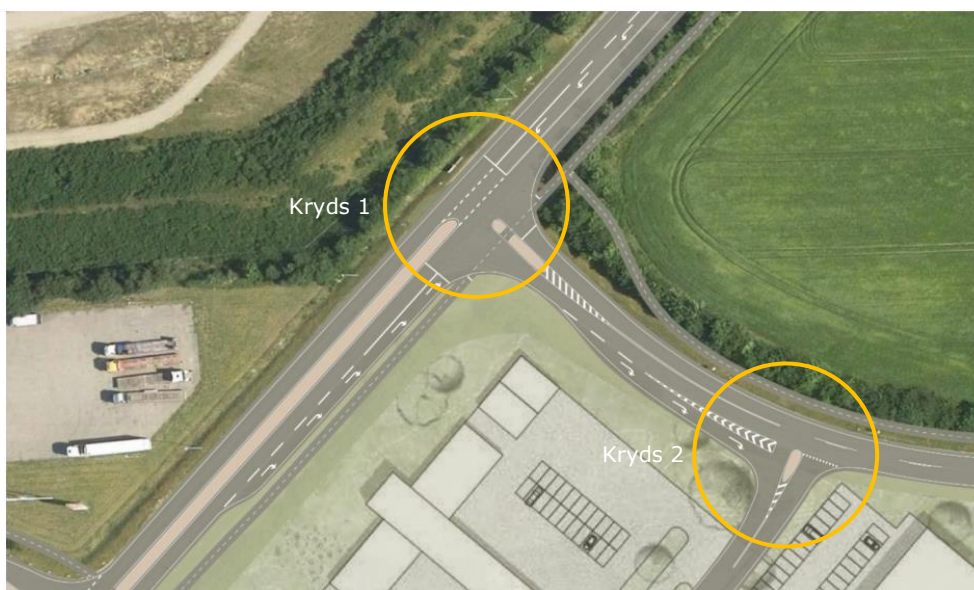
9.5.5 Trafiksikkerhed

Der er indarbejdet bestemmelser i lokalplanen, som sikrer, at trafiksikkerheden for særligt cyklister og fodgængere øges. Bestemmelserne sikrer, at der etableres stisystem og overgange, hvor det er nødvendigt, for at cyklister og fodgængere kan bevæge sig sikkert rundt.

Etableringen af et signalanlæg i vejkrydset mellem Tingvejen og Grimstrupvej er en forudsætning for trafikafviklingen i området og til og fra lokalplanområdet. Derudover anbefales det at der etableres en svingbane ved vejadgang ind til lokalplanområdet.

9.6 Kumulative effekter

I kommuneplanen er området umiddelbart nord for lokalplanområdet udlagt som erhvervsområde. Dette erhvervsområde er ikke lokalplanlagt. De kumulative effekter af dette erhvervsområde sammen med lokalplanområdet er medtaget i trafiknotatet (Bilag 2), der ligger delvist til grund for vurderingen af påvirkningen på lokal luftkvalitet samt trafiksikkerhed. I trafiknotatet er trafikgenereringen for erhvervsområde medregnet. Der vurderes ikke at være yderligere kumulative effekter af erhvervsområdet. Trafiknotatet omfatter kapacitetsberegninger som viser, at krydset mellem Tingvejen og Grimstrupvej bør udbygges, da krydsets eksisterende udformning ikke kan håndtere trafikken fra et fuldt udbygget område. Der er derfor udarbejdet et projekt for ombygningen af vejkrydset til et signalreguleret T-kryds, se Figur 9-2.



Figur 9-2. Illustration af ombygningen af vejrydset ved Tingvejen og Grimstrupvej. Ombygningen udgør et signalreguleret T-kryds.

Udformes krydset som et signalreguleret kryds afvikles den fremtidige trafik tilfredsstillende med forholdsvis lave belastningsgrader og middelforsinkelser.

For kryds 1 – Tingvejen/Grimstrupvej viser kapacitetsberegningerne at hvis krydset udformes som et signalreguleret kryds, afvikles den fremtidige trafik tilfredsstillende med forholdsvis lave belastningsgrader og middelforsinkelser. Beregningerne viser, at der er risiko for relativt lange kølængder, men disse forventes reduceret ved etablering af et trafikstyret signalanlæg. Restkapaciteten i krydset er undersøgt, og krydset kan afvikle op til 30 % mere trafik ift. den forventede trafik i 2030.

For kryds 2 – Grimstrupvej/Adgangsvej til transportcenter viser kapacitetsberegningerne, at et vigepligtsreguleret kryds afvikler den fremtidige trafik tilfredsstillende med forholdsvis lave belastningsgrader og middelforsinkelser. Dertil er der god restkapacitet i krydset, hvor trafikken kan vækst med op til 30 % før afviklingen nærmer sig uacceptable forhold.

For at imødekomme den øgede trafik af cyklister til og fra området, er der planlagt etablering af en dobbeltrettet sti nord for Grimstrupvej, der ligger udenfor lokalplanområdet, se Figur 9-3. Langs Tingvejen løber en dobbeltrettet cykelsti som tilkobles cykelstien nord for Grimstrupvej. På den måde ledes cyklister ikke hen forbi de to vejadgange til lokalplanområdet hvis de cykler ad Grimstrupvej mod Grimstrup by. Etableringen af cykelstien nord for Grimstrupvej vurderes at forbedre de trafikale- og sikkerhedsmæssige forhold for cyklister der bevæger sig ad Grimstrupvej forbi lokalplanområdet.

I signalanlægget vil den dobbeltrettede sti have separat signalfase, hvor cyklisterne kan krydse Grimstrupvej i egen grøn fase. I forhold til krydsningen af Tingvejen og selve forbindelsen mellem Korsrovej/Tingvejen, vil cyklisterne være pålagt vigepligten, som det er tilfældet i dag.



Figur 9-3. Vejplan for etableringen af den dobbeltrettede cykelsti nord for Grimstrupvej.

Vejprojektet vurderes dermed at udgør en kumulativ positiv påvirkning for trafikkapaciteten og trafiksikkerheden i området, da forholdene i området forbedres.

Udover ovenstående og erhvervsområdet umiddelbart nord for lokalplanområdet, er der ikke kendskab til andre vedtagne planer eller projekter, der i samspil med vedtagelse af planforslaget vil forværre situationen i forhold til befolkning og menneskers sundhed.

9.7 Overvågning

Idet miljøvurderingen ikke indeholder nogle væsentlige påvirkninger på miljøet, er der ikke oplistet et overvågningsprogram.

9.8 Sammenfattende vurdering

Lokalplanområdet anvendes i dag til landbrug, men med lokalplanen bliver der i området mulighed for etablering af erhverv, transportcenter og oplevelsesvirksomheder. Dette åbner området for besøgende, både rejsende fra motorvejen og besøgende fra lokalområdet. Menneskers sårbarhed overfor luftforurening, lugtgener, støj og den nye trafiksituation i området er høj, og lokalplanen sikrer med bestemmelser og arealudlæg trafiksikkerheden samt naboer og brugere af området mod miljøpåvirkningerne fra støj.

Der er kendskab til et vejprojekt som omlægger krydset mellem Tingvejen og Grimstrupvej. Vejprojektet vurderes at udgør en kumulativ positiv påvirkning på trafikkapaciteten og trafiksikkerheden i området, da forholdene i området forbedres.

Lugtgenerne fra biogasanlægget er reguleret i virksomhedens miljøgodkendelse, mens lokalplanen ikke vurderes at ændre luftforureningen i området.

Derudover åbnes området for offentligheden, som kan besøge bl.a. restauranter og oplevelsesvirksomheder, hvilket vil have en positiv påvirkning på områdets rekreative værdi.

Planforslagenes samlede miljøpåvirkninger i forhold til befolkning og menneskers sundhed er beskrevet i skemaet nedenfor, hvor påvirkningernes sårbarhed, intensitet, geografiske udbredelse, varighed og samlet påvirkning er sammenfattet.

Miljøemne	Sårbarhed	Intensitet	Geografisk udbredelse	Varighed	Samlet påvirkning
Lokal luftkvalitet	Høj	Lav	lokal	Permanent	Mindre
Lugtgener fra nærliggende biogasanlæg	Høj	Lav	Lokal	Permanent	Mindre
Rekreativ værdi	Lav	Middel	Lokal	Permanent	Positiv
Støj	Høj	Lav	Nærområdet	Permanent	Mindre
Trafiksikkerhed	Høj	Middel	Nærområdet	Permanent	Moderat

10 NATUR

Kapitlet beskriver påvirkningen af § 3 beskyttet natur i forbindelse med Lokalplanforslag nr. 10-030-0007.

10.1 Metode

De eksisterende forhold og projektets miljøpåvirkninger er beskrevet på baggrund af:

- Danmarks Arealinformation, <https://arealinformation.miljoeportal.dk/html5/index.html?viewer=distribution>
- MiljøGIS for høring af vandområdeplaner 2021-2027. <https://miljoegis.mim.dk/spatialmap?profile=vandrammedirektiv3hoering2021>
- Plandata.dk
- Esbjerg Kommuneplan 2022-2034.

Vurdering af viden og data

Det vurderes, at grundlaget for at vurdere planens påvirkninger af natur er tilstrækkeligt.

10.2 Eksisterende forhold

10.2.1 § 3 beskyttet natur

En række naturtyper (f.eks. vandløb, ferske enge, moser, strandenge, søer) er beskyttet af naturbeskyttelseslovens § 3. Naturtyperne er ofte levested for en lang række sjældne dyr og planter. Beskyttelsen betyder, at der ikke må foretages ændringer i områdernes tilstand uden en dispensation efter naturbeskyttelseslovens § 65, stk. 242.

Planområdet udgør i dag primært landbrugsarealer omkranset af læhegn. Projektområdet afgrænses af Tingvejen mod vest, Grimstrupvej mod nord og Esbjergmotorvejen mod syd. Der er derfor ikke registreret § 3 beskyttet natur indenfor planområdet. Der er dog ca. 60 meter øst for planområdet udpeget den § 3 beskyttede naturtype mose. Gennem mosens løber også et § 3 beskyttet vandløb. Vandløbet er nedstrøms, syd for E45 motorvejen målsat for sikring af god økologisk og god kemisk tilstand. Det § 3 beskyttede vandløb behandles yderligere under kapitlet vand.



Figur 10-1. Kort over § 3 beskyttet natur.

Moseområdet er senest besøgt 11. september 2015 af Esbjerg Kommune. Mosen er registreret som fattigkær med høj naturtilstand. Mosen er domineret af tørvemos, blåtop, benbræk m.m. En betydelig del udgøres af våde dyndede partier med meget højtliggende vandspejl med næb-star og en del aflangbladet vandaks og flere mindre arealer med fin kæruld. Langs kanten af mosen og i dele af den sydlige ende er mosen påvirket af dets omgivende landbrugsdrift hvor der er sket udvaskning af næringsstoffer og derfor ses en tilgroning.²⁴



Figur 10-2. § 3 beskyttet moseareal i naboområdet til planområdet.

Terrænet i planområdet fremstår let skrånende fra vest mod øst, med et fald fra ca. kote 37 (DVR90) til ca. kote 29 (DVR90) svarende til ca. 8 meter over en afstand på 450 meter. Dermed sker der i dag en naturlig tilførsel af overfladevand fra planområdet til moseområdet og det § 3 beskyttede vandløb øst for planområdet i tilfælde af kraftige regnhændelser.

²⁴ Danmarks Miljøportal. § 3 besigtigelser, aktivitet ID 753043. <https://naturereport.miljøportal.dk/753043>



Figur 10-3. Højdekurver (DVR90) indenfor- og omkring planområdet.

10.3 0-alternativet

0-alternativet beskriver situationen i 2032, når projektet ikke realiseres. Hvis det er tilfældet, forventes miljøforholdene i og omkring projektområdet at forblive, som de er i dag.

10.4 Vurdering af påvirkninger

10.4.1 Vandtilførsel til § 3 beskyttet natur

Lokalplanen muliggør etablering af et erhvervsområde og i den forbindelse kan terrænet udjævnnes til plant niveau på arealer til den enkelte bebyggelse. Der må udføres terrænregulering indtil 5 meter fra skel. Samtidig fastslår lokalplanen at der i planområdets nordøstlige hjørne skal etableres en støjvold mod de nærliggende boliger, når der bebygges i delområde IV. Støjvolden skal etableres i det grønne bælte som vist på lokalplankortet, Figur 3-1. Når der sker en terrænregulering, kan det ændre de lokale overfladevandstrømme som i dag ved kraftige regnhændelser naturligt løber til mosearealer eller alternativt nedsiver lokalt i jorden. Moser og kær er naturligt forekommende plantesamfund på vådbundsarealer med høj vandstand. Udtørring som følge af dræning, generel sænkning af grundvand og tilgroning er et problem for de fleste moser og kær. Grundvandsspejlet skal derfor ligge så tæt under jordoverfladen som muligt, uden at mosens planter drukner. Ved etableringen af en støjvold i den nordøstlige del af planområdet vil de eksisterende overfladevandstrømme nær mosearealets nordligste del ændre sig. I lokalplanområdets øvrige dele kan der etableres bygninger og befæstede arealer som ligeledes vil ændre på de gældende vandstrømme.

Lokalplanen indeholder bestemmelsen i § 9 som sikrer at regnvand håndteres i en kombination af lokal nedsivning og afledning til regnvandsbassiner indenfor lokalplanområdet. Dermed må det forventes at en del af overfladevandet fra lokalplanområdet fremadrettet fortsat vil nedsive lokalt til grundvandet samt en del vil fortsat løbe til mosearealet og det tilhørende § 3 beskyttede vandløb i tilfælde af kraftige regnhændelser. Tilstrækkelig vandstand og naturlige hydrologi er ofte de vigtigste forudsætning for at forbedre og bevare moser og kær. Lokalplanens intensitet vurderes derfor at være moderat.

Jævnfør gældende kommuneplan for Esbjerg Kommune fremstår mosearealet og de omkringliggende arealer mod sydøst som et oversvømmelsesareal, idet disse arealer ligger terrænmæssigt lavere end de omkringliggende områder. Det fremgår af Figur 11-1 at en del af naboarealerne mod nord, ligeledes har strømningsveje ned til moseområdet. Naboarealerne mod nord udgør derfor i dag den største kilde til overfladevandtilførsel til mosen

og vandløbet, mens lokalplanområdet kun udgør en mindre kilde. Det vurderes således at moseområdet stadig har gode muligheder for at opretholde tilførsel af overfladevand fra de resterende omkringliggende arealer og dermed vil en ændring af lokalplanområdets terræn kun medføre en moderat påvirkning.

Samlet set vurderes lokalplanens påvirkning på den § 3 beskyttede mose og vandløb at udgøre en mindre påvirkning.

10.5 Afværgetiltag

Der vurderes ikke at være behov for, at indarbejde afværgetiltag i planforslaget, da planlægningen ikke vil medføre en væsentlig påvirkning af natur, herunder § 3 beskyttet natur.

10.6 Kumulative effekter

Der er ikke kendskab til andre vedtagne planer eller projekter, der i samspil med vedtagelse af planforslaget vil forværre situationen i forhold til natur.

10.7 Overvågning

Idet miljøvurderingen ikke indeholder nogle væsentlige påvirkninger på miljøet, er der ikke oplyst et overvågningsprogram.

10.8 Sammenfattende vurdering

Planområdet udgør i dag primært landbrugsarealer omkranset af læhegn og der er derfor ikke registreret § 3 beskyttet natur indenfor planområdet. Ca. 60 meter øst for planområdet er der dog en § 3 beskyttet mose hvor også et § 3 beskyttet vandløb løber igennem. Moser og kær er naturligt forekommende plantesamfund på vådbundsarealer med høj vandstand. Sårbarheden af den § 3 beskyttede mose er derfor høj. Der sker i dag en naturlig tilførsel af overfladevand fra planområdet til moseområdet samt en naturlig nedsivning af vand til grundvandet. Naboarealerne mod nord udgør dog i dag den største kilde til vandtilførsel til mosen og vandløbet, mens lokalplanområdet kun udgør en mindre kilde. Lokalplanen medfører at terrænet kan udjævnnes til plant niveau på arealer til den enkelte bebyggelse og at der generelt kan ske terrænregulering indtil 5 meter fra skel. Ligeledes skal der etableres en støjvold mod planområdets nordøstlige del. De eksisterende overfladevandstrømme fra planområdet til mosearealet forventes derfor at ændre sig, dog kun minimalt. Derudover indeholder lokalplanen bestemmelser om at regnvand skal håndteres i en kombination af lokal nedsivning og afledning til regnvandsbassiner. Intensiteten af planens påvirkning vurderes derfor at være moderat idet vandtilstrømningen til mosen og grundvandet ændres. Den geografiske udbredelse er lokal, idet det kun er de lokale strømningsforhold som ændrer sig. Samlet set vurderes planen at medføre en mindre påvirkning af den § 3 beskyttede mose.

Planforslagenes samlede miljøpåvirkninger i forhold til natur er beskrevet i skemaet nedenfor, hvor påvirkningernes sårbarhed, intensitet, geografiske udbredelse, varighed og samlet påvirkning er sammenfattet.

Miljøemne	Sårbarhed	Intensitet	Geografisk udbredelse	Varighed	Samlet påvirkning
Natur	Høj	Moderat	Lokal	Permanent	Mindre

11 VAND

Kapitlet beskriver påvirkningen af vand, herunder overfladevand og spildevand i forbindelse med Lokalplanforslag nr. 10-030-0007.

11.1 Metode

De eksisterende forhold og projektets miljøpåvirkninger er beskrevet på baggrund af:

- Regnvandshåndteringsplan, Erhvervsområde og Transportcenter, Korskro – Esbjerg, udarbejdet af Rambøll, april 2024, bilag 4
- Danmarks arealinformation, <https://arealinformation.miljoeportal.dk/html5/index.html?viewer=distribution>
- MiljøGIS for høring af vandområdeplaner 2021-2027. <https://miljoegis.mim.dk/spatialmap?profile=vandrammedirektiv3hoering2021>
- Scalgo.com

Vurdering af viden og data

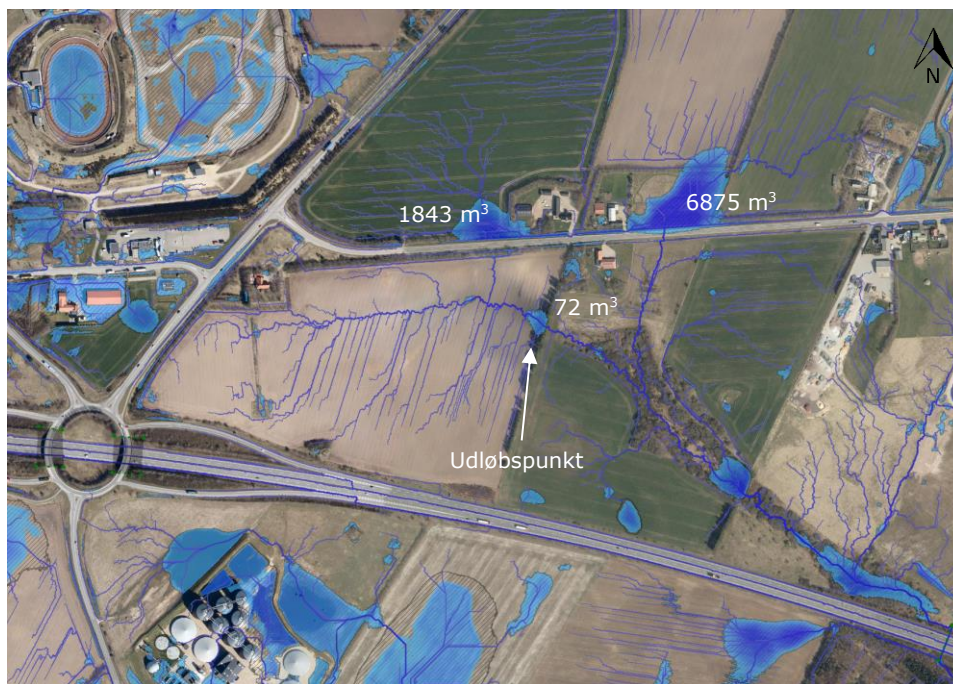
Det vurderes, at grundlaget for at vurdere planens påvirkninger af overfladevand og spildevand er tilstrækkeligt.

11.2 Eksisterende forhold

11.2.1 Overfladevand og vandløb

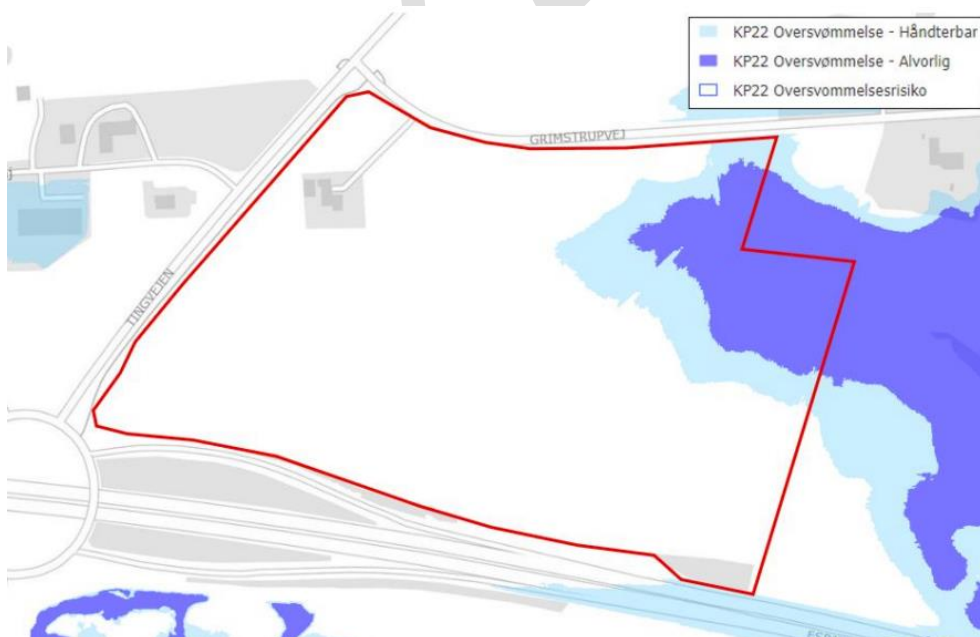
De eksisterende forhold i planområdet i dag, er præget af landbrug og landbrugsdrift. Det betyder at overfladevand og regnvand nedsiver i jorden lokalt. Figur 11-1 viser, hvor regnvandet ledes hen og samler sig inden for planområdet ved en 5-års hændelse. En 5-års hændelse svarer til en gentagelsesperiode på 5 år svarer til, at man statistisk kan forvente en lignende regnintensitet én gang på en 5-årsperiode. Det kan dog variere meget, da der er en stor grad af tilfældighed i forhold til, hvornår og hvordan regnen falder. Esbjerg Kommune har i deres kommuneplan fastlagt et serviceniveauet på en 5-års hændelse. Dvs. at der ikke må ske oversvømmelse af terræn oftere end hvert 5. år. Jf. Esbjerg Spildevandsplan 2022-2027 skal der håndteres en 5-årshændelse samt en 100-årshændelse.

I dag løber vandet inden for lokalplanområdet mod øst og samler sig primært i en lavning i planområdets østligste del, hvorefter det via vandløbet Dyring Bæk finder vej til Gummesbæk, Sneum Å og herfra videre til Vadehavet.



Figur 11-1. Bluespot kortlægning af lokalplanområdet. Strømningsveje og bluespot ved 49 mm nedbør, på det eksisterende terræn.

Dele af lokalplanområdet ligger inden for et område med risiko for oversvømmelse, udpeget i den Esbjergs kommuneplan, se Figur 11-2. Kommuneplanrammen er beliggende indenfor et område med vådområderestriktioner, og der må efter aftale med Esbjerg Lufthavn ikke være blanke vandspejl indenfor lokalplanområdet.



Figur 11-2. Område med risiko for oversvømmelse.

11.2.2 § 3 beskyttet vandløb

Dyring Bæk som er beliggende øst for planområdet i den § 3 beskyttede mose er ligeledes registreret som et § 3 beskyttet vandløb. Nedstrøms vandløbet ledes vandet til Gummesbæk, Sneum Å og videre til Vadehavet, der alle er målsat jf. vandrammedirektivet. Dyring Bæk samt Gummesbæk er begge udpeget til at have en dårlig økologisk tilstand og ligeledes er begge omfattet af vandområdeplanen, hvor vandløbene skal opnå god økologisk

tilstand. Vandrammedirektivet har til formål at forebygge yderligere forringelse og beskytte og forbedre vandøkosystemernes tilstand²⁵.

Sneum Å samt de omkringliggende områder indgår desuden i Natura 2000- fuglebeskyttelsesområde 51, Ribe Holme og enge med Kongeåens udløb. Vadehavet indgår desuden i Natura 2000-område nr. 89, Vadehavet²⁶. Natura 2000-området er udpeget som 4 habitat-områder og 10 fuglebeskyttelsesområder. Det aktuelle habitatområde er H78 Vadehavet med Ribe Å, Tved Å og Varde Å vest for Varde.

I Dyring Bæk er der desuden gjort fund af bilag IV-arten Butsnudet Frø, som er den mest almindelige frø i Danmark.

11.2.3 Spildevand

Planområdet er ikke omfattet af Esbjerg Kommunes gældende spildevandsplan. Området er planlagt til at være spildevandskloakeret.

11.3 O-alternativet

0-alternativet beskriver situationen i 2032, når projektet ikke realiseres. Hvis det er tilfældet, forventes miljøforholdene i og omkring projektområdet at forblive, som de er i dag.

11.4 Vurdering af påvirkninger

Jf. Esbjerg Spildevandsplan 2022-2027 skal der håndteres en 5-årshændelse samt en 100-årshændelse. Da området spildevandskloakeres, skal alt regnvand håndteres lokalt på grunden. Samtidig ligger lokalplanområdet indenfor lufthavnens zone A hvor birdstrikes er en væsentlig faktor. Det betyder at der ikke må etableres nye vådområder eller være længerevarende åbne vandspejl. Med planens muliggjorte trafikmængde og anvendelse kan der forekomme miljøfremmede stoffer på kørselsarealer som skal håndteres. Disse stoffer afhænger af trafikmængde, trafikens karakter, køretøjers vedligeholdelsestilstand, samt klimatiske forhold herunder mængden af nedbør.

De stofgrupper der hyppigst er til stede i vejvand er²⁷:

- Tungmetaller (hovedsageligt kobber, bly og zink)
- Næringssalte (N og P)
- Olieprodukter
- Organisk stof
- Midler til glatførebekæmpelse, herunder vejsalt.

Alt overfladevand skal derfor opsamles og renses inden det kan nedsive. For at dokumente at disse betingelser kan opfyldes og at vandmængderne kan håndteres, er der lavet undersøgelse af vandmængderne, topografien, jordforholdene, nedsivningsevnerne og grundvandet. Disse ligger til grund for de løsninger der er valgt og nærmere beskrevet under.

11.4.1 Overfladevand og vandløb

Planerne giver mulighed for at befæste og terrænregulere store dele af området, hvorfor det eksisterende afløb kan ændre sig. I takt med at området befæstes, vil regnvand i mindre omfang nedsive lokalt. En øget befæstelsesgrad af området, vil betyde at overfladevandet afstrømmer hurtigere end ved naturlige lavninger. For at kunne håndtere overfladevandet, giver lokalplanforslaget mulighed for at etablere regnvandsbassiner hvor vandet

²⁵ Miljøstyrelsen. EU's vandrammedirektiv, sidst tilgået d. 23.09.2022. <https://mst.dk/natur-vand/natur/international-naturbeskyttelse/eu-direktiver/eus-vandrammedirektiv/>

²⁶ Miljøstyrelsen, 2020. Natura 2000-basisanalyse 2022-2027 Vadehavet. <https://mst.dk/media/194528/n89-vadehavet.pdf>

²⁷ Vejdirektoratet, 2009. Vejkonstruktioner, https://www.klimatilpasning.dk/media/382794/vra-v311-v4_afvanding__pub_.pdf

i første omgang ledes til inden det lokalt nedsives. Derudover etableres der et grønt bælte på minimum 10 meter rundt om hele arealet hvor regnvand kan nedsive lokalt.

Overfladevandet bliver rensset og forsinket i regnvandsbassinet, hvorefter det nedsives jf. lokalplanens § 9. Med planforslaget sker der således en ændring fra diffus afledning af nedbør via jordmatricen til delvis punktkildeudledning gennem nedsivningsgrøfter og bassiner. Dette vil medføre en mindre ændring i udledningsmønsteret, men overordnet set vil det være den samme mængde vand, da der ikke ændres i oplandet. Naboarealerne mod nord udgør i dag langt den største kilde til vandtilførsel til vandløbet, mens lokalplanområdet kun udgør en mindre kilde.

I forbindelse med håndteringen af overfladevandet indenfor lokalplanområdet er det vigtigt, at de rette rensningsforanstaltninger bliver etableret da der fra befæstede arealer med trafik kan forekomme en række miljøfremmede stoffer i overfladevandet. Mængden og typen af miljøfremmede stoffer fra transportcenteret kan variere alt efter trafikmængde, trafikens karakter, køretøjers vedligeholdelsestilstand, samt klimatiske forhold herunder mængden af nedbør.

Miljøfremmede stoffer afsættes på befæstede arealer i forbindelse med vejtrafik og skylles herefter videre fra vejarealet med regnvandet. Miljøfremmede stoffer i vejvand kan være giftige overfor både mikroorganismer, flora og fauna. Giftigheden beror i høj grad på, hvor meget af stoffet, der er opløst, men også de partikelbundne stoffer som kan være problematiske, hvis de bliver udledt til en recipient, f.eks. et vandløb, da stofferne kan ophobes i sedimentet²⁸.

Ud over de miljøfremmede stoffer udledes der også små mængder organisk stof, der er iltforbrugende i vandløb og søer. Næringssalte såsom fosfor og kvælstof, der udledes med vejvandet, kan i store nok mængder også resultere i iltsvind.

Lokalplanforslaget indeholder bestemmelsen i § 9 som sikrer at opbevaring af olie og placering af nødstrømsanlæg sker på befæstede arealer med fast og tæt bund og med opkant, hvor overfladevand opsamles og ledes til regnvandsbassin.

§ 9 som skal sikre, at forurenset overfladevand fra befæstede arealer ikke nedsives inden det renses, da der er drikkevandsinteresser i området. Lokalplanens § 9.18 sikrer at der indenfor planområdet etableres grøfter, der leder overfladevand fra planområdet til regnvandsbassiner med rensmekanismer. Regnvandsbassinerne vil blive forbundet til et særskilt udledningssystem med olieudskillere, således det ikke uhensigtsmæssigt nedsiver.

Der afstrømmer ikke overfladevand direkte fra parkeringsarealerne til den § 3 beskyttede mose eller vandløb, der ligger øst for planområdet, da overfladevandet uanset afløbsforhold skal forbi et regnvandsbassin med rensmekanismer. Lokalplanens § 9.18 indeholder bestemmelser som sikrer at overfladevand håndteres gennem regnvandsbassin der renses og forsinkes vandet inden det nedsives.

Ved nedsivning af vand fra regnvandsbassinet til jorden og indirekte det § 3 beskyttede vandløb skal miljøkvalitetskravene for overfladevand (BEK nr. 1625 af 19/12/2017 Bilag 2) overholdes således, at udledningen ikke forringer eller er til hinder for målopfyldelse af vandløbenes eksisterende tilstande. Overfladevandet vil i første omgang blive nedsivet lokalt, men en del af vandet vil også ved kraftigere regnhændelser via overfladestrømme og jordmatricen blive udledt til det nærliggende vandløb som løber til Gummesbæk, som cirka 1,5 kilometer nedstrøms har tilløb til Sneum Å. Sneum Å er en del af Natura 2000-området nr. 89, Vadehavet. Det nærliggende vandløb og Gummesbæk er i høringen af

²⁸ Miljøstyrelsen, 2001. Biologiske effekter af toksiske stoffer i regnbetingede udløb, <https://www2.mst.dk/udgiv/publikationer/2001/87-7944-581-0/pdf/87-7944-582-9.pdf>

vandområdeplaner 2021-2027²⁹. vurderet som havende dårlig økologisk tilstand. Sneum Å er modsat vurderet til at have en god økologisk tilstand. Alle vandløbene har målsætningen om god økologisk tilstand. I Gummesbæk og Sneum Å-systemet er der blandt andet fundet forekomster af odder som er på udpegningsgrundlaget for habitatområde H89³⁰. Vandløbene og arterne forventes ikke at blive påvirket betydeligt af en øgede mængde vand, der tilføres vandløbene, såfremt overfladevandet bliver renset korrekt inden udledning og miljøkvalitetskravene for overfladevand overholdes. Det vurderes således at planen ikke vil forringe den nuværende økologiske status eller være til hinder for målopfyldelse.

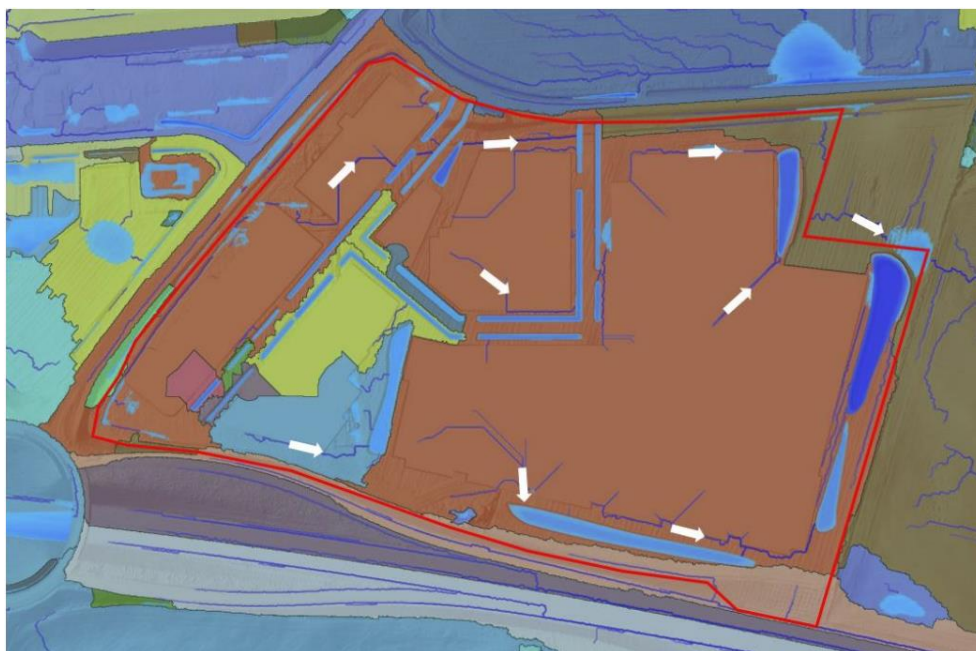
11.4.2 Oversvømmelsesrisiko

Lokalplanområdet går fra i dag at udgøre et landbrugsområde hvor overfladevand lokalt nedsiver eller afstrømmer til nærliggende områder. Ved lokalplanens realisering ændres områdets karakter og en stor del af arealet befæstes. Ved befæstede områder vil vandet ikke længere kunne nedsive lokalt og derfor kan der være en risiko for at regnvand i tilfælde af kraftige regnhændelser, skybrudshændelser, afstrømmer til naboarealer som dermed risikerer at blive oversvømmet. Lokalplanen rummer bestemmelsen i § 9 som sikrer at befæstelsesgraden indenfor lokalplanområdet maksimalt er 70%. Sammenholdt med bestemmelsen om at regnvand håndteres lokalt i LAR-løsninger indenfor lokalplanområdet sikres det at regnvand i forbindelse med skybrudshændelser kan håndteres internt på arealet. Af illustrationsplanen, se Figur 3-2, fremgår der principielle placeringer af regnvandsbassinerne. Bassinerne er primært placeret i områdets østlige del hvor terrænet ligger lavest i landskabet. På den måde sikres det at regnvand ikke oversvømmer naboarealerne mod øst, hvor vandet ellers i dag naturligt løber til.

I forbindelse med den udarbejdede vandhåndteringsplan for lokalplanområdet, er der foretaget en analyse af regnvandshåndteringen ved en 5-årshændelse samt en 100-årshændelse indenfor lokalplanområdet, se Figur 11-3. Det planlægges at etablere minimum 6500 m³ volumen til håndtering af regnvand, fordelt mellem grøfter og skybrudslavninger. Analysen viser at det ved en 5-årshændelse og 100-årshændelse er muligt at håndtere regnvandet indenfor planområdet. Dette ses ved at der ikke er nogen vandoplande (markeret med forskellige farver indenfor projektområdet) der strækker sig ud af området.

²⁹ Miljøministeriet. <https://miljoegis.mim.dk/spatialmap?profile=vandrammedirektiv3hoering2021>

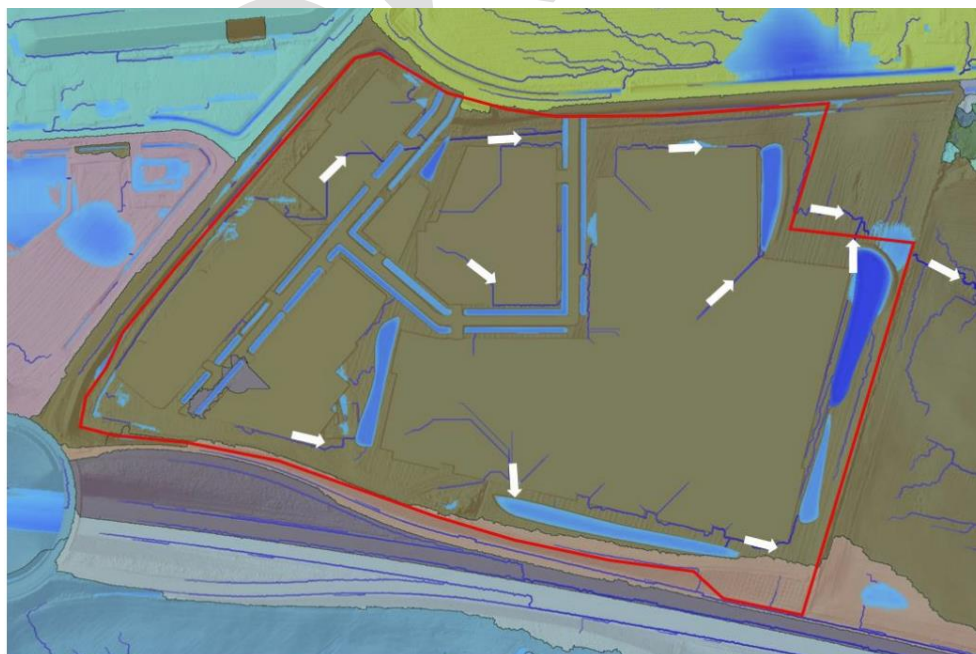
³⁰ Miljøstyrelsen, 2020. Natura 2000-basisanalyse 2022-2027 Vadehavet. <https://mst.dk/media/194528/n89-vadehavet.pdf>



Figur 11-3. Oversvømmelse, strømningsveje og vandoplunde ved en 5-årshændelse. Bilag 4

Der er foretaget tre boreprofiler forskellige steder i lokalplanområdet. Profiler giver et godt billede af de eksisterende forhold i lokalplanområdet og hvilke jordarter der kan forventes at være. I alle tre profiler fremgår der meget sand, med gunstige muligheder for nedsivning, især mod nord og sydøst.

Vandhåndteringsplanen belyser også håndteringen af en 100-årshændelse. Ved en 100-årshændelse, vil der ikke være tilstrækkelig lavningsvolumen indenfor lokalplanområdet til at tilbageholde alt regnvandet. På Figur 11-4 er vandoplund, oversvømmelse og strømningsveje ved en 100-årshændelse vist.



Figur 11-4. Oversvømmelse, strømningsveje og vandoplunde ved en 100-årshændelse. Bilag 4

Sammenlignes den fremtidige situationer med den eksisterende, vurderes det at med den nuværende viden, på baggrund af boreprofiler og tilgængelige screeninger, at det er muligt at status quo for afstrømning bibeholdes indenfor planområdet.

	Eksisterende	Fremtidig
Opmagasineret [m ³]	177	4.590
Afstrømningsvolumen [m ³]	5.461	5.169
Nedsivet [m ³]	7.229	3.108
Total	12.867	12.867

Figur 11-5. Eksisterende- og fremtidige vandforhold i planområdet ved en 100-årshændelse.

Vandhåndteringsplanen belyser mulighederne for nedsivning ved at udføre kontrolberegninger. Den udførte kontrol viser, at det for en 100-årshændelse med de opsatte rammer, er nødvendigt at anlægge samlet 5100 m³ forsinkelses volumen. Med det planlagte forsinkelsesvolumen på 6500 m³ vurderes det realistisk at tilbageholde til T=100 med de givne forudsætninger, se bilag 4.

Påvirkningens intensitet som følge af oversvømmelsesrisikoen i forbindelse med vedtagelse af planen vurderes at være lille og den geografiske udbredelse er begrænset til nærområdet. Det vurderes således at planen ikke vil ændre på oversvømmelsesrisikoen af naboområderne i forbindelse med en fremtidig skybrudshændelse og dermed vurderes påvirkningen at være mindre.

Der kan etableres forskellige skybrudsforanstaltninger, der kan sikre området yderligere mod større regnhændelser. F.eks. kan der anlægges faskiner under de store parkeringsarealer eller rørbassiner under befæstede arealer så der skabes yderligere tilbageholdelsesvolumen. Parkeringsområder kan anlægges, så de i tilfælde af store regnhændelser, kan tilbageholde en mængde skybrudsvand i kortere perioder. Herefter vil vandet blive ledt til grøfterne og skybrudslavningerne hvor det nedsives.

11.4.3 Spildevand

Inden for planområdet etableres spildevandsledninger. Sanitært spildevandet fra bygningerne, vand fra visse brugsarealer eksempelvis belægningen ved parkering- og vejarealer skal ledes til DIN Forsyning Spildevand A/S' spildevandssystem.

Lokalplanområdet udlægges til spildevandskloakering. Spildevandet pumpes til DIN Forsyning Spildevand A/S' renseanlæg. Bebyggelsen indenfor lokalplanområdet skal tilsluttes offentligt vand- og spildevandsnet. Det vurderes at den øgede belastning kan håndteres inden for renseanlæggets kapacitet. Vurderingen er lavet på baggrund af referenceprojektet, for mere præcise spildevandsmængder kræver det mere viden om den fremtidige bebyggelsesplan.

11.5 Afværgetiltag

Der er indarbejdet bestemmelser i Lokalplanforslag nr. 10-030-0007, som sikrer, at miljøpåvirkningen på overfladevand og vandløb minimeres.

For at undgå at overfladevand med miljøfremmede stoffer nedsiver i området som er udlagt med drikkevandsinteresser, vil overflader, grøfter og regnvandsbassiner blive forbundet til et særskilt udledningssystem med olieudskillere, således det ikke uhensigtsmæssigt nedsiver. For yderligere at undgå at overfladevand med miljøfremmede stoffer nedsiver i grøfterne, kan der integreres membran i grøfterne.

Det bør overvejes, hvorvidt der skal etableres separat afledning af regnvand fra tage til regnvandsbassinet, således regnvandet ikke bliver forurenset med miljøfremmede stoffer inden det når rensningsforanstaltningerne i regnvandsbassinet.

Det kan overvejes om lokalplanområdet skal sikres mere end til en 5-årshændelse ved f.eks. at etablere faskiner, rørbassiner under parkeringsarealerne eller om

parkeringsarealet skal bruges som en skybrudsparkeringsplads ved at der etableres en højere kantsten rundt langs parkeringspladsen.

Der vurderes ikke at være behov for, at indarbejde yderligere afværgetiltag i planforslaget, da planlægningen ikke vil medføre en væsentlig påvirkning af vandkvaliteten i relation til planområdet. Eventuelle påvirkninger vil blive håndteret i forbindelse med den konkrete udledningstilladelse.

11.6 Kumulative effekter

Der er ikke kendskab til andre vedtagne planer eller projekter, der i samspil med vedtagelse af planforslaget vil forværre situationen i forhold til vand, herunder overfladevand og spildevand.

11.7 Overvågning

Idet miljøvurderingen ikke indeholder nogle væsentlige påvirkninger på miljøet, er der ikke oplyst et overvågningsprogram.

11.8 Sammenfattende vurdering

Planområdets nærliggende vandløb er overordnet set vurderet til at være i dårlig økologisk tilstand. Nedstrøms vandløbet ledes vandet til Gummesebæk og videre til Sneum Å og Vadehavet som begge er en del af Natura 2000 nr. 89. Både de nærliggende vandløb og Natura 2000-områderne er meget sårbare overfor miljøfremmede stoffer, der ved koblede hændelser kan forekomme fra planområdet. Dog vurderes dette at forekomme sjældent. Intensiteten af overfladevandets påvirkning på vandløb vurderes til at være lille, da planerne foreskriver, at der skal etableres diverse rensmekanismer for i videst muligt omfang at undgå forurening af vandet, der i sidste ende tilløber Natura 2000-området. Planen vurderes at medføre en mindre ændring i udledningsmønsteret, men overordnet set vil det være den samme mængde vand, da der ikke ændres i oplandet. Naboarealerne mod nord udgør dog i dag den største kilde til vandtilførsel til mosen og vandløbet, mens lokalplanområdet kun udgør en mindre kilde. Den geografiske udbredelse af planernes påvirkning på vandløb begrænser sig til at være lokalt, da påvirkningen maksimalt vil kunne berøre Natura 2000-området der ligger cirka 2 kilometer fra planområdet. Varigheden af påvirkningen vurderes til at være permanent, da overfladevand fra parkeringsanlægget vil være ved, så længe det regner.

Den samlede påvirkning af vandløb vurderes til at være mindre.

I forbindelse med den udarbejdede vandhåndteringsplan for lokalplanområdet, er der foretaget en analyse af regnvandshåndteringen ved en 5-årshændelse og 100-årshændelse indenfor lokalplanområdet. Analysen viser at det både ved en 5-årshændelse og 100-årshændelse er muligt at håndtere regnvandet indenfor planområdet. Det vurderes således at planen ikke vil ændre på oversvømmelsesrisikoen af naboområderne i forbindelse med en fremtidig skybrudshændelse og dermed vurderes påvirkningen at være mindre.

Planernes påvirkning på spildevand vurderes blandt andet ud fra spildevandets sårbarhed. For indeværende planer vurderes sårbarheden til at være lav, da spildevandet bliver behandlet separat fra anden håndtering af vand genereret indenfor planområdet. Det betyder, at der er separat spildevandshåndtering omkring områder, hvor der er øget risiko for spild af miljøfremmede stoffer. Det betyder også intensiteten af miljøpåvirkningen er lille – i kraft af at den behandles separat. Den geografiske udbredelse begrænser sig til planområdet og de spildevandsrør, der forbinder planområder med det øvrige spildevandssystem. Påvirkningens varighed vurderes til at være permanent, grundet planernes formål om at opføre et varigt parkeringsanlæg.

Den samlede påvirkning af spildevand vurderes til at være mindre, i kraft af at den rørføres med det samme.

Planforslagenes samlede miljøpåvirkninger i forhold til vand er beskrevet i skemaet nedenfor, hvor påvirkningernes sårbarhed, intensitet, geografiske udbredelse, varighed og samlet påvirkning er sammenfattet.

Miljøemne	Sårbarhed	Intensitet	Geografisk udbredelse	Varighed	Samlet påvirkning
Overfladevand og vandløb	Høj	Lille	Lokal	Permanent	Mindre
Over-svømmelsesrisiko	Høj	Lille	Nærområdet	Permanent	Mindre
Spildevand	Lav	Lille	Lokal	Permanent	Mindre

12 JORD

Kapitlet beskriver påvirkningen af jordarealer og jordbund i forbindelse med Lokalplanforslag nr. 10-030-0007.

12.1 Metode

De eksisterende forhold og projektets miljøpåvirkninger er beskrevet på baggrund af:

- De eksisterende forhold og planens miljøpåvirkninger er beskrevet og vurderet på baggrund af eksisterende data om jordforureninger i "Jordforureningslovens areal register" (JAR), <https://jaroff.rsyd.dk/>
- Notat om Transportcenter Esbjerg – Råstofinteressen udarbejdet af Region Syddanmark d. 17. august 2020 (Bilag 3)
- Råstofplan 2016 for Region Syddanmark, <https://docplayer.dk/50661941-Raastofplan-for-region-syddanmark.html>

Vurdering af viden og data

Det vurderes, at grundlaget for at vurdere planens påvirkninger af jord er tilstrækkeligt.

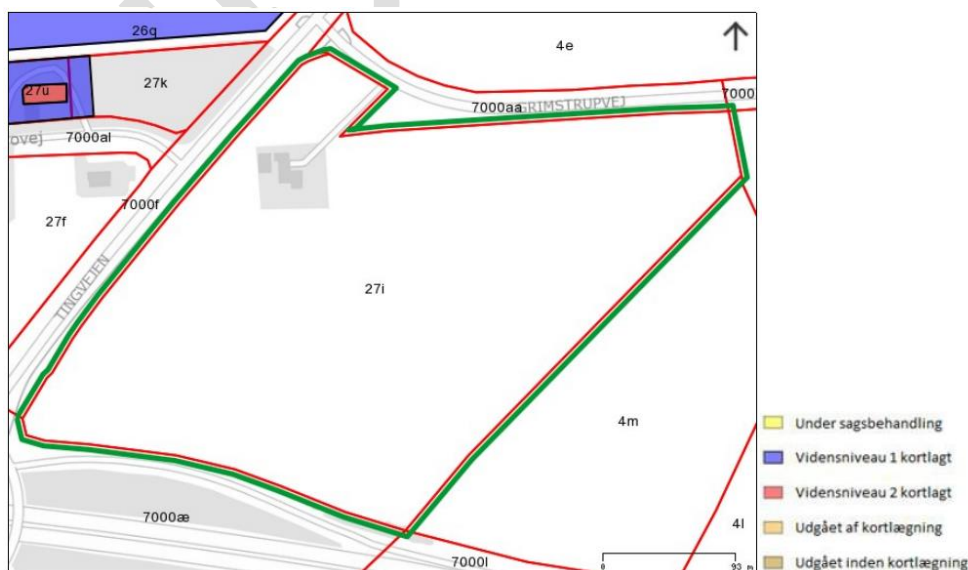
12.2 Eksisterende forhold

12.2.1 Råstofinteresser

Lokalplanområdet omfatter bl.a. arealer, der er udlagt som graveområde i Region Syddanmark Råstofplan 2016. Jf. planens § 6.2.1 må kommunerne ikke planlægge for arealanvendelse, der vil hindre råstofindvinding på kort eller langt sigt i bl.a. graveområderne.

12.2.2 Jordforurening

Lokalplanområdet er hverken V1 eller V2 kortlagt efter jordforureningslovens § 4, se Figur 12-1. En ejendom kortlægges på vidensniveau 1, hvis der er viden om historiske eller igangværende aktiviteter eller brancher tilknyttet ejendommen, som betyder, at der kan være en forurening. En ejendom kortlægges på vidensniveau 2, når der er oplysninger om eller konstateres, at der er en forurening på ejendommen, som kan udgøre en miljø- eller sundhedsmæssig risiko.



Figur 12-1. Kortlagt jordforurening ved planområdet. ³¹

³¹ Jordforureningslovens Areal Register, <https://jaroff.rsyd.dk/>

Lokalplanområdet er beliggende i landzone og er derfor heller ikke områdeklassificeret. Områdeklassifikation er en generel klassifikation af grunde i byzone, som betyder, at der er mistanke om, at jorden kan være lettere forurenet.

Jordforurening påvirker grundvandet. Grundvandet skal især beskyttes mod forurening i de områder, hvor vi bruger det til indvinding af drikkevand. Når det regner, bliver mange forureninger opløst, og de kan derfor sive med regnvandet ned gennem jorden og forurene grundvandet. Hele planområdet er beliggende i et område med drikkevandsinteresser. Områder med drikkevandsinteresser er områder, der har eller kan have betydning for vandindvinding til mindre vandværker og erhverv.

12.3 0-alternativet

0-alternativet beskriver situationen i 2032, når projektet ikke realiseres. Hvis det er tilfældet, forventes miljøforholdene i og omkring projektområdet at forblive, som de er i dag.

12.4 Vurdering af påvirkninger

12.4.1 Råstofinteresser

Lokalplanen planlægger for etableringen af et transportcenter ved Korskro i Esbjerg. Det vil være i strid med råstofplanens § 6.2 om ressourcebeskyttelse hvis der planlægges for eller gives tilladelse til anvendelser, der kan hindre råstoffernes udnyttelse. Hvis det dokumenteres, at der ingen råstofinteresse er på arealet, eller hvis råstofferne indvindes inden arealet, udnyttes til andre formål, vil etableringen imidlertid ikke være i strid med råstofplanen.

Der er derfor i forbindelse med udarbejdelsen af planerne udført undersøgelser, som havde til formål at kortlægge råstofinteresserne inden for planarealerne. Rambøll udførte d. 3. august 2020 en række borer hvorfra det kunne konkluderes, at der ikke er knyttet en råstofinteresse til området. Regionen har efterfølgende på baggrund af de nu foreliggende data vurderet, at der ikke er en råstofinteresse på arealet.

Da der ikke er en råstofinteresse på arealet, vil planlægningen ikke være i strid med Råstofplan 2016 og derfor vurderes planen samlet set at medføre en ubetydelig påvirkning på råstofplanlægningen.

12.4.2 Jordforurening

Lokalplanen udlægger et område til erhvervsområde i form af transport-, logistik-, og fremstillingsvirksomheder med tilhørende servicefunktioner. Derudover kan der inden for området også etableres et tankanlæg til tung trafik samt en vaskehal. I forbindelse med disse anlæg er der en øget risiko for jordforurening i forbindelse med spild. Lokalplanen indeholder bestemmelser vedrørende opbevaring af olie og placering af nødstrømsanlæg, som begge skal ske på befæstede arealer med fast og tæt bund og med opkant, hvor overfladevand opsamles, forsinkes og renses inden udløb til recipient. Området indeholder drikkevandsinteresser hvilket betyder, at en evt. jordforurening, forårsaget af de aktiviteter, der vil foregå i fremtiden, medfører en væsentlig påvirkning. Lokalplanen indeholder bestemmelser vedrørende etablering af olieudskiller inden overfladevand ledes til regnvandsbassinet.

Lokalplanen udlægger et erhvervsområde hvor der vil ske en del færdsel med tunge køretøjer. Vejtrafik omfatter både diffus forurening i form af emissioner fra udstødning, dækafslid, vejafslid, undervognsbehandling, rust, maling etc., samt punktkilder i forbindelse med spild af olie fra bilmotorer etc. Lokalplanen indeholder yderligere bestemmelser, som sikrer, at alle arealer, hvorpå der færdes køretøjer, herunder også parkeringsarealer, befæstes med fast ikke-permeabel belægning med en tykkelse, som er beregnet til tung trafik, samt kanter omkring disse således at der ikke kan forekomme nedsivning til

grundvandet jf. lokalplanens § 9. Samlet set vurderes planen derfor at medføre en ubetydelig påvirkning i forhold til jordforurening.

12.5 Afværgetiltag

For at undgå at overfladevand med miljøfremmede stoffer nedsiver i grøfterne inden for område med drikkevandsinteresser, vil blive forbundet til et særskilt udledningssystem med olieudskiller, således det ikke u hensigtsmæssigt nedsiver, kan der integreres membran i grøfterne.

12.6 Kumulative effekter

Der er ikke kendskab til andre vedtagne planer eller projekter, der i samspil med vedtagelse af planforslaget vil forværre situationen i forhold til jordarealer og jordbund.

12.7 Overvågning

Idet miljøvurderingen ikke indeholder nogle væsentlige påvirkninger på miljøet, er der ikke oplyst et overvågningsprogram.

12.8 Sammenfattende vurdering

Lokalplanområdet omfatter bl.a. arealer, der er udlagt som graveområde i Region Syddanmark Råstofplan 2016. Jf. planens § 6.2.1 må kommunerne ikke planlægge for arealanvendelse, der vil hindre råstofindvinding på kort eller langt sigt i bl.a. graveområderne. Råstofinteresseområderne har en høj sårbarhed. Der er derfor i forbindelse med udarbejdelsen af planerne for et erhvervsområde udført undersøgelser, som havde til formål at kortlægge råstofinteresserne inden for planarealerne. På baggrund af undersøgelserne kan det konkluderes, at der ikke er råstofinteresser på arealet. Planlægningen er derfor ikke i strid med Råstofplan 2016 og derfor vurderes planen samlet set at medføre en ubetydelig påvirkning på råstofsinteresser.

Planområdet er i dag ikke kortlagt med V1 eller V2 jordforurening og hele planområdet er beliggende i et område med drikkevandsinteresser. Området er ikke kortlagt som et område med særlige drikkevandsinteresser eller som et indvindingsområde og derfor vurderes det at have en mellem sårbarhed overfor jordforurening. Lokalplanen udlægger et område til erhvervsområde i form af transport-, logistik-, og fremstillingsvirksomheder med tilhørende servicefunktioner samt tankanlæg og en vaskehal. I forbindelse med de fremtidige aktiviteter på området er der en øget risiko for jordforurening i forbindelse med spild fra særligt tankanlægget og den tunge trafik på området. Lokalplanen sikrer, at overfladevand fra de befæstede arealer opsamles og renses inden, det udledes til regnvandsbassin. Intensiteten af planen vurderes derfor at være lav. Den geografiske udbredelse er lokal idet håndteringen og oprensningen af overfladevandet sker lokalt. Samlet set vurderes planen at medføre en ubetydelig påvirkning i forhold til jordforurening.

Planforslagernes samlede miljøpåvirkninger i forhold til overfladevand er beskrevet i skemaet nedenfor, hvor påvirkningernes sårbarhed, intensitet, geografiske udbredelse, varighed og samlet påvirkning er sammenfattet.

Miljøemne	Sårbarhed	Intensitet	Geografisk udbredelse	Varighed	Samlet påvirkning
Råstofinteresser	Høj	Ingen	Lokal	Permanent	Ingen
Jordforurening	Høj	Lav	Lokal	Permanent	Ingen

13 RISIKO

Kapitlet beskriver påvirkningen af risiko, herunder risiko for bird strikes ved Esbjerg Lufthavn, i forbindelse med Lokalplanforslag nr. 10-030-0007.

13.1 Metode

De eksisterende forhold og planens miljøpåvirkninger er beskrevet på baggrund af:

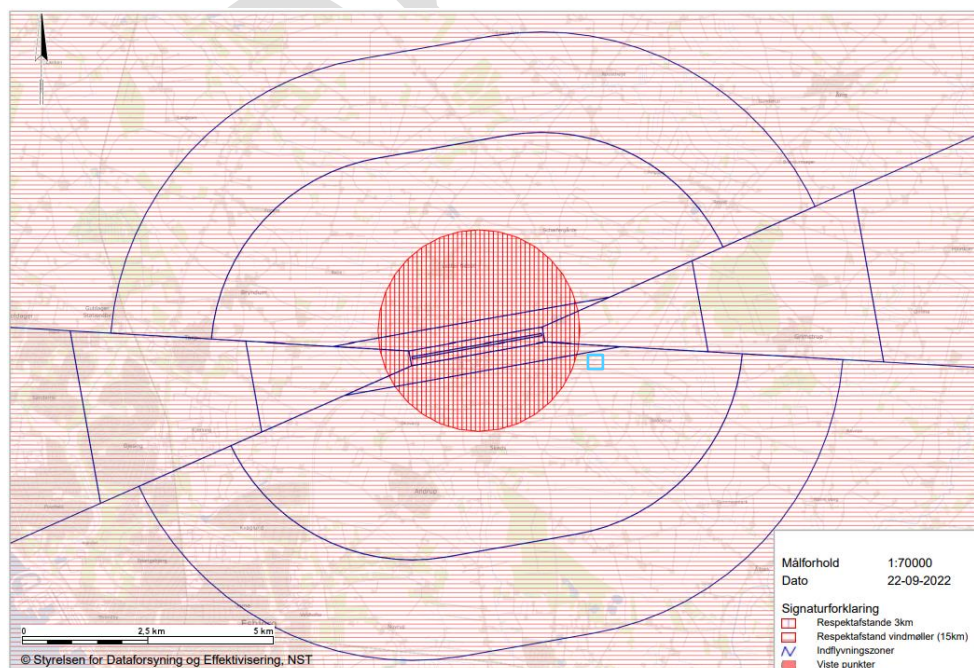
- Thomas Kjær Christensen, Mogens Hansen, Jens Erik, Danmarks Miljøundersøgelser, Københavns Lufthavne A/S, Statens Luftfartsvæsen, 2010. Vejledning til flyvepladser vedr. anlæg med risiko for tiltrækning af fugle nær flyvepladser.
- Christensen, T.K. & Hounisen, J.P. 2015. Vådområder, flyvepladser og risiko for bird strikes. Aarhus Universitet, DCE – Nationalt Center for Miljø og Energi, 48 s. - Teknisk rapport fra DCE - Nationalt Center for Miljø og Energi nr. 50
<http://dce2.au.dk/pub/TR50.pdf>
- Schou, J. S., Pedersen, M. F., & Henriksen, H. C. N. (2021). Reduktion af birdstrikes i flytrafikken ved ændret drift af landbrugsarealer nær Københavns lufthavn. Institut for Fødevarer- og Ressourceøkonomi, Københavns Universitet. IFRO Rapport Nr. 294
https://static-curis.ku.dk/portal/files/254988967/IFRO_Rapport_294.pdf

Vurdering af viden og data

Det vurderes, at grundlaget for at vurdere planens påvirkninger af risiko for bird strikes er tilstrækkeligt.

13.2 Eksisterende forhold

Planområdet er beliggende i nærheden af Esbjerg Lufthavn, indenfor en del af de udlagte indflyvningszoner omkring Esbjerg Lufthavn, se Figur 13-1. Omkring lufthavne udlægges der desuden en 3 km respektafstand hvor der er fastsat specifikke højdebegrænsninger for byggeri, master, beplantning mv. omkring flyvepladsen. Planområdet er ikke beliggende indenfor Esbjerg Lufthavns Respektafstand.



Figur 13-1. Indflyvningszoner og respektafstande omkring Esbjerg Lufthavn. Den blå firkant markerer den omtrentlige placering af planområdet. Plandata.dk

Esbjerg Lufthavn har allerede på forhånd oplyst, at flere af de eksisterende arealanvendelser i området giver anledning til større fugleforekomster, herunder særligt områder med åbne vandspejl.

Fugle indebærer en risiko for luftfarten på grund af risikoen for sammenstød mellem fugle og fly (bird strikes). De større danske flyvepladser skal ifølge den danske luftfartslovgivning søge at påvirke den offentlige planlægning, så der ikke placeres anlæg, der kan tiltrække fugle indenfor en radius af 13 km fra den nærmeste flyveplads. Omkring lufthavne udlægges der derfor en fuglekollisionszone på 13 km.

Bird strikes, hvor fugle kolliderer med flytrafikken, er en væsentlig årsag til skader på flymateriel og potentielt også til ulykker, når flyene letter og lander. Erfaringer viser, at arealanvendelse på de landbrugsarealer, som omkranser en lufthavn, har væsentlig betydning for forekomsten af især gæs og dermed risikoen for bird strikes. Dette skyldes, at gæsene tilbøjelighed til at opholde sig i området afhænger dels af adgangen til relevante fødekilder og dels af graden af forstyrrelser.

I Danmark reguleres bird strike i forhold til luftfart med Bestemmelse om Luftfart, BL 3-16 om forholdsregler til nedsættelse af kollisionsrisikoen mellem luftfartøjer og fugle/pattedyr på flyvepladser. De anlægstyper der er angivet i BL 3-16, og som flyvepladserne skal være særligt opmærksomme på er³²:

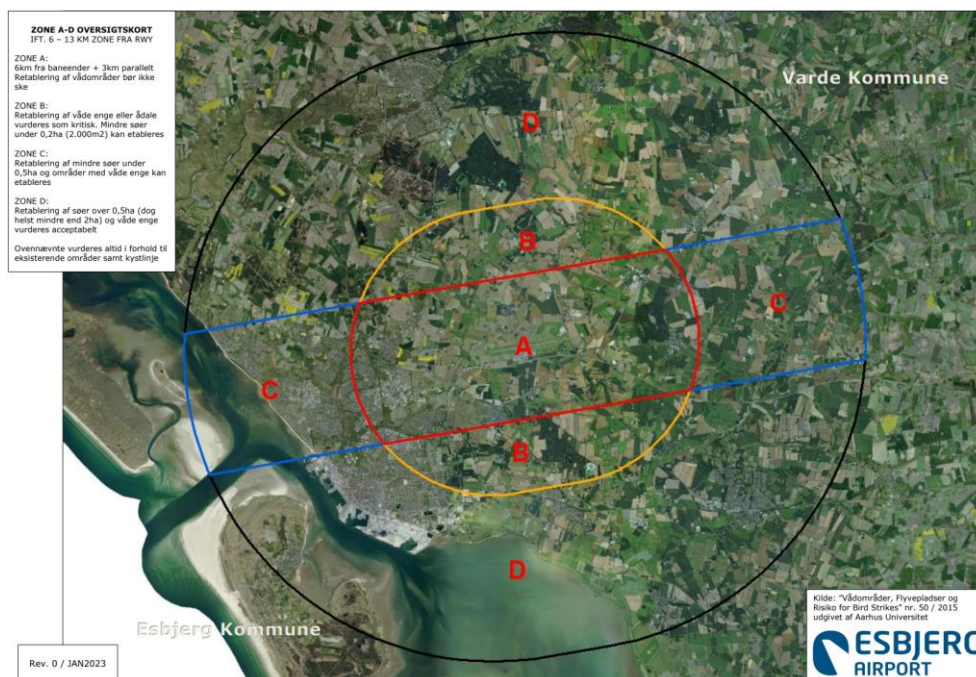
- Tekniske affaldsanlæg
- Spildevandsanlæg
- Regnvandsbassiner
- Dambrug
- Minkfarme
- Kunstige søer
- Branddamme
- Vandfyldte grusgrave og mergelgrave
- Våde enge

Derudover kan der være andre anlæg – f.eks. inden for fødevare- eller landbrugssektoren, som i et vist omfang kan tiltrække fugle. Der foreligger ingen data om fuglearter for disse anlægstyper, og der må derfor foretages en konkret vurdering i hvert enkelt tilfælde sådanne anlæg påtænkes etableret³³. Dette skal håndteres i forbindelse med det konkrete projekt hvor det særligt sikres at der opsættes tilstrækkelig afskærmning og affaldshåndtering.

Esbjerg Lufthavn har desuden udlagt 4 zoner omkring deres område indenfor 13 km, som kortlægger hvor vådområder kan etableres og med hvilken størrelse så de ikke udgør en risiko for flyvepladsen og bird strikes, se Figur 13-2. Lokalplanområdet er beliggende indenfor zone A hvor retablering af vådområder ikke bør ske.

³² Thomas Kjær Christensen, Mogens Hansen, Jens Erik, Danmarks Miljøundersøgelser, Københavns Lufthavne A/S, Statens Luftfartsvæsen, 2010. Vejledning til flyvepladser vedr. anlæg med risiko for tiltrækning af fugle nær flyvepladser.

³³ Thomas Kjær Christensen, Mogens Hansen, Jens Erik, Danmarks Miljøundersøgelser, Københavns Lufthavne A/S, Statens Luftfartsvæsen, 2010. Vejledning til flyvepladser vedr. anlæg med risiko for tiltrækning af fugle nær flyvepladser.



Figur 13-2. Esbjerg Lufthavns zoneoversigt over etablering af vådområder.

13.3 0-alternativet

0-alternativet beskriver situationen i 2032, når projektet ikke realiseres. Hvis det er tilfældet, forventes miljøforholdene i og omkring projektområdet at forblive, som de er i dag.

13.4 Vurdering af påvirkninger

Esbjerg Lufthavn har registreret kollisionshændelser de eneste 8 år, se Tabel 13-1. Det fremgår af denne registrering, at det hovedsageligt er måger, der medfører problemer for luftfarten. Derfor er det også dem, der reguleres hyppigst ved lufthavnen. Viber udgør dog også et problem med næsten lige så mange kollisioner og arten reguleres også hyppigt. Da Esbjerg Lufthavn oplyser, at der ca. er 1.300 årlige flyvninger, udgør de gennemsnitlige 1,75 kollisioner de sidste 8 år, ca. en kollision pr. 7.500 flyvninger. Sårbarheden er derfor mellem.

Årstal	Antal bird strikes	Primær art	Reguleringer	Primær art
2013	1	Måge	14	Måger
2014	1	Tårnfalk	4	Måger
2015	6	Viber	7	Måger
2016	0	-	3	Måger
2017	2	Måger	5	Måger
2018	2	Måger	27	Måger
2019	0	-	62	Måger / Viber
2020	2	Måger	33	Måger / Viber

Tabel 13-1. Kollisioner mellem fly og fugle i Esbjerg Lufthavn 2012-2020 oplyst af Esbjerg Lufthavn.

Planforslaget muliggør etableringen af et erhvervsområde på et nuværende landbrugsareal. Lokalplanområdets regn- og overfladevand skal håndteres i lokal LAR-løsning inden for lokalplanområdet. Lokalplanen rummer bestemmelse § 9 som fastlægger krav til placering og udformningen af regnvandshåndteringssystemet, herunder muliggøres blandt andet etablering af regnvandsbassiner.

En række af de fuglearter, der optræder hyppigt i kollisioner med fly, er tilknyttet vådområder og kan forekomme i store tætheder omkring disse. Det er arter, der må betegnes som værende af risiko for flytrafikken, hvis de forekommer talrigt i genoprettede vådområder nær flyvepladser. Dertil kommer, at store fugle som ænder, gæs, svaner og skarv, der

både i yngletiden og i træk- og vinterperioderne er tilknyttet vådområder, altid vil udgøre en potentiel risiko nær flyvepladser. Fuglene vil kunne anvende en sø til både fouragering og rasteområde/overnatning. Lokalteter uden omkransende vegetation vil primært tiltrække vandfugle så som ænder, gæs, svaner, måger og vadefugle. I helt nyetablerede søer må fødeudbuddet formodes at være relativt begrænset og potentialet som fourageringshabitat følgerig også lille. Potentialet for rastende fugle vil dog være stort selv ved nyetablerede søer og regnvandsbassiner³⁴.

Bird strike risikoen ved etablering af anlæg, der kan tiltrække fugle nær flyvepladser, findes på baggrund af en sammenligning af fuglenes spredningsafstande og afstanden fra flyvepladsen ud til et fugletiltrækkende anlæg eller naturområde³⁴. Vurderingen af risikoen er udarbejdet på baggrund af artsfordelingen i den samlede nationale bird strike statistik i årene 1992-2008. Nedenstående arter er fundet i forbindelse med bird strikes, Figur 13-3. Tabellen viser de beregnede risikoværdier for arter af fugle, og her ses det at især gråand, sølvmåge, trolldand, stormmåge og hættemåge udgør en risiko selv 5-13 km fra lufthavnen.

g. Regnvandsbassiner

Fugleart	Mobilitet	anlæggets afstand til lufthavn				
		>13 km	5-13 km	3-5 km	1-3 km	0-1 km
		(5)	(4)	(3)	(2)	(1)
Gråand	5	0	1	2	3	4
Sølvmåge	5	0	1	2	3	4
Trolldand	5	0	1	2	3	4
Stormmåge	5	0	1	2	3	4
Hættemåge	5	0	1	2	3	4
Grågås	4	-1	0	1	2	3
Fiskehejre	4	-1	0	1	2	3
Gråkrage	4	-1	0	1	2	3
Ringdue	4	-1	0	1	2	3
Krikand	4	-1	0	1	2	3
Knopsvane	1	-4	-3	-2	-1	0
Fasan	1	-4	-3	-2	-1	0

Figur 13-3. Den beregnede risikoværdi for fuglearter for regnvandsbassiner. Risikoværdien er beregnet for den specifikke fugleart. Hvis en art giver skade på et fly i fem tilfælde for hver 100 gange, den bliver ramt, så vil arten have en alvorlighed på 5.³⁵

Lokalplanområdet er beliggende indenfor 1-3 km fra Esbjerg Lufthavn og derfor vil den beregnede risikoværdi være middel. Regnvandsbassiner er udover at være tekniske anlæg, som skal håndtere regnvandet også kunstige søer også gode levesteder for mange dyr og planter. Mange dyr, som fugle, padder og fisk tiltrækkes og nyder godt af disse små vandhuller. For at mindske tiltrækningen af fugle til regnvandsbassinerne rummer lokalplanforslaget derfor bestemmelse § 9 som sikrer at *Regnvandsbassiner skal udformes sådan der kun kortvarigt kan findes et vandspejl mellem bredder. Dertil må det ikke anlægges med tæt beplantning ved bassinkanter*. Regnvandsbassinerne nær lufthavnen vil derfor ikke have et permanent vådvolumen, og da fugle tiltrækkes af konstante vådområder, vurderes der ikke at være nogen påvirkningen på risiko for birdstrikes.

Derudover rumme lokalplanens § 9 bestemmelsen som sikrer at affaldsstationer og udenørs oplag skal afskærmes mod omgivelserne med beplantning, begrønnet trådhegn,

³⁴ Vejledning til flyvepladser vedr. anlæg med risiko for tiltrækning af fugle nær flyvepladser, Teknisk rapport fra Dansk Fuglekollisionskomité, 2010, <https://www.cwwp.info/wp-content/uploads/2020/07/Vadomrader.pdf>

³⁵ Thomas Kjær Christensen, Mogens Hansen, Jens Erik, Danmarks Miljøundersøgelser, Københavns Lufthavne A/S, Statens Luftfartsvæsen, 2010. Vejledning til flyvepladser vedr. anlæg med risiko for tiltrækning af fugle nær flyvepladser.

begrønnet skærm eller fast mur. Dermed minimeres risikoen for at fugle bliver tiltrukket af affald og madrester fra området brugere.

Påvirkningens intensitet vurderes derfor samlet set at være lav og samlet set vurderes miljøpåvirkningen at være mindre.

13.5 Afværgetiltag

Der vurderes ikke at være behov for, at indarbejde afværgetiltag i planforslaget, da planlægningen ikke vil medføre en væsentlig påvirkning af risikoen for bird strikes.

13.6 Kumulative effekter

Der er ikke kendskab til andre vedtagne planer eller projekter, der i samspil med vedtagelse af planforslaget vil forværre situationen i forhold til risikoen for bird strikes.

13.7 Overvågning

Idet miljøvurderingen ikke indeholder nogle væsentlige påvirkninger på miljøet, er der ikke oplyst et overvågningsprogram.

13.8 Sammenfattende vurdering

Planområdet er beliggende i nærheden af Esbjerg Lufthavn, indenfor en del af de udlagte indflyvningszoner omkring Esbjerg Lufthavn. Fugle indebærer en risiko for luftfarten på grund af risikoen for sammenstød mellem fugle og fly (bird strikes). Esbjerg Lufthavn har de seneste mange år registreret fuglekollisionshændelser, svarende til ca. en kollision pr. 7.500 flyvninger. Sårbarheden overfor miljøpåvirkningen er derfor mellem. Omkring lufthavne udlægges der en fuglekollisionszone på 13 km. Miljøpåvirkningens geografiske udbredelse er derfor begrænset til nærområdet. Lokalplanforslaget muliggør etableringen af et erhvervsområde hvor der skal etableres et lokalt regnvandshåndteringssystem, herunder blandt andet bestående af regnvandsbassiner. Regnvandsbassiner er udover at være tekniske anlæg, som skal håndtere regnvandet også kunstige søer også gode levesteder for mange dyr og planter. For at mindske tiltrækningen af fugle til regnvandsbassinerne og dermed mindske risikoen for fuglekollisioner med luftfarten, rummer lokalplanforslaget bestemmelser som sikrer at regnvandsbassiner udformes sådan der kun kortvarigt kan findes et vandspejl mellem bredder. Regnvandsbassinerne nær lufthavnen vil derfor ikke have et permanent vådvolumen, og da fugle tiltrækkes af konstante vådområder, vurderes der ikke at være nogen påvirkning på risiko for bird strikes. Påvirkningens intensitet vurderes derfor at være lav og samlet set vurderes miljøpåvirkningen at være mindre.

Planforslagernes samlede miljøpåvirkninger i forhold til risiko er beskrevet i skemaet nedenfor, hvor påvirkningernes sårbarhed, intensitet, geografiske udbredelse, varighed og samlet påvirkning er sammenfattet.

Miljøemne	Sårbarhed	Intensitet	Geografisk udbredelse	Varighed	Samlet påvirkning
Risiko for bird strikes	Mellem	Lav	Nærområde	Permanent	Mindre

14 SAMMENFATNING AF MILJØPÅVIRKNINGER

På grundlag af miljøvurderingerne vurderes det samlet set, at lokalplanforslag nr. 10-030-0007 ikke vil medføre en væsentlig påvirkning af miljøet. Under miljøemnerne Landskab (visuelle forhold), kulturarv og befolkning og mennesker sundhed (trafiksikkerhed) vurderes nogle af emnerne at have en moderat påvirkning. For de øvrige miljøpåvirkninger, der er vurderet nærmere, vurderes det, at påvirkningerne af miljøet er mindre eller ikke til stede.

14.1 Samlet vurdering

For 3 miljøemner vurderes det i 3 tilfælde, at påvirkningerne af miljøet vil være moderate:

- Landskab, visuel påvirkning
- Kulturarv
- Trafiksikkerhed

For de øvrige miljøpåvirkninger, der er vurderet nærmere, vurderes det, at påvirkningerne af miljøet er mindre eller ikke til stede. De samlede vurderinger er opsummeret i skemaet herunder.

Miljøpåvirkning	Sårbarhed	Intensitet	Geografisk udbredelse	Varighed	Samlet påvirkning
Visuel påvirkning	Mellem	Middel	Lokal	Permanent	Moderat
Lysforurening	Mellem	Lav	Lokal	Permanent	Mindre
Kulturarv	Mellem	Høj	Nærområdet	Permanent	Moderat
Lokal luftkvalitet	Høj	Lav	lokal	Permanent	Mindre
Lugtgener fra nærliggende biogasanlæg	Høj	Lav	Lokal	Permanent	Mindre
Rekreativ værdi	Lav	Middel	Lokal	Permanent	Positiv
Støj	Høj	Lav	Nærområdet	Permanent	Mindre
Trafiksikkerhed	Høj	Middel	Nærområdet	Permanent	Moderat
Natur	Høj	Lille	Lokal	Permanent	Mindre
Overfladevand og vandløb	Høj	Lille	Lokal	Permanent	Mindre
Oversvømmelsesrisiko	Høj	Lille	Nærområdet	Permanent	Mindre
Spildevand	Lav	Lille	Lokal	Permanent	Mindre
Råstofintresser	Høj	Ingen	Lokal	Permanent	Ingen
Jordforurening	Høj	Lav	Lokal	Permanent	Ingen
Risiko for bird strikes	Mellem	Lav	Nærområdet	Permanent	Mindre

16 AFVÆRGETILTAG

De afværgetiltag, der kan hindre, minimere eller kompensere for påvirkningen af miljøet, er oplistet i det nedenstående.

16.1.1 Landskab (Visuelle forhold)

Lokalplanens bestemmelser omkring omfang, placering og udseende bidrager til at minimere de visuelle gener ved naboarealerne og sikre et byggeri, som passer ind i områdets skala og udtryk.

16.1.2 Kulturarv

Der vurderes ikke at være behov for, at indarbejde afværgetiltag i planforslaget, da planlægningen ikke vil medføre en væsentlig påvirkning af kulturarv.

16.1.3 Befolkning og menneskers sundhed

Lokal luftkvalitet

Der vurderes ikke at være behov for, at indarbejde afværgetiltag i planforslaget, da planlægningen ikke vil medføre en væsentlig påvirkning af luftkvaliteten.

Lugtgener fra nærliggende biogasanlæg

Der vurderes ikke at være behov for, at indarbejde afværgetiltag i planforslaget, da planlægningen ikke påvirkes væsentligt af lugtgener fra nærliggende biogasanlæg.

Rekreativ værdi

Der vurderes ikke at være behov for, at indarbejde afværgetiltag i planforslaget, da planlægningen vil medføre en positiv påvirkning af rekreative værdier.

Støj

Der er indarbejdet bestemmelser i lokalplanen, som sikrer, at støjpåvirkningen fra lokalplanområdet ikke overskrider gældende grænseværdier for virksomhedsstøj.

Trafiksikkerhed

Der er indarbejdet bestemmelser i lokalplanen, som sikrer, at trafiksikkerheden for særligt cyklister og fodgængere øges. Bestemmelserne sikrer, at der etableres stisystem og overgange, hvor det er nødvendigt, for at cyklister og fodgængere kan bevæge sig sikkert rundt.

Etableringen af et signalanlæg i veikrydset mellem Tingvejen og Grimstrupvej er en forudsætning for trafikafviklingen i området og til og fra lokalplanområdet. Derudover anbefales det at der etableres en svingbane ved vejadgang ind til lokalplanområdet.

16.1.4 Natur

Der vurderes ikke at være behov for, at indarbejde afværgetiltag i planforslaget, da planlægningen ikke vil medføre en væsentlig påvirkning af natur, herunder § 3 beskyttet natur.

16.1.5 Vand

Der er indarbejdet bestemmelser i Lokalplanforslag nr. 10-030-0007, som sikrer, at miljøpåvirkningen på overfladevand og vandløb minimeres.

For at undgå at overfladevand med miljøfremmede stoffer nedsiver i området som er udlagt med drikkevandsinteresser, vil overflader, grøfter og regnvandsbassiner blive forbundet til et særskilt udledningssystem med olieudskillere, således det ikke uhensigtsmæssigt nedsiver. For yderligere at undgå at overfladevand med miljøfremmede stoffer nedsiver i grøfterne, kan der integreres membran i grøfterne.

Det bør overvejes, hvorvidt der skal etableres separat afledning af regnvand fra tage til regnvandsbassinet, således regnvandet ikke bliver forurennet med miljøfremmede stoffer inden det når rensningsforanstaltningerne i regnvandsbassinet.

Der vurderes ikke at være behov for, at indarbejde yderligere afværgetiltag i planforslaget, da planlægningen ikke vil medføre en væsentlig påvirkning af vandkvaliteten i relation til planområdet. Eventuelle påvirkninger vil blive håndteret i forbindelse med den konkrete udledningstilladelse.

16.1.6 Jord

For at undgå at overfladevand med miljøfremmede stoffer nedsiver i grøfterne inden for område med drikkevandsinteresser, vil blive forbundet til et særskilt udledningssystem med olieudskiller, således det ikke uhensigtsmæssigt nedsiver, kan der integreres membran i grøfterne.

17 MANGLEDE VIDEN OG USIKKERHEDER

Formålet med miljøvurdering er at sikre et godt beslutningsgrundlag og derved at håndtere de miljømæssige påvirkninger, inden der gives tilladelse til projektet.

Grundlaget for vurderingerne er beskrevet i de enkelte kapitler. Det har været et godt grundlag for at vurdere de miljømæssige konsekvenser af projektet, og det vurderes generelt, at der ikke er væsentlige mangler i oplysningerne.

18 FORSLAG TIL OVERVÅGNING

Ifølge miljøvurderingsloven skal der opføres et overvågningsprogram af de væsentlige indvirkninger på miljøet.

Idet miljøvurderingen ikke indeholder nogle væsentlige påvirkninger på miljøet, er der ikke opført et overvågningsprogram.

19 REFERENCER

Referencerne fremgår samlet i det efterfølgende i alfabetisk rækkefølge.

Bekendtgørelse af lov om miljøvurdering af planer og programmer og af konkrete projekter (VVM), LBK nr 1976 af 27/10/2021, <https://www.retsinformation.dk/eli/lta/2021/1976>

Bekendtgørelse om udpegning og administration af internationale naturbeskyttelsesområder samt beskyttelse af visse arter, BEK nr. 2091 af 12/11/2021. <https://www.retsinformation.dk/eli/lta/2021/2091>

Danmarks Miljøportal. § 3 besigtigelser, aktivitet ID 753043. <https://naturereport.miljoportal.dk/753043>

DCE, 2019. Luftforurening. Set 6/10-2022. <http://lpdv.spatialsuite.dk/spatialmap>

DCE, 2019. Luftforurening. Set 6/10-2022. <http://lpdv.spatialsuite.dk/spatialmap>

DCE, 2022. Luftkvalitet 2020, Status for den nationale luftkvalitetsovervågning i Danmark. chrome-extension://efaidnbmnnnibpcajpcglclefindmkaj/https://dce2.au.dk/pub/SR467.pdf

Ellermann, T., Brandt, J., Hertel, O., Loft, S., Andersen, Z. J., Raaschou-Nielsen, O., Bønløkke, J., Sigaard, T. (2014) Luftforureningens indvirkning på sundheden i Danmark. Nationalt Center for Miljø og Energi. Videnskabelig rapport fra DCE nr.96

Institut for Miljøvidenskab, 2022, Overvågningsprogrammet, set 6/10-2022, <https://envs.au.dk/faglige-omraader/luftforurening-udledninger-og-effekter/overvaagningsprogrammet/>

Jordforureningslovens Areal Register, <https://jaroff.rsyd.dk/>

Miljøstyrelsen, 04-08-2022, Afgørelse – Revurdering af miljøgodkendelser til Nature Energy Korsbro A/S <https://dma.mst.dk/vis-sag/1473455>

Miljøstyrelsen, 2001. Biologiske effekter af toksiske stoffer i regnbetingede udløb, <https://www2.mst.dk/udgiv/publi-kationer/2001/87-7944-581-0/pdf/87-7944-582-9.pdf>

Miljøstyrelsen, 2020. Natura 2000-basisanalyse 2022-2027 Vadehavet. <https://mst.dk/media/194528/n89-vadehavet.pdf>

Miljøstyrelsen, 2022, Måling og vurdering af luftforureningen, set 6/10-2022, <https://mst.dk/luft-stoej/luft/overvaagning-af-luftforurening/maaling-og-vurdering-af-luftforureningen/>

Miljøstyrelsen, Grænseværdier for flyvepladser, <https://mst.dk/luft-stoej/stoej/stoejgraenser/graensevaerdier-flyvepladser/>

Miljøstyrelsen, Grænseværdier for motorsportsbaner, <https://mst.dk/luft-stoej/stoej/stoejgraenser/graensevaerdier-for-motorsportsbaner/>

Miljøstyrelsen, Grænseværdier for vejtrafik, <https://mst.dk/luft-stoej/stoej/stoejgraenser/graensevaerdier-vejtrafik/>

Miljøstyrelsen, Grænseværdier for virksomheder, <https://mst.dk/luft-stoej/stoej/stoejgraenser/graensevaerdier-virksomheder/>

Miljøstyrelsen, Hvem kan og skal gøre noget ved lugtgener, <https://mst.dk/luft-stoej/luft/saerligt-for-borgere-om-luftforurening/hvem-kan-og-skal-goere-noget-ved-lugtgener/>

Miljøstyrelsen, Vandområdeplan for Jylland og Fyn, <https://miljoegis.mim.dk/spatial-map?profile=vandrammedirektiv3hoering2021>

Miljøstyrelsen. EU's vandrammedirektiv, sidst tilgået d. 23.09.2022. <https://mst.dk/natur-vand/natur/international-naturbeskyttelse/eu-direktiver/eus-vandrammedirektiv/>

Region Syddanmark, 2020. Råstofplan 2020 for Region Syddanmark, <https://regionsyddanmark.dk/media/anrpp1nj/r%C3%A5stofplan-2020-for-region-syddanmark-1.pdf>

Slots- og Kulturstyrelsen. Fredede & bevaringsværdige bygninger, sidst tilgået d. 15.09.2022. <https://www.kulturarv.dk/fbb/frededeDanmarksKort.pub>

Teknik og Miljø, Esbjerg Kommune, 2022. Revurdering af miljøgodkendelser til Nature Energy Korsbro. <https://dma.mst.dk/vis-sag/1473455>

Thomas Kjær Christensen, Mogens Hansen, Jens Erik, Danmarks Miljøundersøgelser, Københavns Lufthavne A/S, Statens Luftfartsvæsen, 2010. Vejledning til flyvepladser vedr. anlæg med risiko for tiltrækning af fugle nær flyvepladser.

Vejdirektoratet, 2009. Vejkonstruktioner, https://www.klimatilpasning.dk/media/382794/vra-v311-v4_afvan-ding__pub_.pdf

Vejledning til flyvepladser vedr. anlæg med risiko for tiltrækning af fugle nær flyvepladser, Teknisk rapport fra Dansk Fuglekollisionskomité, 2010, <https://www.cwwp.info/wp-content/uploads/2020/07/Vadomrader.pdf>

WHO – World Health Organization (1999) Guidelines for community noise. World Health Organization

WHO – World Health Organization (2011) Burden of disease from environmental noise - quantification of healthy life years lost in Europe. World Health Organization

Til
Esbjerg Kommune

Dokumenttype
Regnvandshåndteringsplan

Dato
April, 2024

Regnvandshåndteringsplan

Erhvervsområde og Transportcenter, Korskro - Esbjerg



Regnvandshåndteringsplan

Erhvervsområde og Transportcenter, Korskro - Esbjerg

Projektnavn **Erhvervsområde og Transportcenter, Korskro - Esbjerg**

Projektnr. **1100037747**

Modtager **Esbjerg Kommune**

Dokumenttype **Regnvandshåndteringsplan**

Version **3.0**

Dato **April, 2024**

Udarbejdet af **MLDN**

Kontrolleret af **ATQU**

Godkendt af **MLDN**

Beskrivelse **Regnvandshåndteringsplan for nyt erhvervsområde og transportcenter ved Korskro i Esbjerg Kommune.**

Rambøll
Olof Palmes Allé 22
DK-8200 Aarhus N

T +45 5161 1000

Confidential

Indhold

1.	Formål	2
2.	Datagrundlag	2
3.	Plangrundlag	3
4.	Forundersøgelser	6
5.	Dimensioneringskriterier for regnhændelser	9
6.	Strømningsveje og oplande	9
7.	Grundvand	11
8.	Hverdagsregn	12
9.	Skybrudsregn	16
10.	Mulige skybrudsforanstaltninger	21
11.	Opsummering	22

1. Formål

Det planlægges at etablere et erhvervsområde og transportcenter ved Korskro, afkørsel 73 på E20 Esbjergmotorvejen. Lokalplanområdet består af to matrikler, 27i Skads, Esbjerg Jorder, 4m Lunde, Esbjerg Jorder og hovedparten af en tredje matrikel 4l Sadderup, Esbjerg Jorder samt en mindre del af en vejmatrikel. Området omfatter et samlet areal på ca. 14,8 ha.

Som en del af planlægningen indgår nærværende regnvandshåndteringsplan som har til formål, at sikre, at der ikke er en øget risiko for oversvømmelse og afstrømning ved gennemførelse af projektet. Risiko for oversvømmelse og øget afstrømning vurderes indenfor og udenfor projektområdet, for hverdagsregn og skybrud.

Lokalplanområdets overfladevand skal håndteres med lokale LAR-løsninger, uden fritstående vandspejl, grundet den nærtliggende lufthavn og risiko for tiltrækning af fugle til området (birdstrike).

Derfor udføres en analyse af strømningsveje, nedsivning og lavninger for det eksisterende terræn. Dette sammenholdes med bebyggelsesplanen (2D-plan) og det undersøges om der sker oversvømmelse af byggefeltet eller en forøgelse af afstrømningsmængden til sårbare områder indenfor og udenfor projektområdet, med udgangspunkt i det eksisterende terræn, boreprofiler og nedsivningsforøg.

Ligeledes vurderes det om der er behov for etablering af yderligere lavninger i området i forhold til skybrudsregnen. Dette gøres for at opnå et robust planområde ved større skybrudsregn.

2. Datagrundlag

Regnvandshåndteringsplanen udarbejdes på baggrund af følgende:

- Udkast til bebyggelsesplan (2D), af juni 2023
- Grundkort (Kort fra matrikelstyrelsen)
- Højdemodel i SCALGO Live (2023)
- HIP-Grundvandsmodel
- GEUS-Jordartskort
- Boreprofiler af 4. februar 2020 (Se Bilag 1)
- Nedsivningstest udført marts 2024 (se Bilag 2)

Bebyggelsesplan

Udkast til bebyggelsesplanen ses af Figur 1, hvor der er indtænkt muligheder for erhverv og et transportcenter, samt plads til LAR-løsninger. Planområdet inddeles således at den vestlige del primært bruges til erhverv, mens den centrale og østlige del vil være transportcenter.



Figur 1 – Udkast til bebyggelsesplan for lokalplanområdet, erhvervsområdet er markeret med rød og transportcenter er markeret med blå.

Det forventes at den samlede befæstelsesgrad for området bliver 70%, med veje, erhvervsområde, transportcenter og parkering, hvilket udgør et samlet befæstet areal på 10,4 ha, så tabel 1.

Totalt areal [ha.]	14,8
Befæstelsesgrad [-]	0,70
Befæstet areal [ha.]	10,4

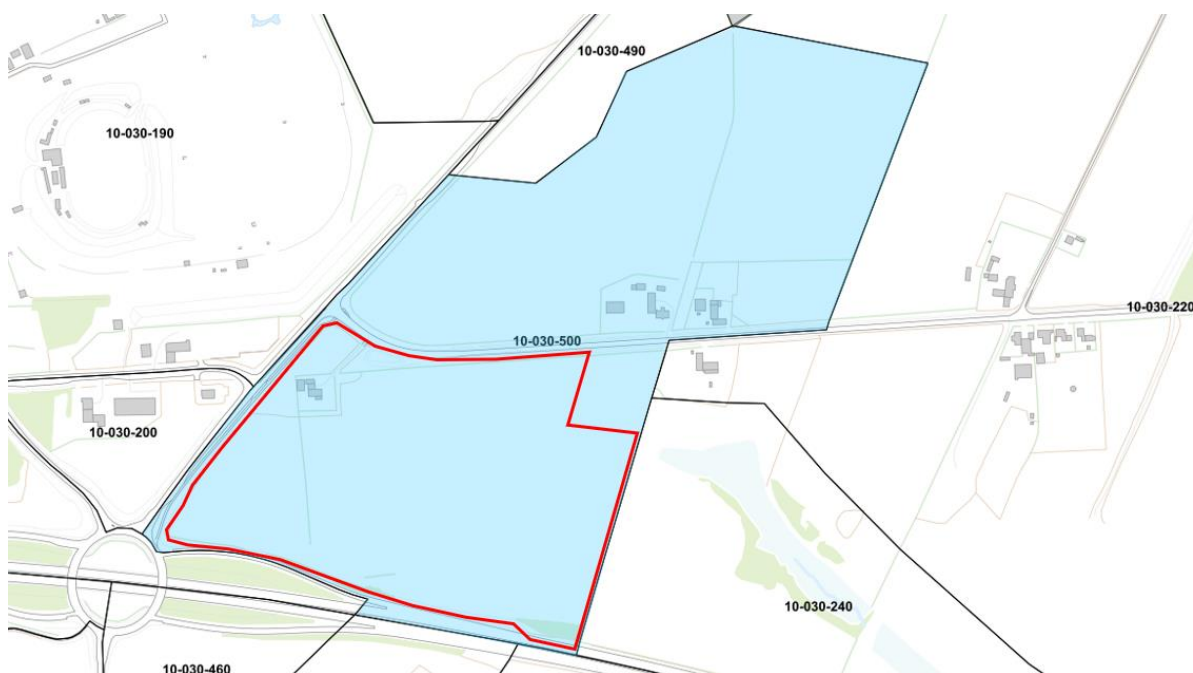
Tabel 1 – Arealopgørelse for lokalplanområdet

3. Plangrundlag

Kommuneplan

I Esbjerg Kommunes gældende Kommuneplan 2022-2034, er planområdet udpeget som erhvervsområde. Planområdet ligger indenfor kommuneplanramme 10-030-500, og er navngivet "Område ved Tingvejen og Motorvejen".

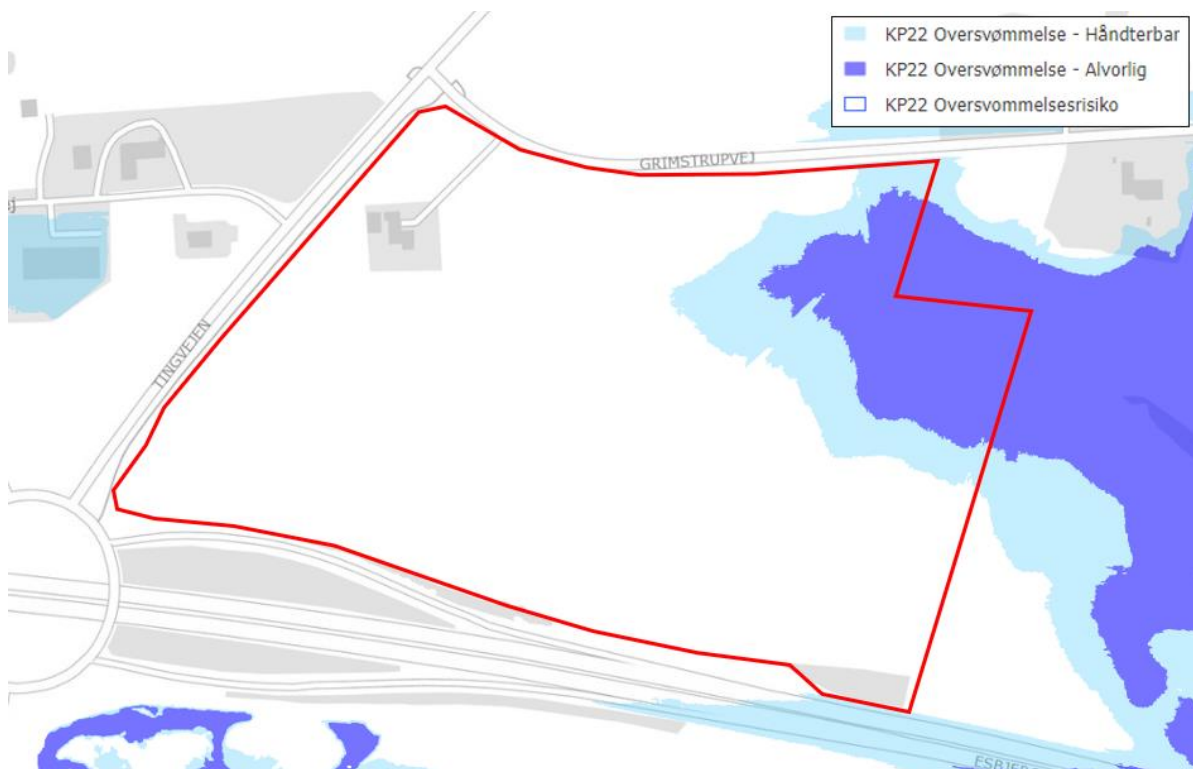
Planområdet udlægges med mulighed for erhverv i miljøklasse 5-7. Inden for rammeområdet skal der sikres areal til og udfoldelsesmuligheder for trafikcenter og beslægtede aktiviteter, se figur 2 for plan udbredelse.



Figur 2 – Kommuneplanområde.

Dele af rammeområdet ligger inden for et område med risiko for oversvømmelse, se figur 3. Som forundersøgelse for udarbejdelse af lokalplan for området skal det vurderes, om der skal etableres afværgeforanstaltninger til sikring mod potentielle skader i forbindelse med oversvømmelse.

Kommuneplanrammen er beliggende indenfor et område med vådområderestriktioner, og der må, efter aftale med Esbjerg Lufthavn, ikke være blanke vandspejl indenfor lokalplanområdet.

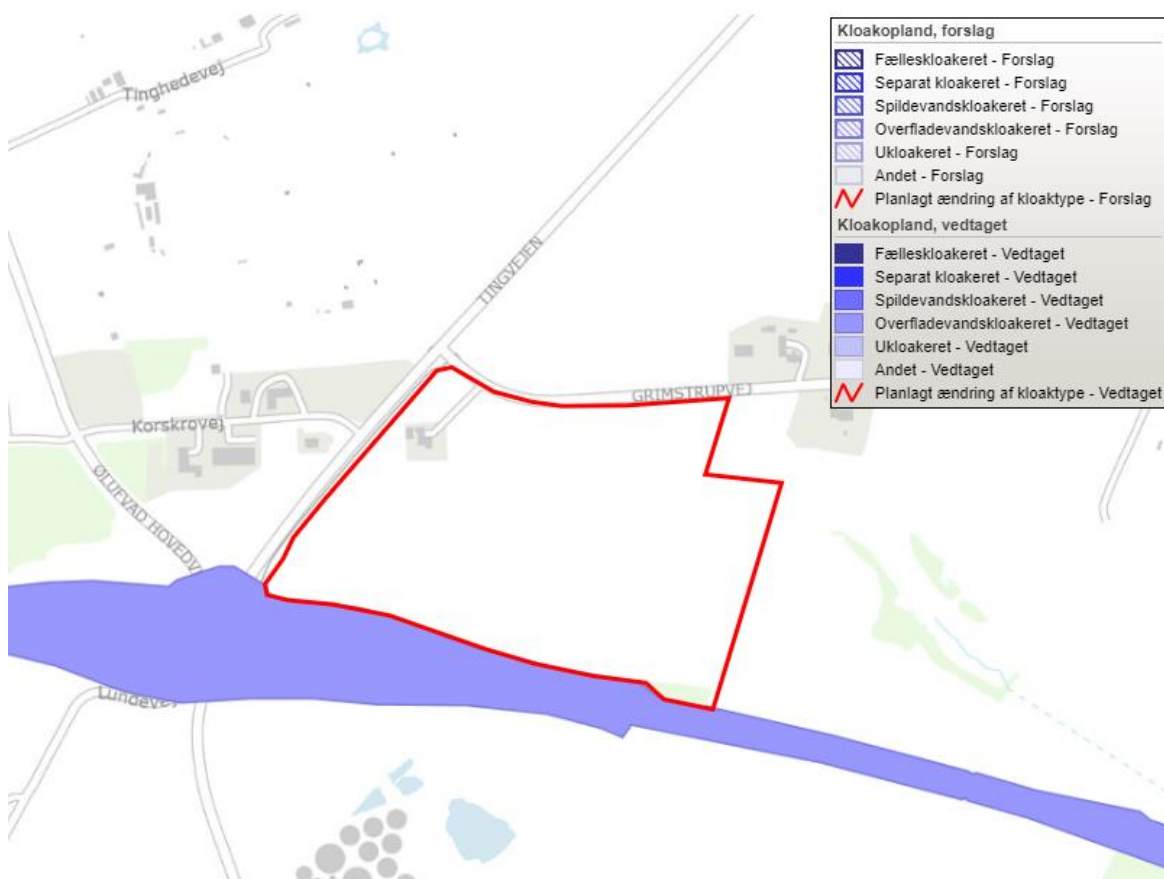


Figur 3 – Område med risiko for oversvømmelse.

Spildevandsplan

Lokalplanområdet er ikke omfattet af Esbjerg Kommunes spildevandsplan. Syd for projektområdet er der et overfladevandskloakeret område, se figur 4. Der udarbejdes tillæg til spildevandsplanen, som vil inddrage lokalplanområdet som et spildevandskloakeret område.

Alt tag- og overfladevand skal håndteres lokalt ved nedsivning, sådan der ikke sker tilstandsændring for den beskyttede natur og forbehold fra lufthavnen respekteres. Området er planlagt til at være alment forsynet.



Figur 4 – Gældende spildevandsplan for lokalplanområdet.

4. Forundersøgelser

Der er i forbindelse med opstarten af projektet, udført boreprofiler forskellige steder i lokalplanområdet. Boreprofilerne viser jordart og vandspejlsniveau tre forskellige steder indenfor området, se figur 5. Profilerne er kort gennemgået i tabel 2, og er vedlagt i bilag 1.



Figur 5 – Placering af boreprofiler indenfor lokalplanområdet.

Profil 1 - GB1 (Sydøstligt hjørne)		Profil 2 - GB2 (Sydvestligt hjørne)		Profil 3 - GB3 (Nordlige del)	
VSP: 4,3 m under terræn		VSP: 7,5 m under terræn		VSP: 3,8 m under terræn	
0,0-0,3 m	Muld, Ler	0,0-0,9 m	Muld, Ler	0,0-0,6 m	Muld, Ler
0,3-5,4 m	Sand, fint	0,9-1,1 m	Ler	0,6-3,4 m	Sand
5,4-10,0 m	Sand, Morænesand	1,1-2,4 m	Sand	3,4-3,7 m	Ler
		2,4-5,5 m	Ler	3,7-10,0 m	Sand
		5,5-17,0 m	Sand		

Tabel 2 – Opsummering af boreprofiler af 4. februar 2020.

De tre profiler giver et godt billede af de eksisterende forhold i lokalplanområdet, og hvilke jordarter der kan forventes at være. I alle tre profiler fremgår der meget sand, med gunstige muligheder for nedsivning, især mod nord og sydøst.

Ved LAR-anlæg er det vigtigt at have undersøgt de nutidige og fremtidige forventede grundvandsforhold, samt den hydraulisk ledningsevne i planområdet, da det afgørende for det nødvendige anlægsareal. Derfor er der i marts 2024 udført 4 nedsivningsprøver, for at afklare den hydraulisk ledningsevne i området.

De 4 nedsivningsprøvers placering kan ses på figur 6.



Figur 6 – Placering af nedsivningsprøver indenfor lokalplanområdet.

Resultaterne fra de 4 prøver kan ses i tabel 3.

	Forsøg 1	Forsøg 2	Forsøg 3	Forsøg 4
Hydraulisk ledningsevne [m/2]	$1,6 \times 10^{-4}$	$4,3 \times 10^{-5}$	$1,5 \times 10^{-4}$	$4,5 \times 10^{-4}$

Tabel 3 – Hydraulisk ledningsevne fundet ved nedsivningstest i marts 2024.

De viser overvejende gode forhold til at nedsive overfladevand, og er anvendt til kontrolberegninger af de dimensionerede anlæg i afsnit 9.

§3 Beskyttet natur

Indenfor lokalplanområdet er der ikke nogen §3 beskyttet naturtyper, nærmest beskyttede område er en mose umiddelbart øst for lokalplanområdet.

Byggelinjer

Lokalplanområdet kommer ikke i konflikt med nogen byggelinjer.

Vandløb

Øst for lokalplanområdet løber Dyring Bæk, der efter krydsningen med Esbjergmotorvejen er et målsat vandløb. Dyring Bæk er i dårlig samlet økologisk tilstand, og er målsat til god samlet økologisk tilstand i Vandplan 3.



Figur 7 – §3 beskyttede naturtyper, beskyttede vandløb og skovbyggelinjer i nærområdet til lokalplanområdet.

Lufthavn

Ca. 1 km Vest for lokalplanområdet ligger Esbjerg Lufthavns landingsbane, og gældende regler og forbehold i forbindelse med placeringen tæt på lufthavnen overholdes.

Drikkevandsinteresser

Lokalplanområdet ligger indenfor et område med drikkevandsinteresser, men med over 1,3 km til nærmest område med særlige drikkevandsinteresser, se figur 8.



Figur 8 – Drikkevandsinteresse i lokalplanområdet.

For at minimere risiko for forurening fra den tunge trafik til og fra transportcenteret, installeres der olie- og benzinudskiller inden overfladevandet ledes til nedsivning.

5. Dimensioneringskriterier for regnhændelser

Til analyse af strømningsveje og skybrudsvand for det eksisterende terræn anvendes SCALGO Live. På baggrund af højdemodel og nedbørsdybde simuleres fyldning af grøfter, skybrudslavninger og strømningsveje i eksisterende terræn.

SCALGO Live er en såkaldt glasplademodel, hvor der ikke medregnes fordampning og nedsivning regnes ud fra et forhold mellem nedbør og afstrømning. Det antages, at alt servicevand håndteres i de fremtidige LAR-anlæg, således det kun er skybrudsvand der afstrømmer fra planområdet.

Gentagelsesperiode	T=1	T=5	T=100
Sikkerhedsfaktor	1,30	1,30	1,30
Varighed af hændelse [min.]	240	240	240
Intensitet [$\mu\text{m/s}$]	1,87	2,88	5,66
Regndybde [mm]	27	42	82
Koordinatsæt	Northing: 6153088 / Easting: 474354 (WGS84, Zone 32)		

Tabel 4 – Dimensioneringskriterier til udregning af vanddybde.

*Til udregning af nedbørsdybden anvendes SVK's regionale regnrække ver. 4,1.

For serviceregnen anvendes en gentagelsesperiode på 1 og 5 år og sikkerhedsfaktor på 1,30, hvilket giver en nedbørsintensitet på henholdsvis 1,87 og 2,88 $\mu\text{m/s}$ svarende til en regndybde på 27 og 42 mm, ved en varighed på 240 min. Skybrudsvandet regnes med en gentagelsesperiode på 100 år og sikkerhedsfaktor på 1,30, hvilket giver en nedbørsintensitet på 5,66 $\mu\text{m/s}$ svarende til en regndybde på 82 mm, ved en varighed på 240 min.

6. Strømningsveje og oplande

Terræn

Indenfor lokalplanområdet er terrænet hovedsageligt skrående mod det nordøstlige hjørne, med topkote i det sydvestlige hjørne. Højeste kote indenfor lokalplanområdet er 36.40m (DVR90), mens laveste kote er 26.90m (DVR90). Den gennemsnitlige hældning fra det sydvestlige til det nordøstlige hjørne er 19 ‰.



Figur 9 – Terræn indenfor lokalplanområdet, der falder jævnt mod det nordøstlige hjørne af grunden.

Confidential

Strømningsveje

Strømningsvejene indenfor lokalplanområdet løber som vist på figur 10. Grundet det store fald fra sydvest til nordøst opstaves der ikke store mængder vand indenfor planområdet, og der er derfor ingen lavninger til opbevaring af skybrudsvand, som skal reetableres. Det skal derimod sikres at hverdagsregnen indenfor lokalplanområdet kan opsamles og nedsives.



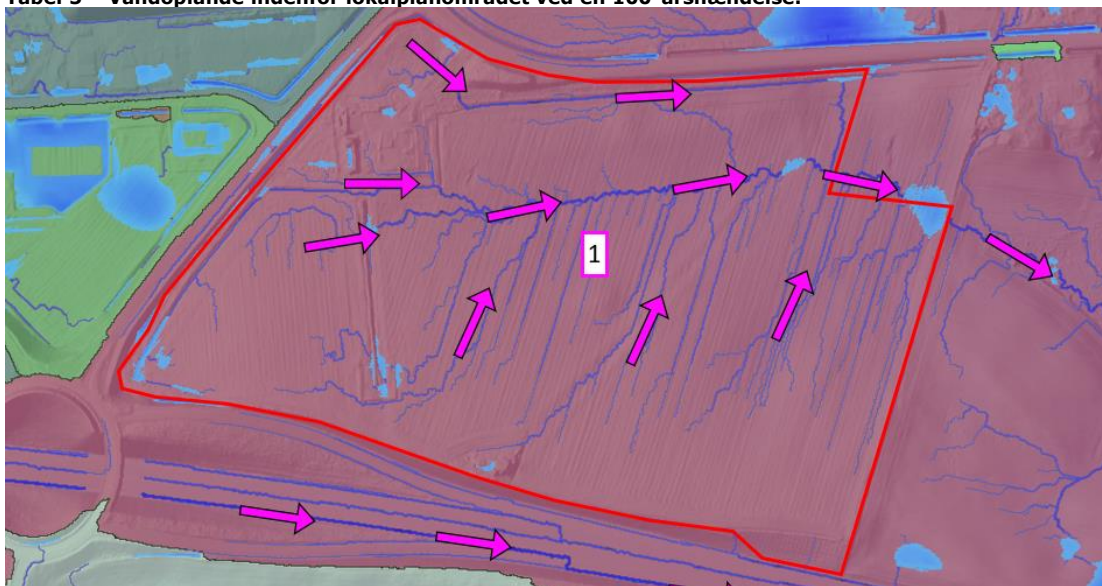
Figur 10 – Strømningsveje indenfor lokalplanområdet ved T=100.

Vandopland

Hele lokalplanområdet er placeret indenfor samme vandopland, hvor vandet strømmer mod nordøst og videre til Dyring Bæk. Vandoplandet er ved en 100-årshændelse 486 km² stort, og strækker sig langt mod øst. Ved de eksisterende forhold er der 177 m³ lavningsvolumen indenfor planområdet, og der afstrømmer og nedsiver henholdsvis 5.461 m³ og 7.229 m³ fra området.

Nr.	Størrelse [ha.]	Lavningsvolumen [m ³]	Afstrømningsvolumen [m ³]	Nedsivning [m ³]
1	14,8	177	5.461	7.229

Tabel 5 – Vandoplande indenfor lokalplanområdet ved en 100-årshændelse.



Figur 11 – Lokalplanområdets placering i vandoplandet ved en 100-årshændelse.

7. Grundvand

For at undersøge grundvandsdybden er der foretaget en HIP-screening. Screeningen viser at grundvandsspejlet står højest i den østlige del af lokalplanområdet, dog relativt langt fra terræn. Grundvandsspejlet er cirka 3 meter under terræn, hvor det står højest, i vinterperioden. Dybden i screeningen passer fint med de målte vandspejlskoter i boreprofilerne. På figur 12, kan grundvandsspejlet ved en dybde på 2 og 3 meter ses.



Figur 12 – Terrænnært grundvandsspejl i vinterperioden. Til venstre ved en dybde på 2 meter, til højre ved en dybde på 3 meter, jf. DK-Model HIP.

For LAR-anlæg anbefales at der som minimum er 1 m til grundvandsspejlet hvilket ud fra screeningen kan anses opfyldt. Det anbefales at udføre målinger i marken for at få mere præcise data at arbejde ud fra.

I HIP's fremtidsvurdering (RCP4.5-scenari) vil grundvandet nærme sig en kritisk dybde i mellem 2071-2100, hvilket skal tages med i vurderingen og placering af de planlagte LAR-anlæg.



Figur 13 – Ekstremværdier for RCP 4.5 2071-2100 fremtidsvurdering, jf. DK-Model HIP. Til venstre er grundvandsdybde 1 meter og til højre 1,5 meter ved T=100.

8. Hverdagsregn

Det planlægges at befæste 70% af lokalplan, hvilket svarer til et befæstet areal på 10,4 ha. Hverdagsregnen skal, grundet Esbjerg Lufthavn, håndteres ved hjælp af grøfter og lavninger hvorfra vandet kan nedsive, således der ikke dannes permanente vandspejle.

Det planlægges at etablere min. 6500 m³ volumen til håndtering af regnvand, fordelt mellem grøfter og skybrudslavninger. Volumen sikrer at området kan nedsive og tilbageholde en 100-årshændelse.

I tabel 7 ses areal- og volumenopgørelsen for lokalplanområdet.

Type	Areal [ha.]	Volumen [m ³]
Grønt område	3,2	-
Bygninger	4,2	-
Vej/parkering	6,2	-
Grøfter	0,6	2.745
Skybrudslavninger	0,6	3.850

Tabel 7 – arealopgørelse for den fremtidige bebyggelse

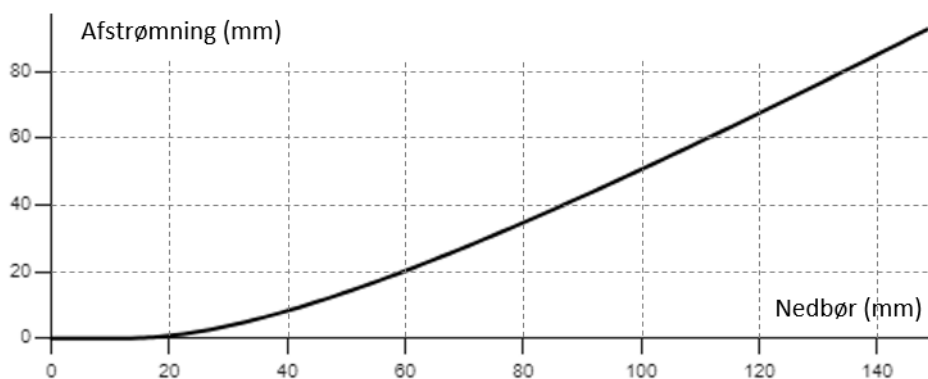
Grøfter er placeret langs vejforløbet indenfor planområdet, mens skybrudslavninger er placeret i lavpunkter indenfor planområdet. På figur 14, ses et forslag til fordeling af grøfter og lavninger i lokalplanområdet. På figuren er der også illustreret bygninger og vej/parkering.



Figur 14 – Arealdække af lokalplanområdet.

For at sikre at der er nok kapacitet i det planlagte grøfte- og lavningssystem, er det i SCALGO Live undersøgt hvordan vandet opstøver og afstrømmer under en 1- og 5-årshændelse. Alle grøfter og lavninger gøres hydraulisk forbundet, for at sikre bedste mulig udnyttelse af det tilgængelige overfladeareal til nedsivning.

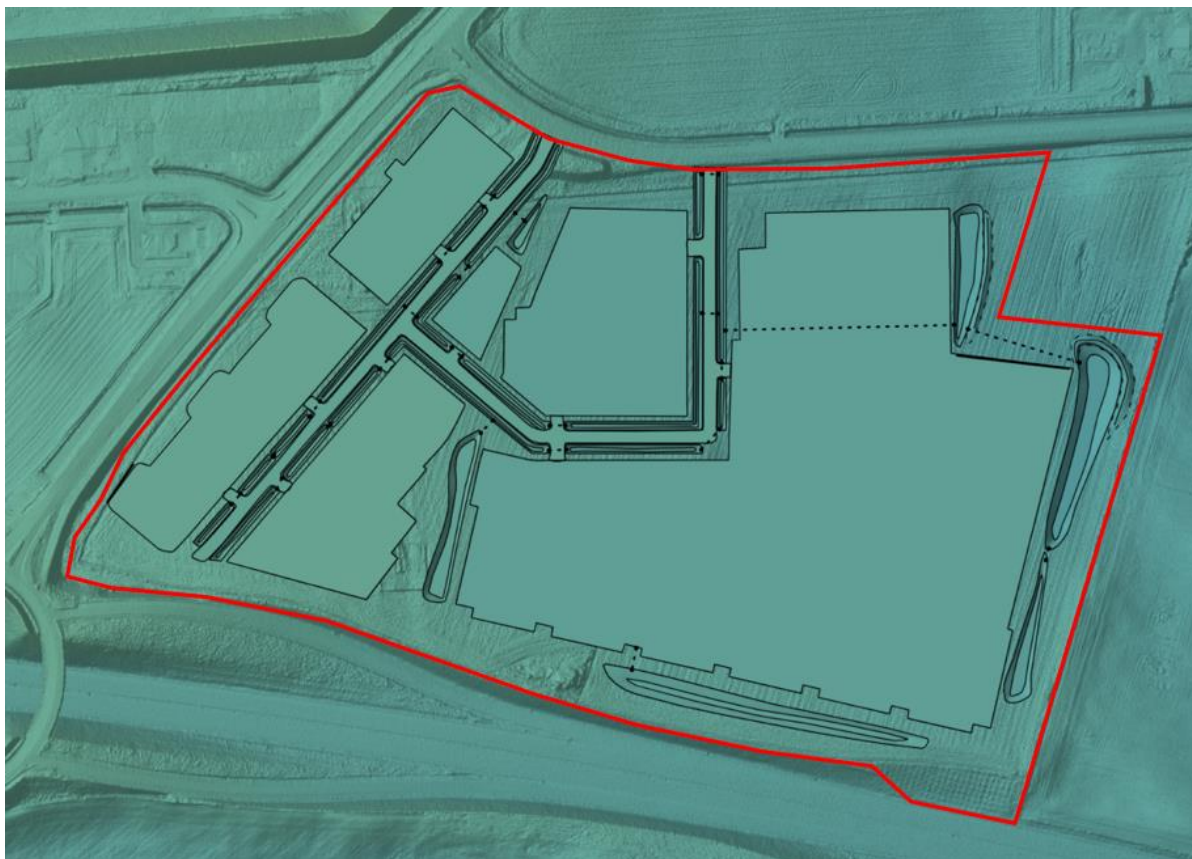
Der er til analysen anvendt afstrømningsfunktionen for finsandet jord (høj kompaktering), på baggrund af boreprofiler og GEUS-Jordartskort, se afstrømningsfunktionen på figur 15.



Figur 15 – Afstrømningsfunktion anvendt indenfor lokalplanområdet

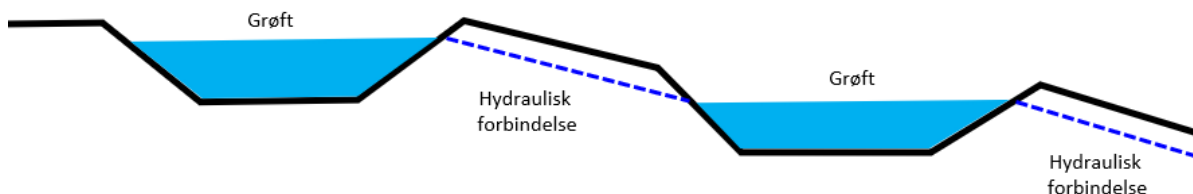
Fremtidigt terræn

På figur 16 ses det fremtidige terræn indenfor lokalplanområdet, med grøfter, lavninger og hydrauliske forbindelser.



Figur 16 – fremtidigt terræn indenfor lokalplanområdet.

Grøfter og lavninger er forbundet således at det virker som et trappesystem, ud fra princippet vist på figur 17. Dette er valgt for at kompensere det store fald mod nordøst, og sikre de bedst mulige forhold for nedsivning i grøfter og lavninger.

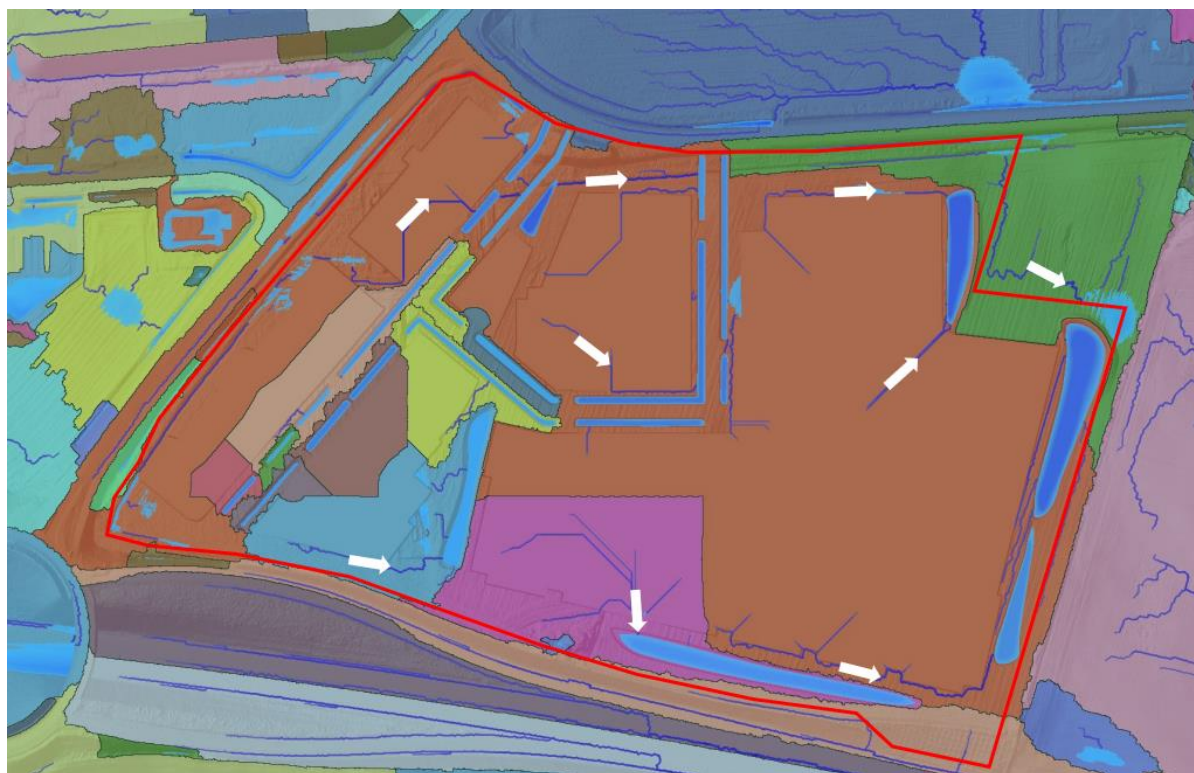


Figur 17 – Principskitse for hydrauliskforbindelse.

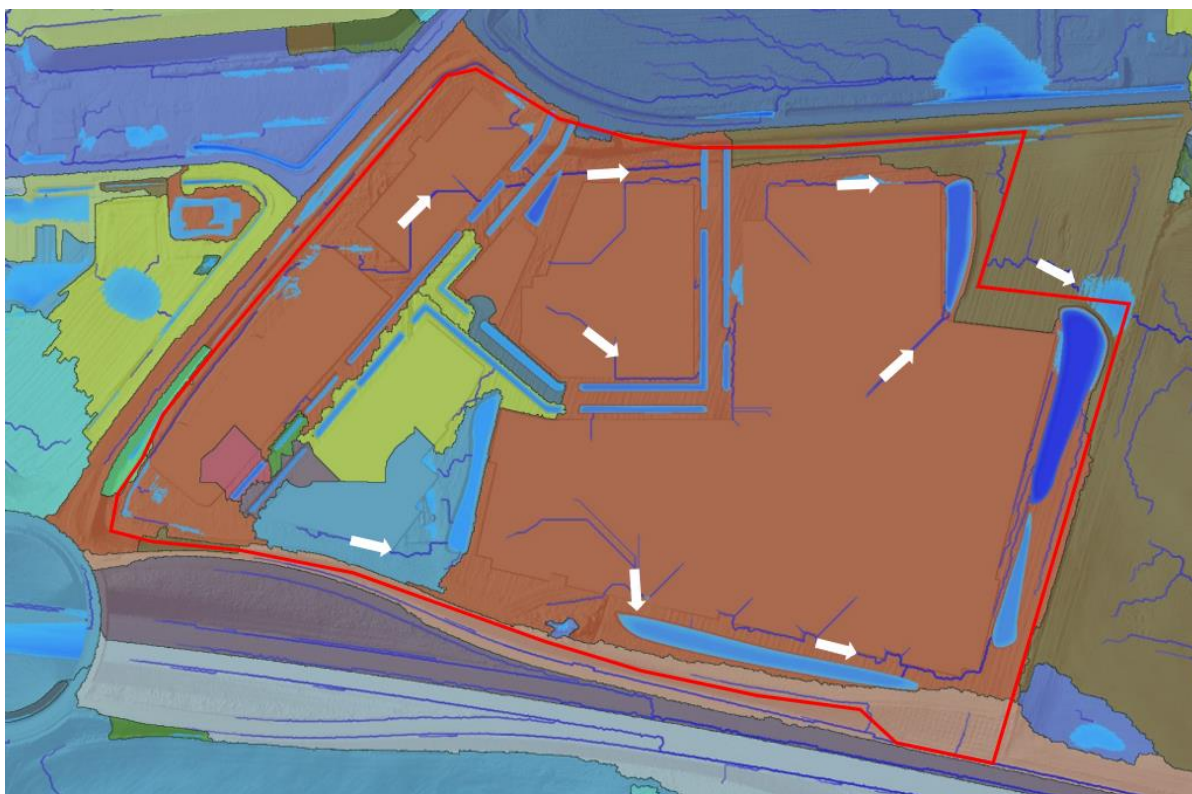
I den videre projekteringsfase, skal der udarbejdes en kote plan, således vandet fra veje og parkeringspladser, der skal ledes gennem olie- og benzinudskiller, har fald mod grøfter.

1- og 5-Årshændelse

Ved en 1- og 5-årshændelse ønskes alt regnvand håndteret indenfor lokalplanområdet, hvorfra det kan nedsives i grøfter og skybrudslavninger. Figur 18 og 19 viser at det ved begge hændelser er muligt at håndteres regnvandet indenfor planområdet. Dette ses ved at der ikke er nogen vandoplande (markeret med forskellige farver indenfor projektområdet) der strækker sig ud af området.



Figur 18 – Oversvømmelse, strømningsveje og vandoplande ved en 1-årshændelse.



Figur 19 – Oversvømmelse, strømningsveje og vandoplande ved en 5-årshændelse.

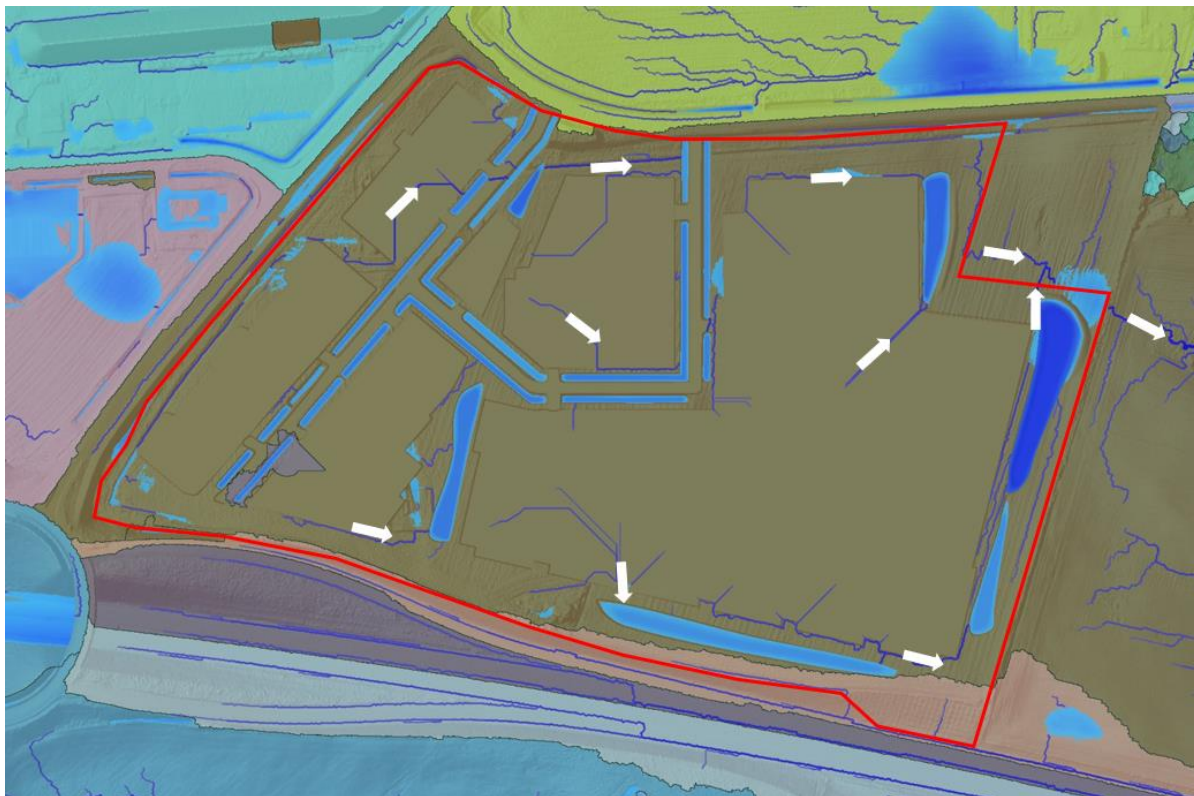
Olie- og benzinudskiller

For at beskytte mod oliespild og eventuel miljøforurening, planlægges det at etablere olie- og benzinudskiller i forbindelse med alle parkerings- og vejarealer. OBU'erne skal virke som rensning af overfladevand fra vej- og parkeringsareal inden det udledes til grøfter.

Olie- og benzinudskiller skal som minimum være af klasse 1 med sandfang og prøvetagningsbrønd.

9. Skybrudsregn

Ved en 100-årshændelse vil der, jf. Scalgo-modellen, ikke være tilstrækkelig lavningsvolumen og nedsivningskapacitet, i grøfter og skybrudslavninger, til at tilbageholde alt regnvandet indenfor lokalplanområdet, se figur 20 og tabel 8.



Figur 20 – Oversvømmelse, strømningsveje og vandoplande ved en 100-årshændelse, i Scalgo-modellen.

	Eksisterende	Fremtidig
Opmagasineret [m ³]	177	4.590
Afstrømningsvolumen [m ³]	5.461	5.169
Nedsivet [m ³]	7.229	3.108
Total	12.867	12.867

Tabel 8 – Eksisterende og fremtidig vandforhold i projektområdet ved en 100-årshændelse, i Scalgo-modellen.

Derfor anvendes de reelle nedsivningshastigheder, se bilag 2, til en kontrolberegning af arealer og volumener til nedsivning indenfor lokalplanområdet.

Til kontrolberegninger er Spildevandskomiteens "LAR-Regneark 2023" og "Regionale Regnrække 2023" anvendt, hvor der undersøges efter gentagelsesperioder, areal, afløbstal og volumener. De hydrauliske ledningsevner vist i tabel 3 er anvendt, hvor forsøg 1 og 3 er beregnet sammen, da testresultaterne er meget tæt på hinanden.

Kontrolberegninger

For at undersøge mulighederne for nedsivning, beregnes den nødvendige dybde af grøfter og nedsivningsbassiner på de udlagte arealer. I den første test, regnes alle areal som nedsivningsbassiner. Herefter specificeres områder mellem grøfter og nedsivningsbassiner, for at kontrollere at det udlagte areal kan håndtere den nødvendige mængde regn.

Kontrol 1

I kontrol 1 er der anvendt en befæstelsesgrad på 70% for planområdet, og et samlet nedsivningsareal på 1,2 ha. Se resultater i figur 21.

Forsøg 1 og 3 - Med 70% Befæstelse	T1	T5	T10	T25	T50	T100
Nedsivningshastighed [m/s]	$1,6 \times 10^{-4}$	$1,6 \times 10^{-4}$	$1,6 \times 10^{-4}$	$1,6 \times 10^{-4}$	$1,6 \times 10^{-4}$	$1,6 \times 10^{-4}$
Oplandsareal [ha]	14,8	14,8	14,8	14,8	14,8	14,8
Befæstelsesgrad [%]	70	70	70	70	70	70
Befæstet areal [ha]	10,4	10,4	10,4	10,4	10,4	10,4
Nedsivningsareal [m2]	12000	12000	12000	12000	12000	12000
Dybde [m]	0,02	0,06	0,08	0,12	0,16	0,21
Volumen [m3]	222	667	964	1470	1947	2515
Tømmetid [t]	<1	<1	<1	<1	<1	<1
Forsøg 2 - Med 70% Befæstelse	T1	T5	T10	T25	T50	T100
Nedsivningshastighed [m/s]	$4,3 \times 10^{-5}$	$4,3 \times 10^{-5}$	$4,3 \times 10^{-5}$	$4,3 \times 10^{-5}$	$4,3 \times 10^{-5}$	$4,3 \times 10^{-5}$
Oplandsareal [ha]	14,8	14,8	14,8	14,8	14,8	14,8
Befæstelsesgrad [%]	70	70	70	70	70	70
Befæstet areal [ha]	10,4	10,4	10,4	10,4	10,4	10,4
Nedsivningsareal [m2]	12000	12000	12000	12000	12000	12000
Dybde [m]	0,08	0,16	0,21	0,28	0,35	0,42
Volumen [m3]	910	1911	2477	3364	4150	5043
Tømmetid [t]	<1	1	1	2	2	3
Forsøg 4 - Med 70% Befæstelse	T1	T5	T10	T25	T50	T100
Nedsivningshastighed [m/s]	$4,5 \times 10^{-4}$	$4,5 \times 10^{-4}$	$4,5 \times 10^{-4}$	$4,5 \times 10^{-4}$	$4,5 \times 10^{-4}$	$4,5 \times 10^{-4}$
Oplandsareal [ha]	14,8	14,8	14,8	14,8	14,8	14,8
Befæstelsesgrad [%]	70	70	70	70	70	70
Befæstet areal [ha]	10,4	10,4	10,4	10,4	10,4	10,4
Nedsivningsareal [m2]	12000	12000	12000	12000	12000	12000
Dybde [m]	Vurderes til ikke at være relevant					0,07
Volumen [m3]						813
Tømmetid [t]						<1

Figur 21 – Resultater fra kontrolberegning 1.

Ud fra kontrolberegningen vurderes det realistisk at tilbageholde til $T=100$ med de givne forudsætninger. I efterfølgende beregninger er "Forsøg 4" udeladt, på baggrund af meget høj nedsivningshastighed.

Kontrol 2

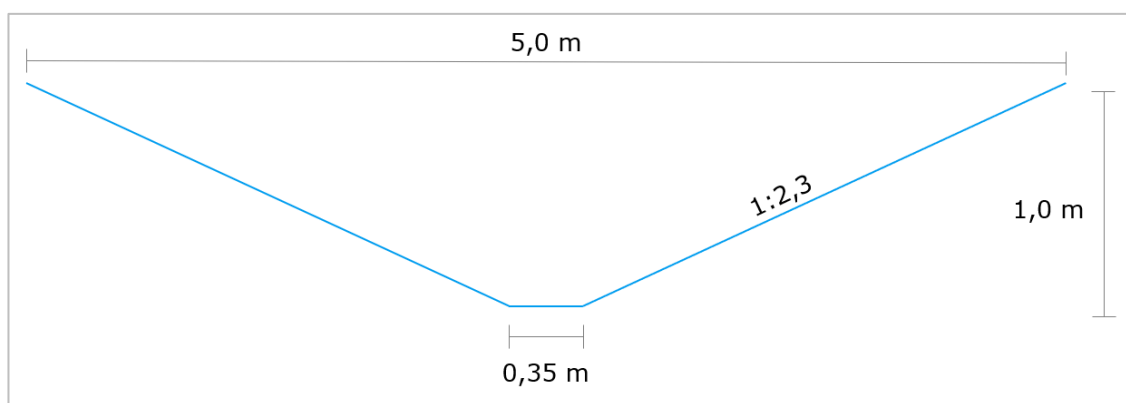
I kontrol 2 undersøges kapaciteten af de planlagte grøfter indenfor planområdet. Dette gøres for at definere den nødvendige dybde af de fremtidige grøfter indenfor lokalplanområdet. På figur 22 ses resultaterne af kontrolberegninger.

Forsøg 1 og 3	T1	T5	T10	T25	T50	T100
Nedsivningshastighed [m/s]	$1,6 \times 10^{-4}$	$1,6 \times 10^{-4}$	$1,6 \times 10^{-4}$	$1,6 \times 10^{-4}$	$1,6 \times 10^{-4}$	$1,6 \times 10^{-4}$
Oplandsareal [ha]	14,8	14,8	14,8	14,8	14,8	14,8
Befæstelsesgrad [%]	70	70	70	70	70	70
Befæstet areal [ha]	10,4	10,4	10,4	10,4	10,4	10,4
Længde af grøft [m]	1100	1100	1100	1100	1100	1100
Bredde [m]	5	5	5	5	5	5
Dybde [m]	0,33	0,68	0,87	1,16	1,40	1,67
Volumen [m ³]	913	1896	2391	3183	3858	4602
Tømmetid [t]	1	1	1	2	2	2
Forsøg 2	T1	T5	T10	T25	T50	T100
Nedsivningshastighed [m/s]	$4,3 \times 10^{-5}$	$4,3 \times 10^{-5}$	$4,3 \times 10^{-5}$	$4,3 \times 10^{-5}$	$4,3 \times 10^{-5}$	$4,3 \times 10^{-5}$
Oplandsareal [ha]	14,8	14,8	14,8	14,8	14,8	14,8
Befæstelsesgrad [%]	70	70	70	70	70	70
Befæstet areal [ha]	10,4	10,4	10,4	10,4	10,4	10,4
Længde af grøft [m]	1100	1100	1100	1100	1100	1100
Bredde [m]	5	5	5	5	5	5
Dybde [m]	0,65	1,17	1,45	1,84	Ikke relevant	
Volumen [m ³]	1797	3243	3979	5055		
Tømmetid [t]	4	7	8	10		

Figur 22 – Resultater fra kontrolberegning 1.

Ud fra ovenstående vurderes at en dybde på 1,0 m vil være passende for grøfterne. Ved 1 meter vil grøfterne alene være i stand til at håndtere en 3-årshændelse, med den laveste nedsivningshastighed målt i området.

Et snit af grøften der foreslået ses under på figur 23:



Figur 23 – Tværsnit af grøfter indenfor lokalplanområdet.

Kontrol 3 – Sammensat forsøg

For at komme med et realistisk bud på den mulige gentagelsesperiode der kan tilbageholdes, er der udført et sammensat forsøg med grøfter og bassiner.

Til forsøget er den dårligste nedsivningsevne (venstre) og den næst dårligste nedsivningsevne anvendt (højre). Resultaterne af kontrolberegningen kan ses på figur 24

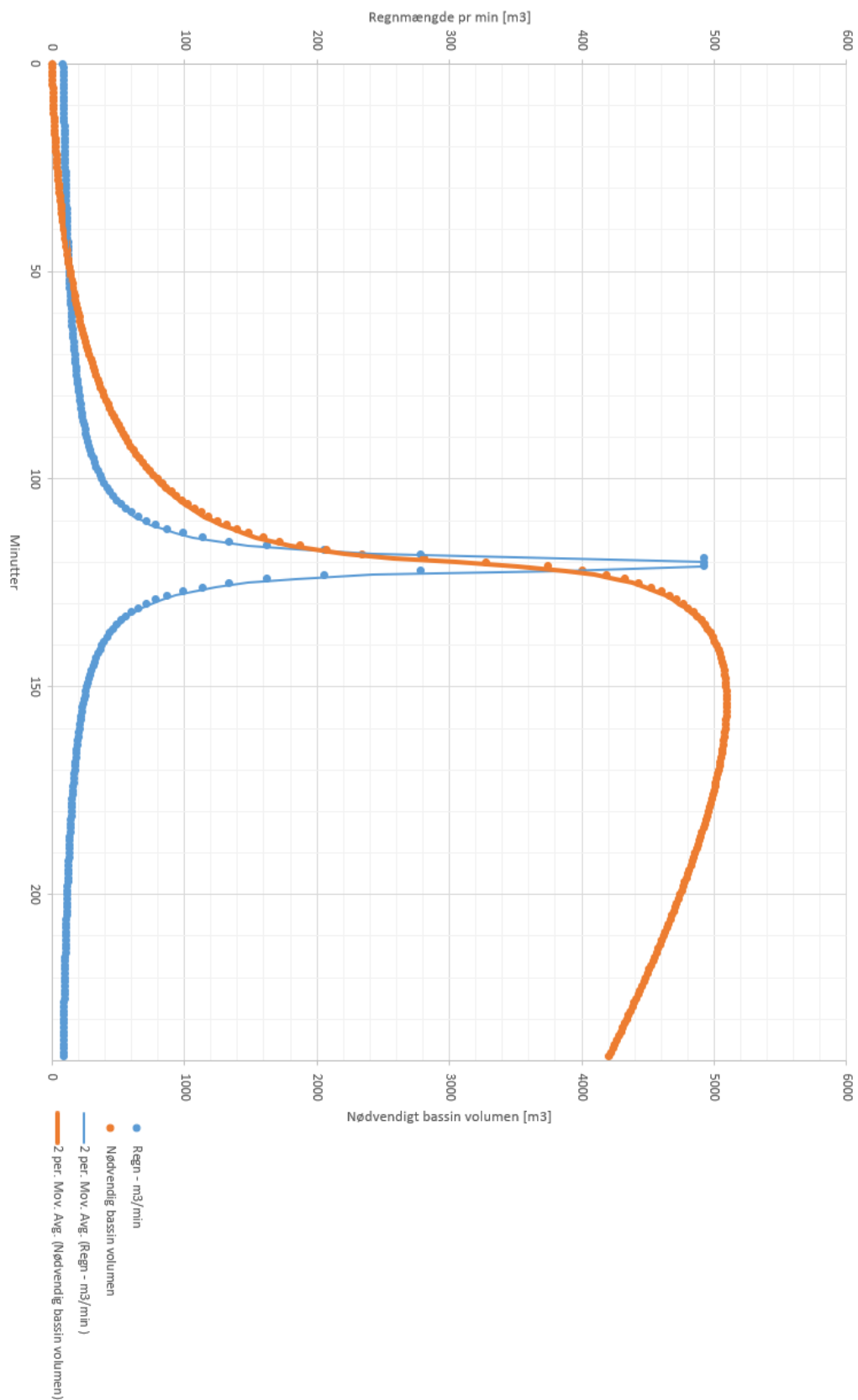
Dimensioneringskriterier grøfter		Dimensioneringskriterier grøfter	
Grøftelængde [m]	1100	Grøftelængde [m]	1100
Grøftebredde [m]	5	Grøftebredde [m]	5
Dybde [m]	1	Dybde [m]	1
Anlæg [-]	1:2,3	Anlæg [-]	1:2,3
Volumen [m3]	2745	Volumen [m3]	2745
Areal [ha]	14,8	Areal [ha]	14,8
Bef. Areal [ha]	10,4	Bef. Areal [ha]	10,4
Gentagelsesperiode	T=3	Gentagelsesperiode	T=15
Sikkerhedsfaktor	1,3	Sikkerhedsfaktor	1,3
Hydraulisk ledningsevne [m/s]	$4,3 \times 10^{-5}$	Hydraulisk ledningsevne [m/s]	$1,6 \times 10^{-4}$
Grøfteeffekt		Grøfteeffekt	
Regn, der siver pr døgn	100 mm	Regn, der siver pr døgn	373 mm
Tømmertid	6 timer	Tømmertid	2 timer
Drænkapacitet		Drænkapacitet	
Afløb [l/s]	127	Afløb [l/s]	473
Dimensioneringskriterier nedsivningsbassiner		Dimensioneringskriterier nedsivningsbassiner	
Bassinareal [m2]	6200	Bassinareal [m2]	6200
Dybde [m]	0,6	Dybde [m]	0,6
Volumen [m3]	3850	Volumen [m3]	3850
Areal [ha]	14,8	Areal [ha]	14,8
Bef. Areal [ha]	10,4	Bef. Areal [ha]	10,4
Gentagelsesperiode	T=20	Gentagelsesperiode	T=125
Sikkerhedsfaktor	1,3	Sikkerhedsfaktor	1,3
Hydraulisk ledningsevne [m/s]	$4,3 \times 10^{-5}$	Hydraulisk ledningsevne [m/s]	$1,6 \times 10^{-4}$
Bassineffekt		Bassineffekt	
Regn, der siver pr døgn	209 mm	Regn, der siver pr døgn	778 mm
Tømmertid	4 timer	Tømmertid	1 time
Drænkapacitet		Drænkapacitet	
Afløb [l/s]	266	Afløb [l/s]	992

Figur 24 – Resultater af kontrolberegning 3.

Med den sammensatte løsning, vil det være muligt at tilbageholde til T=100, selv med udgangspunkt i den dårligste nedsivningstest.

Det er vist ved at tage en CDS-regn for en 100-årshændelse (240min), og udnytte tallene fra spildevandskomiteens regneark. Herefter er der regnet på nedsivning kontra regn i minuttet, hvor der tages hensyn til at nedsivningsbassinerne først tages i brug når grøfterne er fyldte.

Den udførte kontrol viser, at det for en 100-årshændelse med de opsatte rammer, er nødvendigt at anlægge samlet 5100 m3 forsinkelses volumen, se figur 25.



Figur 25 – Kontrol af nødvendig volumen til tilbageholdelse ved en 100-årsregnhændelse.

10. Mulige skybrudsforanstaltninger

(Nærværende afsnit er fra tidligere udgaver af regnvandshåndteringsplanen, hvor den reelle nedsivnings hastighed i området ikke var kendt. Derfor skal afsnittet ses som et idekatalog, hvis der ønskes ekstra foranstaltninger, der rækker udover tilbageholdelse af en 100-årshændelse.)

I dette afsnit præsenteres yderligere skybrudsforanstaltninger, der kan indarbejdes senere i projektet, hvis bygherre vurderer at det er nødvendigt.

Faskiner

Det er muligt at installere faskiner under de store parkeringsarealer, således der skabes yderligere tilbageholdelsesvolumen. Faskinerne kan placeres efter en olie- og benzinudskiller så vandet kan nedsive, eller de kan pakkes ind i et vandtæt materiale og udelukkende blive brugt til forsinkelse.

Dette er en forholdsvis simpel løsning, der hurtigt kan skabe volumen. Der kan f.eks. anlægges faskiner under 1000 m² af parkeringsplads, og har faskinen en dybde på 40 cm, vil der således blive tilføjet 400 m³ forsinkelsesvolumen.

Anlægsprisen for faskiner er dog relativ høj, og det skal derfor vurderes hvor stor miljøgevinsten er proportionalt i forhold til prisen.

Rørbassiner

En anden mulighed, for at tilbageholde skybrudsvand, er rørbassiner. Rørbassiner anlægges typisk under befæstet areal, når der ikke er plads til åbne bassiner. Det er en simpel, men dyr, måde at skabe meget volumen på forholdsvis lidt areal. Rørbassiner kan placeres i forbindelse med det tiltænkte regnvandssystem, og indgå som integreret del af systemet. Ved 100 meter Ø800-rør får man ca. 50 m³, og ved 100 meter Ø1600-rør får man ca. 200 m³.

Skybrudsparkering

Parkeringsområder kan anlægges, så de i tilfælde af store regnhændelser, kan tilbageholde en mængde skybrudsvand i kortere perioder. Herefter vil vandet blive ledt til grøfterne og skybrudslavningerne hvor det nedsives.

For at gøre en parkeringsplads egnet til skybrudsparkering, skal der være et volumen hvor vandet kan stå stille. Dette kan enten skabes med høje kantsten, terrænregulering eller en kombination af begge.

Anlægges 3000 m² parkeringsplads som skybrudsparkering, med en mulig vanddybde på 10cm, vil der kunne tilbageholdes omkring 300 m³.

I nogle tilfælde er skybrudsparkering en simpel og billig løsning, men det kommer meget an på de eksisterende forhold, herunder terrænets udformning og fald. Det anbefales derfor at indtænke skybrudsparkering tidligt i projektet, således bygninger og parkeringspladser kan planlægges efter.

Grønne områder

Det kan overvejes om befæstelsesgraden kan reduceres, således der skabes flere grønne områder indenfor projektområdet. F.eks. kan en parkeringsplads opdeles, således der kommer grønne kiler igennem belægningen, hvor vandet har mulighed for at nedsive.

11. Opsummering

Plangrundlag

Lokalplanområdet er ikke en del af Esbjerg Kommunes spildevandsplan, og der skal i forbindelse med opførelsen af det nye erhvervsområde og transportcenter, udarbejdes et tillæg til spildevandsplanen. Planområdet forventes at håndtere regnvand privat.

Bindinger i planområdet

Der er flere bindinger i lokalplanområdet, med lufthavn og nærtliggende mose som de hovedsagelige. Lufthavnens forbehold i forbindelse med birdstrike, håndteres ved LAR-løsninger, og de hydrauliske forhold til mosen skal klarlægges inden et fremtidigt detailprojekt.

Grundvand

I den nuværende situation er der ikke problemer med terrænnært grundvand, da der i størstedelen af planområdet er mere end 3 meter til grundvandsspejlet. I fremtiden kan der opstå problemer med terrænnært grundvand, hvorfor det skal undersøges hvilke placeringer der er mest egnede til LAR-anlæg.

Eksisterende strømningsveje og lavninger

Det eksisterende terræn hælder mod nordøst med et jævnt fald på 19‰. Der er ikke nogen større lavninger indenfor området som skal reetableres, og derfor er den primære udfordring, at sikre afstrømningen af overfladevand fra området holdes i status quo.

Fremtidig håndtering hverdagsregn

Den fremtidige hverdagsregn kan håndteres indenfor projektområdet, og de nuværende arealreservationer til grøfter og skybrudslavninger, er en realistisk estimering af nødvendigt areal. Ud fra nuværende viden vurderes det at der er gunstige forhold for nedslivnings i lokalplanområdet, og at grundvandsdybde ikke burde give problemer. Grøftesnit og konkrete skal følge det anviste i afsnit 9 i et fremtidigt detailprojekt.

Fremtidig skybrudshåndtering

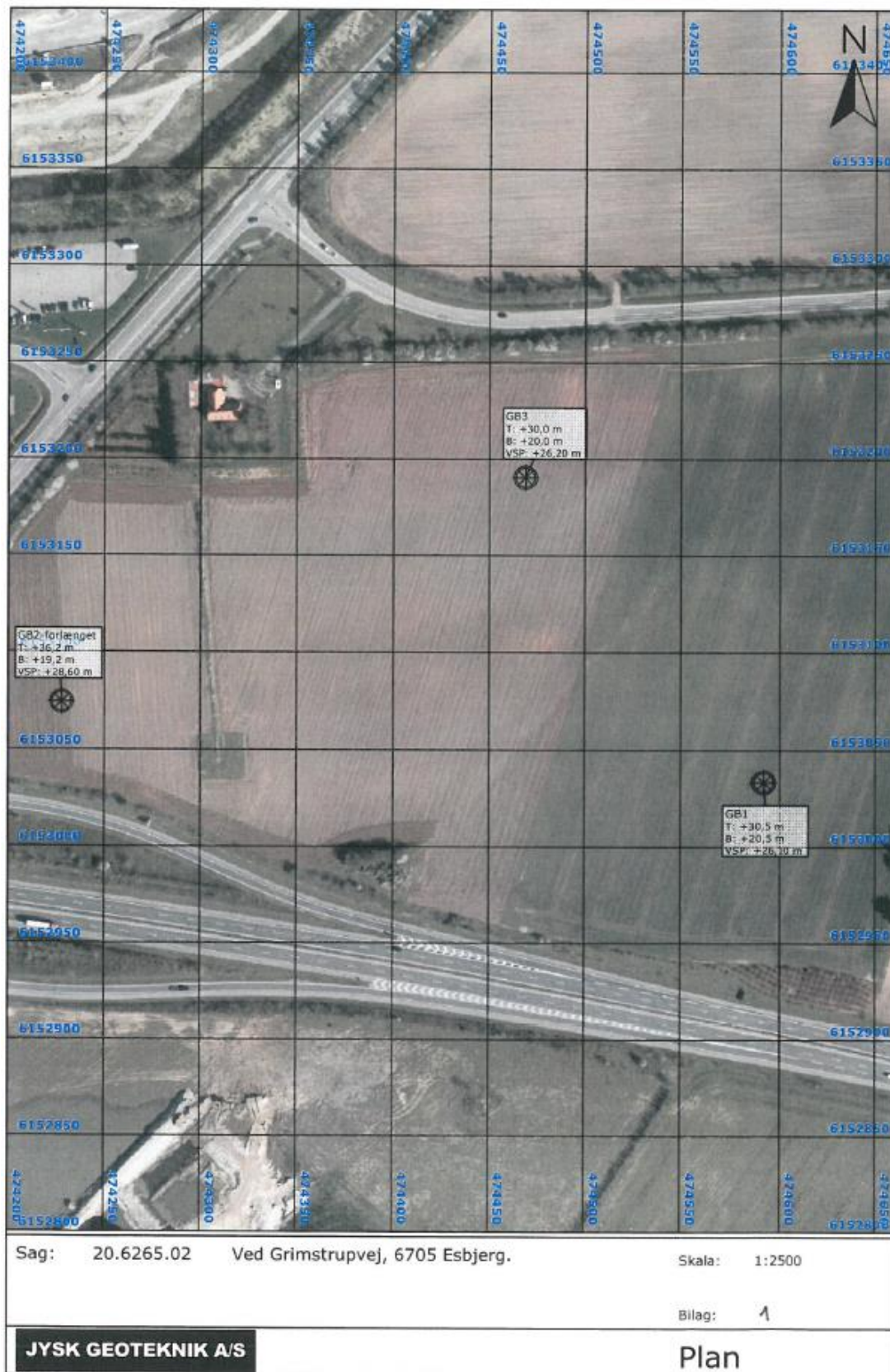
Ved fremtidig skybrud, vil det være muligt at tilbageholde og nedsive alt vand fra planområdet ved en 100-årshændelse, hvis de beskrevne arealer, dybder og volumener. Ved at tilbageholde til en 100-årshændelse, vil planområdet være mere robust end i dag, og forbedre den nuværende situation i forhold til afstrømning ved skybrud.

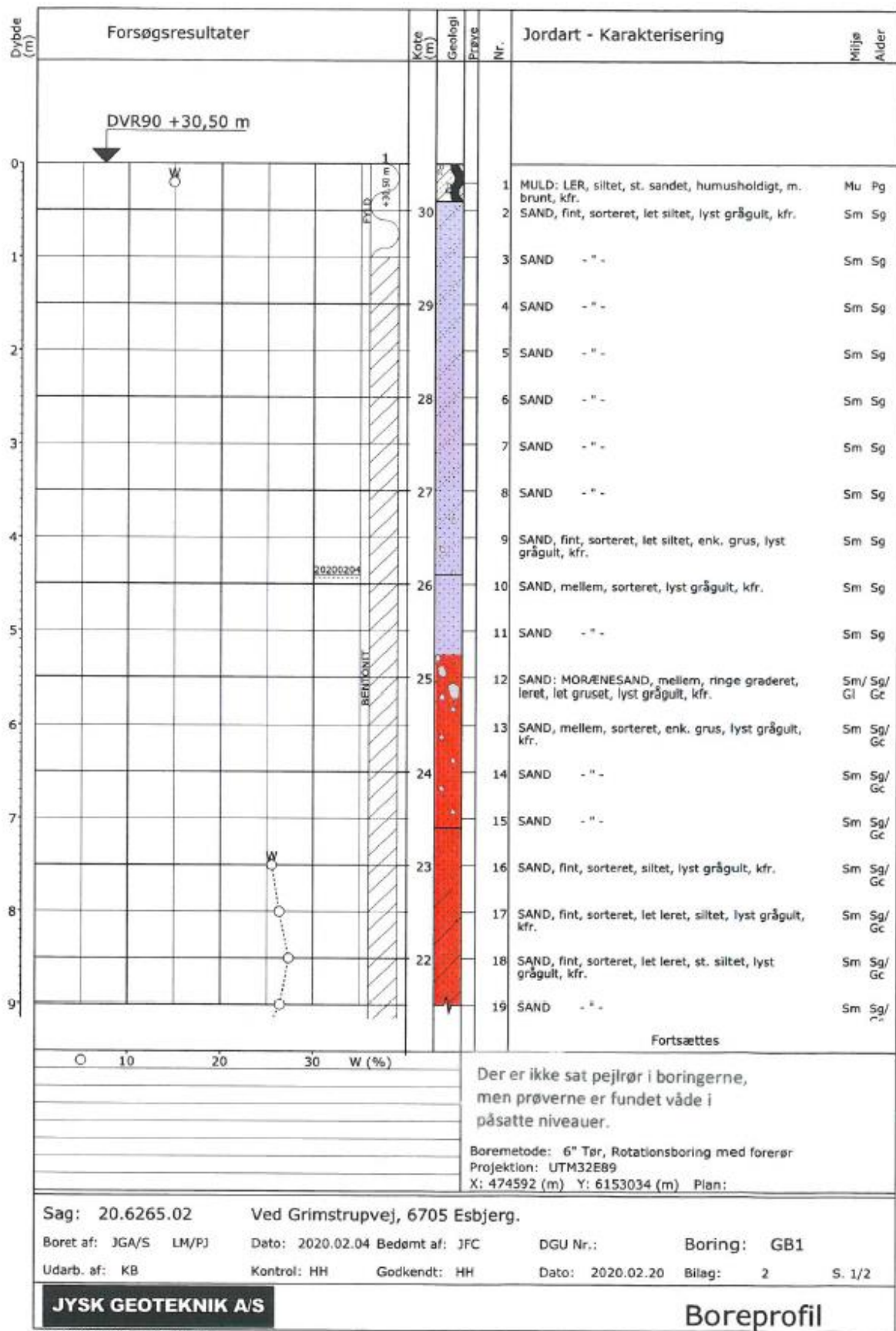
Konklusion

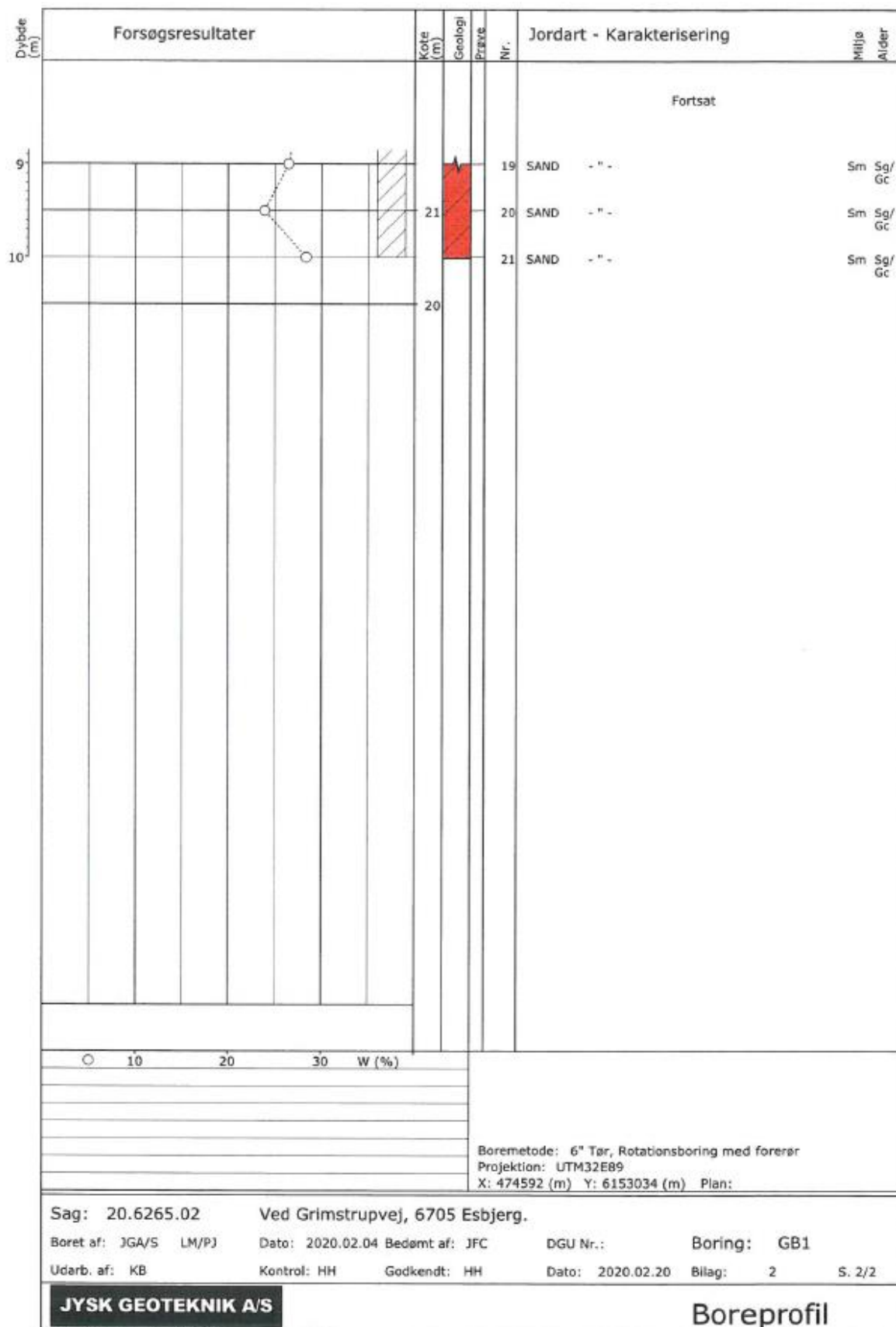
Ud fra nuværende plan og tilgængelig viden, vurderes projektet realistisk at kunne gennemføre. I forarbejdet inden detailprojekteringen anbefales det at følgende tiltag udføres:

- Udarbejdelse af endelig bebyggelses- og koteplan for erhvervsområde og transportcenter
- Arealreservation til grøfteanlæg og skybrudslavninger

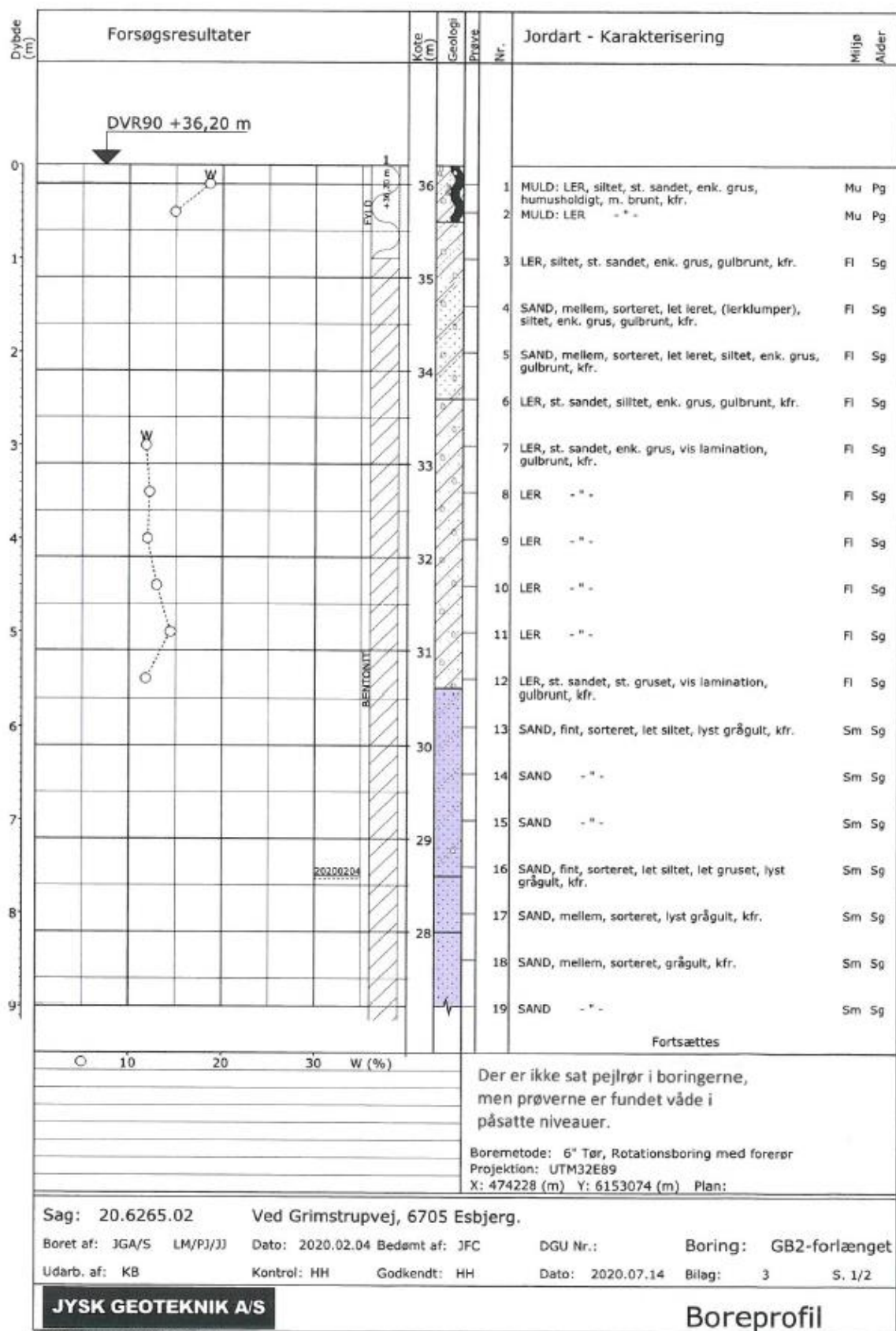
Bilag 1 – Boreprofiler af 14. juli 2020

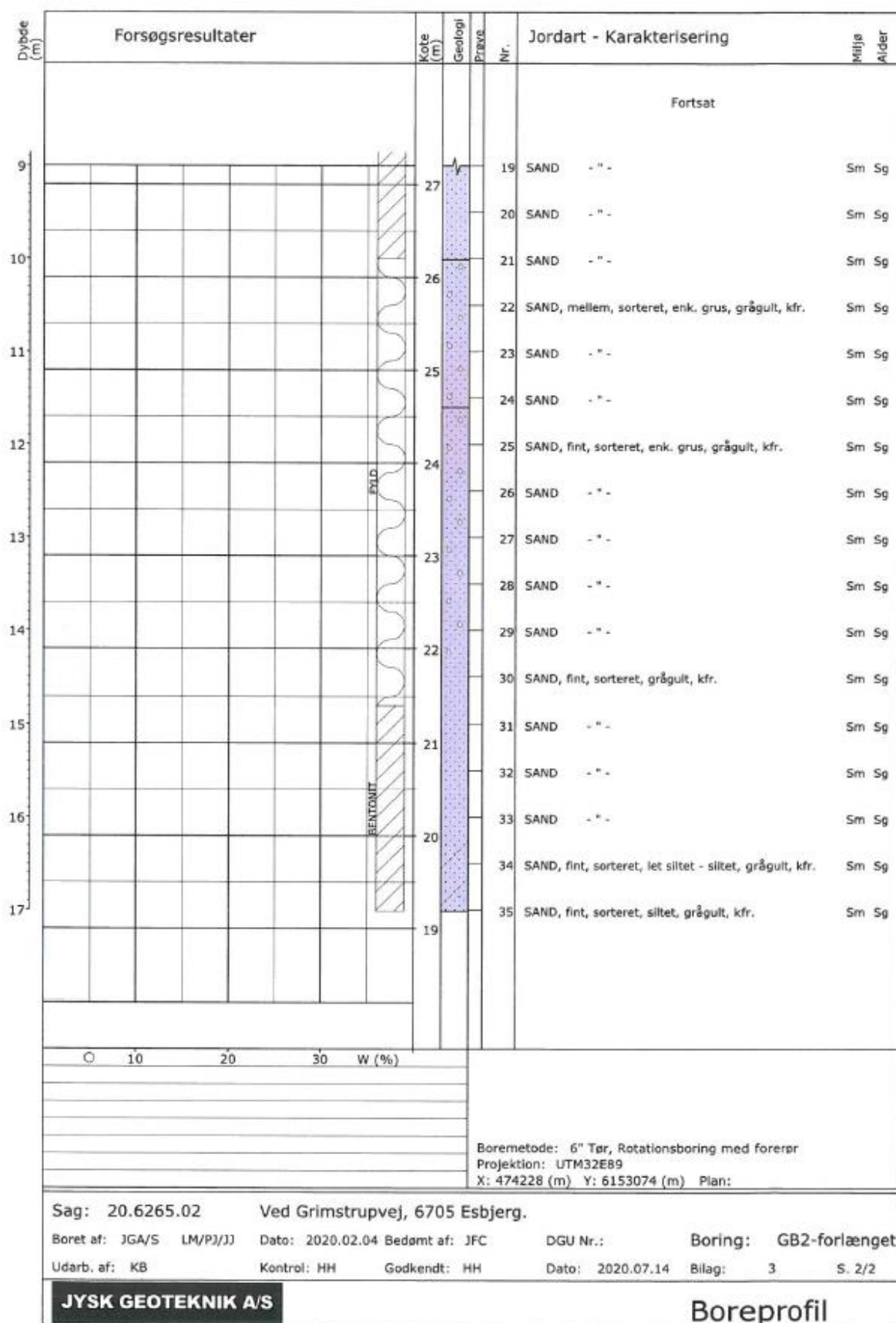


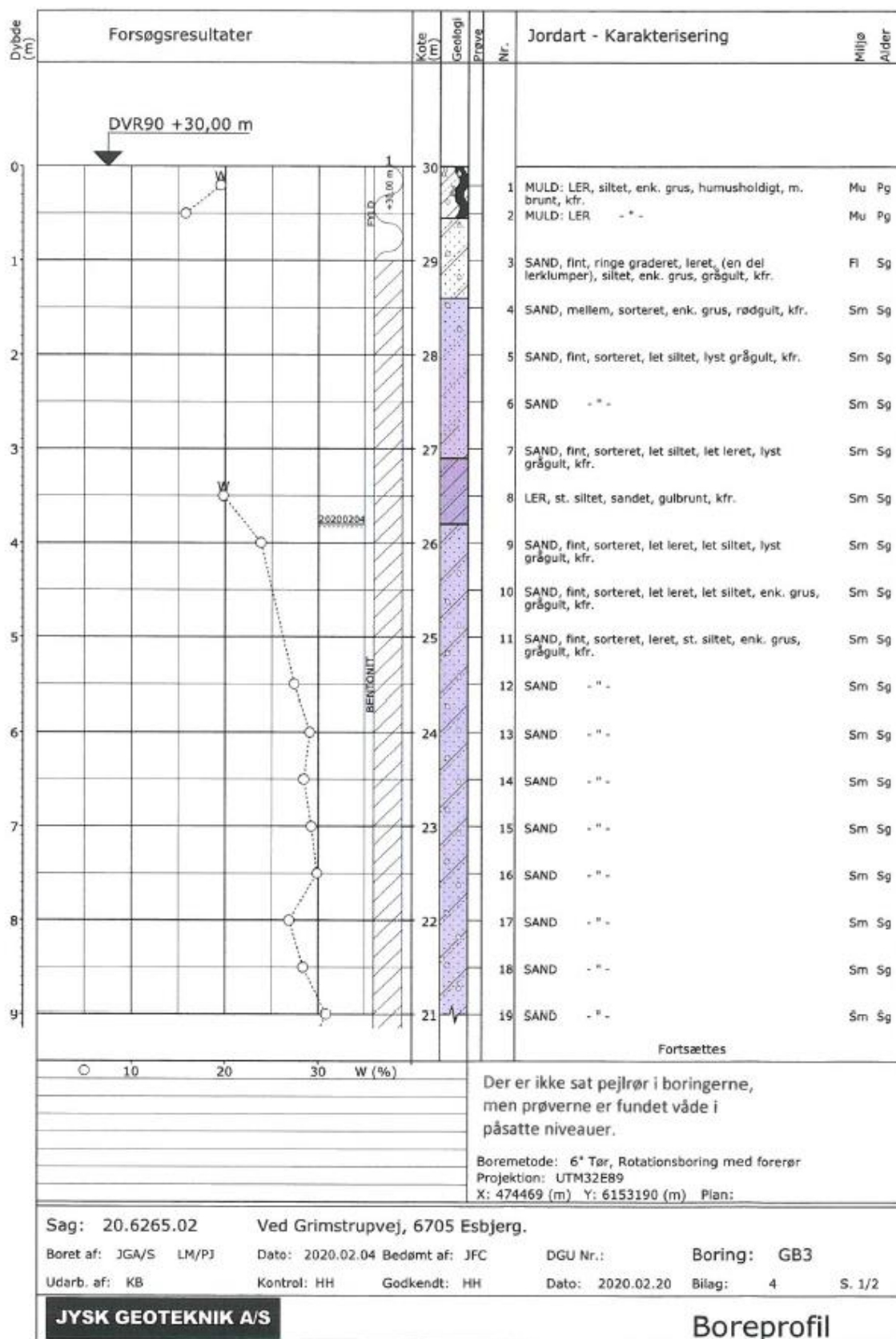


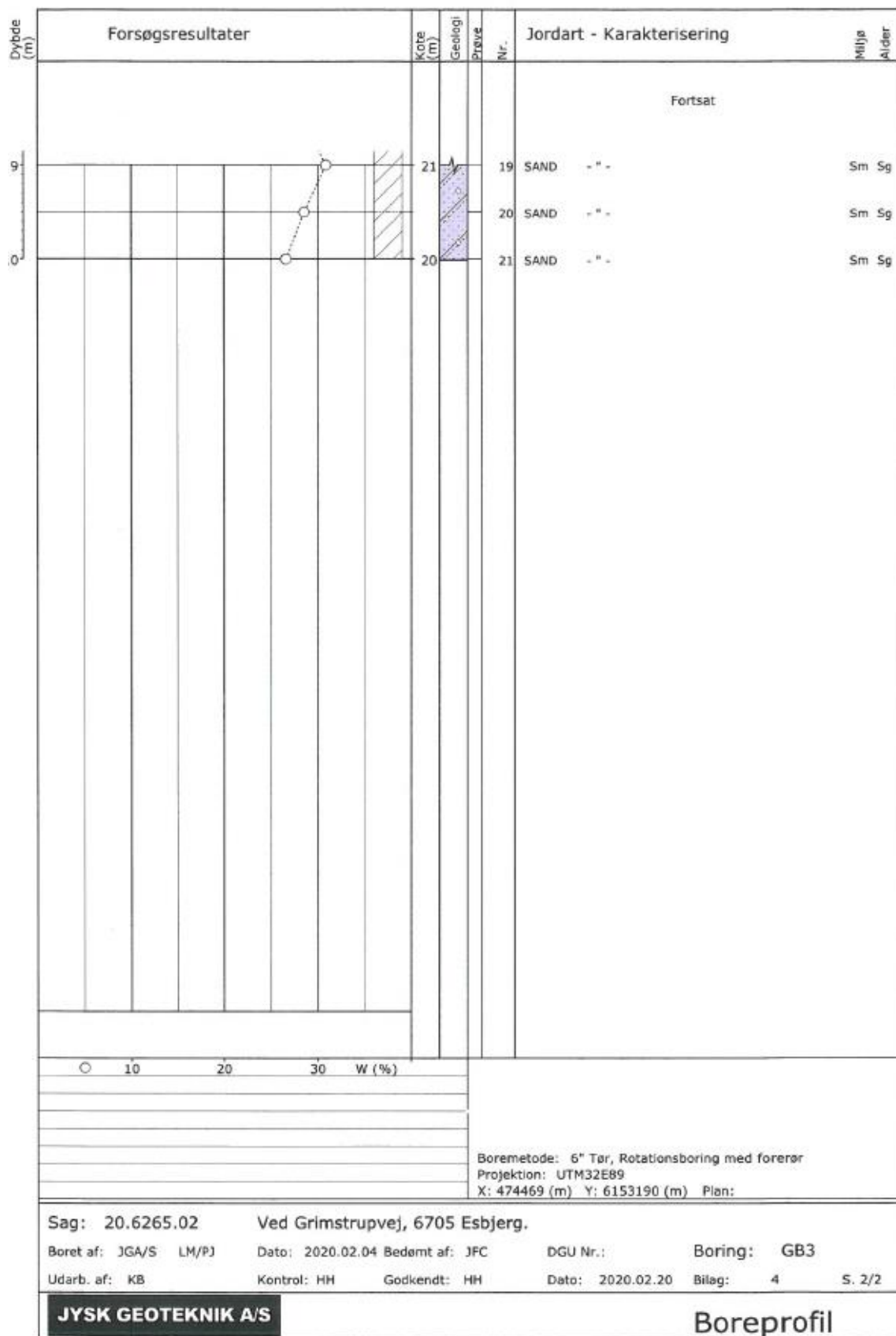


Geoteknik 20.03.2020 14:07:20 14-07-2020 09:14:52









Forsøgsresultater

Jordartssignatur	Situationsplan	Boreprofil
FULD MULD MULD, sandet SAND, muldet SAND, muldpartier STEN GRUS SAND SILT LER MORÆNESAND MORÆNESILT MORÆNELER KALK (KRIDT) FLINT KLIPPE GYTJE SKALLER TØRV TØRVEDYND PLANTERESTER Pumpeboring (BU) Pejleboring (BW) Miljøboring (BE) Boring uden prøver (B) Boring med prøvetagning (BS) Boring med prøver og vingeforsøg (BG) CPT forsøg (C) Sondering, rammesonde (F) Prøvenummer 1 Glas prøve 2 Intakt prøve (Prøve med lab. forsøg) 3 Omrørt prøve 4 Stor omrørt prøve 5 SPT prøve 6 Laggrænse 7 Kerne prøve		
Geologiske forkortelser		Pejlerør
Miljø Br Brakvand Fe Ferskvand Fl Flydejord Gl Gletscher Ma Marin Ne Nedskylt O Overjord Sk Skredjord Sm Smeltevand Vi Vindaflejringer Vu Vulkansk Alder Pg Postglacial Sg Senglacial Al Allerød Gc Glacial Ig Interglacial Is Interstadial Te Tertiær Ng Neogen Pn Palæogen Pl Pliocæn Mi Miocæn Olig Oligocæn Eo Eocæn Pl Palæocæn Sl Selandien Da Danien Kt Kridt Ms Maastrichtian Se Senon Re Recent		Terrænkote Top Indtagsnr. Topkote / Ref. kote Beton Fyld GVS Bentonit Filtergrus Filterrør Afstand Længde Bund af filterrør 2016.01.07
I moræneaflejringer kan der forventes sten og blokke, der ikke ses i borerne.		

Definitioner

Signatur	Emne	Fork.	Enhed	Beskrivelse
	Vandindhold	W	[%]	Vand i % af tørstofvægt
	Flydegrænse	WL	[%]	Vandindhold ved flydegrænser
	Plasticitetsgrænser	WP	[%]	Vandindhold ved plasticitetsgrænse
	Plasticitetsgrænser	IP	[%]	IP = WL - WP
	Rumvægt	γ	[kN/m³]	Forholdet mellem totalvægt og totalvolumen
	Poretal	e		Forhold mellem porevolumen og kornvolumen
	Glødetab	gl	[%]	Vægttab ved glødning i % af tørstofvægten
	Reduceret Glødetab	glr	[%]	gl - ka
	Kalkindhold	ka	[%]	Vægt af CaCO3 i % af tørstofvægten
	Kalkprøve	kp		Reaktion med saltsyre: - kf.: kalkfrit, (+) sv.khl.: svagt kalkholdigt, + khl.: kalkholdigt, ++ st. khl.: stærkt kalkholdigt
	Frost			++ Opfrysningssfarlige under alle betingelser + Opfrysningssproblemer, selv under korte frostperioder (+) Opfrysningssproblemer, under længere frostperioder - Ikke opfrysningssfarlig -- Absolut ingen opfrysningssfare ? Frostfaren kan ikke bedømmes -?/+? Frostfaren er vanskelig at bedømme
H1,H2,H3,H4,H5	Hærdningsgrader			H1: Uhærdnet, H2: Svagt hærdnet, H3: Hærdnet, H4: Stærkt hærdnet, H5: Meget stærkt hærdnet
	Gradering			U<3: Sorteret, 3<U<6: Ringe graderet, 6<U<15: Graderet, U>15: Velgraderet
	Vingestykke, intakt	cfv	[kN/m²]	Udrænet forskydningsstyrke målt ved vingeforsøg i intakt jord
	Vingestykke, omrørt	crv	[kN/m²]	Udrænet forskydningsstyrke målt ved vingeforsøg i omrørt jord
	Sonderingsmodstand			vr. Vingeforsøg afvist
	- Belastet spidsbor	RSP	N200	Antal halve omdrejninger pr. 200 mm nedsynkning
	- Svensk rammesonde	RRS	N200	Antal slag pr. 200 mm nedsynkning
	- Løst rammesonde	RLSD	N200	Antal slag pr. 200 mm nedsynkning
	- SPT-sonde, lukket/åben	SPT	N300	Antal slag pr. 300 mm nedsynkning

JYSK GEOTEKNIK A/S

Signaturforklaring

S. 1/1

Bilag 2 –Nedsivningstest, marts 2024

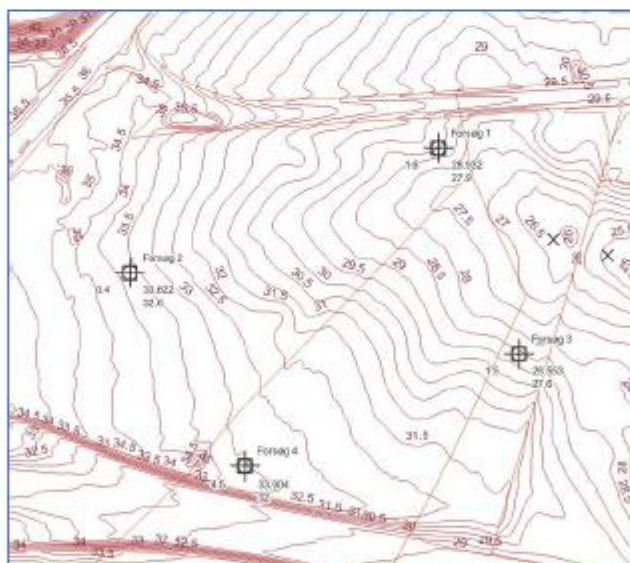


22. marts 2024

Rekvirent: Novum Projekt ApS
Engen 9b
6000 Kolding

Att.: Thomas Dalum Lindvang

Sag nr.: 240260
Sag: Korsbro, Grimstrupvej – Nedsivningsforsøg i gravning



Sammenfatning

Dette notat beskriver resultaterne af en undersøgelse for nedsivningsegenskaberne nær Grimstrupvej 125 ved Korskro, med henblik på nedsivning af overfladevand.

Der ønskes en undersøgelse af jordbundens egnethed for nedsivning.

Der er udført nedsivningsforsøg ved Dobbelttring-infiltrometer jf. DIN 19682 / ASTM D3385-03.

Nedsivningsforsøgene er foretaget i gravninger til 1,0 m under terræn. Generelt er der gravet til fint til mellemkornet sand. Mindste målte nedsivningsevne er $K = 3,8 \times 10^{-5}$ m/s.

Forsøgene er udført i repræsentative aflejringer, ud fra de trufne jordarter i området.

Ud fra ovenstående forhold vurderes områdets infiltrationskapacitet som god.

Er der spørgsmål eller forhold, der ønskes uddybet, er vi fortsat til rådighed.

1. Baggrund og formål

Dette notat beskriver resultaterne for undersøgelse af nedsivningsevnen ved Grimstrupvej 125, Korskro ved Esbjerg. Placering af forsøgene er angivet efter aftale med rekvirent.

For at opnå forhold der minder om de der vil træffes ved en nedgravet faskine eller anden type dræn, er der udført 4 gravninger ført til 1,0 m u.t. (meter under terræn). Heri er udført 4 nedsivningsforsøg 1,0 m u.t.

Placeringen af borer og nedsivningsforsøg er vist på situationsplanen, bilag 4a. Nedenstående legende er anvendt:



2. Udførte forsøg

Der er foretaget 4 nedsivningsforsøg i gravning. Nedsivningsforsøgene er udført på delvist vandmættet jord i den umættede zone og tager ikke højde for mætning af jorden ved længe-revarende nedsivning.

Resultater er indsat herunder:

Nedsivnings-forsøg nr	K, snit [m/s]	K, mindste [m/s]	Dybde under terræn [m]	Kote i udgravning, DVR90 [m]
1	$1,6 \times 10^{-4}$	$1,1 \times 10^{-4}$	1,0	27,9
2	$4,3 \times 10^{-3}$	$3,8 \times 10^{-3}$	1,0	32,6
3	$1,5 \times 10^{-4}$	$1,3 \times 10^{-4}$	1,0	27,6
4	$4,5 \times 10^{-4}$	$4,1 \times 10^{-4}$	1,0	33,0

Tabel 1 Resultater fra nedsivningsforsøg.

Til orientering er der nedenstående indsat tabel A, med eksempler på hydrauliske lednings-evner i jordarter med varierende kornstørrelser.

Jordart	Kornstørrelse	Hydraulisk ledningsevne, K
Grus	2 - 60 mm	$10^{-3} - 10^{-1}$
Sand	0,05 - 2 mm	$10^{-5} - 10^{-2}$
Silt	2 - 50 μ m	$10^{-9} - 10^{-5}$
Ler	0 - 2 μ m	$< 10^{-9}$
Moræne	-	$10^{-10} - 10^{-7}$

Tabel 2. Uddrag fra SBI (Afløbsinstallationer)

Generelt er denne bestemmelse af ledningsevnen hældende mod for høje ledningsevner, idet nedenstående faktorer over tid vil reducere den faktiske mængde der nedsives:

- Grundvandet vil stå højere om vinteren
- Nedbørshændelser og grundvandsstand vil øges fremover
- Forsøget er udført i en tør periode
- Jorden i nedsivningsområdet vil langsomt få mindre permeabilitet

Træffes der ved udgravningerne negativt afvigende jordlag (mindre permeabilitet end ved borerne), skal der tages højde herfor i projektet.

3. Vandspejl

Vi har i forbindelse med udførelse af nedsivningsforsøgene observeret vandspejlet i området d. 8/3-2024.

Observerede vandspejl, i koter DVR90, er målt til:

Vandspejl i mose(øst): 25,23 meter

4. Konklusion

Der er truffet gode nedsivningsforhold. Det vil være muligt at etablere almindelig nedsivning, såfremt der dimensioneres efter de beskrevne forhold.

Træffes der ler under gravearbejdet, i forbindelse med anlæggelsen, skal dette bortgraves og erstattes med veldrænende sand. Såfremt der ønskes at etablere nedsivningsanlæg på steder med fintkornt eller siltet sand skal infiltrationskapaciteten undersøges ved yderligere nedsivningsforsøg.

Er der spørgsmål eller forhold, der ønskes uddybet, er vi fortsat til rådighed.

Med venlig hilsen

GeoConsult ApS


Keld Soele Christensen
Geotekniker, Cand. Scient.

Bilag: Situationsskitse.



240260 Kors kro, Grimstrupvej - Nedsivning

22-03-2024

Situationsskitse

Bilag: 4a

GeoConsult ApS
Snedervej 39 · 6740 Bramming
Tlf. 75102777 · info@gec.dk



Confidential

ANNONCE - FORSLAG TIL LOKALPLAN

Forsalg til lokalplan nr. 10-030-0007 for et Transportcenter ved Korskro

Sagsnummer

19/29561

Esbjerg Kommunes Byråd vedtog den 02-09-2024 at offentliggøre forslaget til lokalplan nr. 10-030-0007.

Forslaget har til formål

- at sikre områdets anvendelse til erhvervsområde i form af transportrelaterede virksomheder som
- transport-, logistik-, og fremstillingsvirksomheder med tilhørende servicefunktioner, lager /
- højlager, liberale erhverv samt transportrelaterede servicefunktioner som parkering, tankanlæg,
- opladningsfunktioner, vaskehal, restaurationer og chaufførhotel,
- at fastsætte bestemmelser for en funktionel og sikker afvikling af trafikken i området,
- at sikre en arkitektonisk helhed på facadebebyggelsen mod motorvejen,
- at etablere et grønt plantebælte som overgang mod omgivelserne og muliggøre stiforbindelser i området.
- at forebygge miljøkonflikter inden for lokalplanområdet og i forhold til omgivelserne.
- at give mulighed for at nedrive bevaringsværdig bebyggelse inden for området.

Miljøvurdering

Esbjerg Kommune har afgjort, at lokalplansforslaget kræver udarbejdelse af en miljørapport i henhold til Miljøvurderingslovens § 8 (lovbek. nr. 4 af 3. januar 2023).

Retsvirkninger

Planforslaget har den foreløbige retsvirkning, at ejendomme inden for området ikke må bebygges eller i øvrigt udnyttes på en måde, der skaber risiko for en foregribelse af den endelige plans indhold.

Her kan du se planen

Lokalplansforslaget kan tilgås i Plandata eller via denne hjemmeside. Se her den grå boks på høringsportalen.

Links til boks

Høringsportalen:

<https://esbjerg.dk/politik-og-demokrati/hoeringsportal/hoering?hid=ce9ad7ac-4>

Lokalplanen:

<https://lokalplaner.esbjergkommune.dk/skads-landomaade-transportcenter-ved-korskro/>

Din mulighed

Har du bemærkninger eller ændringsforslag til lokalplansforslaget, skal disse indsendes skriftligt enten digitalt via høringsportalen eller via brev.

Ved digital henvendelse kan du nederst på høringsportalen finde en blå boks med teksten "Sig din mening*" og direkte herfra indsende dit svar.

Ved fysisk henvendelse fremsendes brevet til Esbjerg Byråd, Teknik & Miljø, Byplan, Torvegade 74, 6700 Esbjerg

Personoplysninger:

Når du henvender dig til os udleverer du nogle personoplysninger.

Personoplysningerne bruger vi, når vi behandler og besvarer din henvendelse, og de kan blive gemt til brug for vores videre sagsbehandling.

Vi har ansvar for, at dine oplysninger behandles og opbevares forsvarligt indenfor rammerne af EU's databeskyttelsesforordning.

[Læs mere om vores behandling af dine persondata](#)