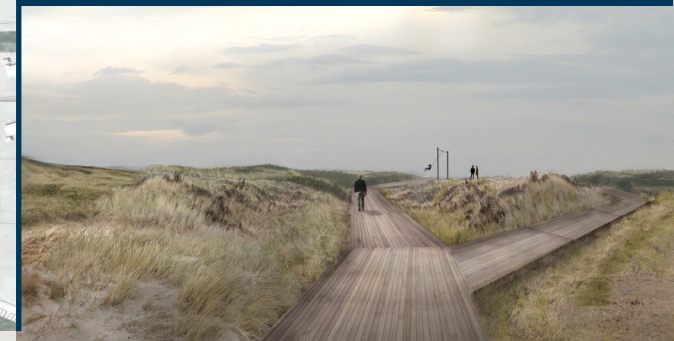
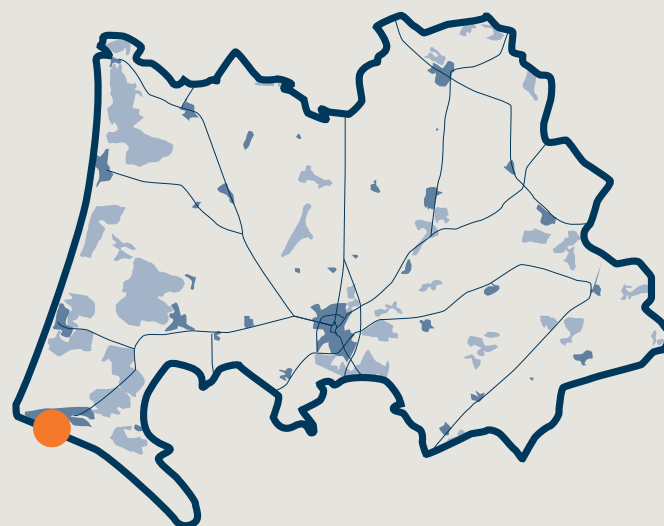




Lokalplan **05.01.L12**

Rekreativt område ved Blåvand Kyst



Varde
Kommune



OFFENTLIG HØRING

Et forslag til denne lokalplan har været fremlagt i offentlig høring i perioden fra den 9. august 2017 til den 5. november 2017.

LOKALPLANENS OPBYGNING

En lokalplan består af en redegørelse og juridisk bindende bestemmelser suppleret med et eller flere kortbilag.

En redegørelse beskriver formål og hovedindhold i en lokalplan. Herudover redegøres der bl.a. for de miljømæssige forhold, hvordan lokalplanen forholder

sig til anden planlægning, og om gennemførelse af lokalplanen kræver tilladelser eller dispensationer fra andre myndigheder.

Bestemmelserne indeholder de detaljerede retningslinjer for områdets fremtidige anvendelse. Afsnittet er opbygget, så de juridisk bindende bestemmelser står i venstre spalte, og eventuelle uddybende bemærkninger står i højre spalte.

LOKALPLANENS RETSVIRKNINGER

En lokalplan regulerer kun fremtidige forhold. Eksisterende lovlige forhold kan således fortsætte som hidtil - også ved ejerskifte. Lokalplanen medfører heller ikke pligt til at gennemføre de bebyggelser eller anlæg, der er beskrevet i planen. Med andre ord gælder bestemmelserne kun i de tilfælde, hvor en ejer selv vælger at ændre forholdene i området.

Lokalplanens retsvirkninger er nærmere beskrevet i afsnittet Retsvirkninger i lokalplanen.

OVERSIGT

BAGGRUND OG FORMÅL	3
OMRÅDETS BELIGGENHED	4
EKSISTERENDE FORHOLD	4
§ 1. LOKALPLANENS FORMÅL	5
§ 2. OMRÅDETS AFGRÆNSNING OG ZONESTATUS	5
§ 3. OMRÅDETS ANVENDELSE	6
§ 4. UDSTYKNING	7
§ 5. VEJE, STIER OG PARKERING	7
§ 6. BEBYGGELSENS PLACERING OG OMFANG	9
§ 7. BEBYGGELSENS YDRE FREMTRÆDEN	10
§ 8. UBEBYGGEDE AREALER	12
§ 9. TEKNISKE ANLÆG	14
§ 10. FORUDSÆTNINGER FOR IBRUGTAGNING AF NY BEBYGGELSE	14
§ 11. SERVITUTTER	15
§ 12. LANDZONETILLADELSE	17
§ 13. RETSVIRKNINGER	17
VEDTAGELSESPÅTEGNING	19
FORHOLD TIL ANDRE PLANER	20
FORHOLD TIL ANDEN LOVGIVNING	24
TILLADELSER FRA ANDRE MYNDIGHEDER END VARDE KOMMUNE	28

BILAG

Kortbilag 1 - Lokalplanafgrænsning

Kortbilag 2 - Eksisterende forhold

Kortbilag 3 - Lokalplankort

Kortbilag 4 - Illustrationsplan

Lokalplanens indhold

- + Lokalplanen er udarbejdet for at muliggøre opførelsen af Det Blå Plateau, der er en viderebearbejdning af Blåvand Strandpark, som er en del af de 10 forsøgsprojekter, Erhvervs- og Vækstministeriet godkendte i efteråret 2015, jf. planlovens § 5.
- + Lokalplanen giver mulighed for opførelse af bygningen Det Blå Plateau, en boardwalk (bræddesti) mellem Blåvand Strand og Hvidbjerg Strand, betonræmper til strandene, en vandlegeplads på stranden samt etablering af et nyt klitlandskab og en ny parkeringsplads.

BAGGRUND OG FORMÅL

Forsøgsprojekter

Med lokalplan 05.01.L12 ønsker Varde Byråd at give mulighed for etablering af nye aktiviteter og forbedrede servicefaciliteter for de mange såvel danske som udenlandske turister, der hvert år besøger strandene ved Blåvand Kyst.

Lokalplanen er den del af det samlede projekt "Blåvand Kyst", der også omhandler opførelse af et kysthotel med spa, wellness og restaurant. Projektet vedrørende kysthotellet er særskilt behandlet i lokalplan 05.01.L08.

"Blåvand Kyst" projektet er omfattet af Erhvervsministeriets forsøgsordning for udvikling af kyst- og naturturisme i Danmark, der med hjemmel i planlovens § 5 tillader op til 10 projekter at opnå dispensation for planlovens § 5 for kystnærhedszonen samt naturbeskyttelseslovens § 8 for klitfredede arealer. Udvælgelsen er sket på baggrund af en ansøgning fra Varde Kommune.

Det er Varde Kommunes forventning, at "Blåvand Kyst" projektet i sammenhæng med realiseringen af andre tiltag i Varde Kommunes udviklingsplan for Blåvand kan styrke Blåvands status som kystferieby.

Efter udvælgelsen af projektet har Varde Kommune i samarbejde med eksterne konsulenter udarbejdet et idéoplæg, som har dan-

Ansøgning

net grundlag for denne lokalplan. Efter offentliggørelsen af idéoplægget har Varde Kommune forestået en større inddragelsesproces med borgermøder og forhøring. Under forhøringen indkom 70 indsigelser og bemærkninger til projektet. Disse indsigelser og bemærkninger er så vidt muligt indarbejdet i projektet.

Projektet er sidenhen blevet bearbejdet yderligere, og der er således foretaget en række ændringer i forhold til idéoplægget, men indholdet, intentionen, funktionen og visionen er den samme. Parkeringspladsen ved Hvidbjerg Strandvej er omdisponeret i forhold til idéoplægget, ligesom vandlegepladsens elementer er udeladt.



Visualisering af det blå plateau, med mulighed for aktiviteter og café/restaurant i det lukkede gårdrum.

OMRÅDETS BELIGGENHED

Lokalplanområdet ligger i det sydlige Blåvand også kendt som Hvidbjerg, jf. figur 1. Lokalplanområdet afgrænses mod øst af Hvidbjerg Strandvej, der fungerer som hovedfærdselsåre til Blåvands sydlige strand, Hvidbjerg Strand. Mod nord afgrænses lokalplanområdet for størstedelens vedkommende af Oksby Dige. Dog omfatter lokalplanen den sydlige del af Hafniagrunden (matr. 31b Vandflod by, Oksby), som ligger nord for Oksby Dige. Mod syd afgrænses lokalplanområdet af kanten mellem strand og klitter – mod vest omfatter lokalplanen dog også et mindre område af strandarealet.

Lokalplanområdet udgør et areal på ca. 12,9 ha og omfatter matr. 7000ah samt dele af matr. 1i, 31ax og 31b Vandflod by, Oksby.

EKSISTERENDE FORHOLD

Lokalplanområdet Lokalplanområdet ligger i landzone og anvendes til parkering og rekreation gennem gåture i områdets natur. Med undtagelse af en materielbygning i lokalplanområdets nordøstlige hjørne fremstår området ubebygget. Området er præget af klitheder, som er en meget udbredt naturtype omkring Blåvand, og som området derfor er kendt for.

I den østlige del af området ligger et større parkeringsareal med grusbælægning.

Omkringliggende områder Lokalplanområdet grænser mod nord op til en række sommerhusgrunde. Sommerhusene udgør den sydlige grænse af sommerhusområdet i Blåvand, som er blandt den jyske vestkysts største og mest populære. Her foregår en stor del af Varde Kommunes 3,7 mio. årlige turistovernatninger. Sommerhusområdet strækker sig mod nord til det militære øvelsesterræn på Kallesmærsk Hede. Midt i området ligger Blåvandvej, som er sommerhusområdets hovedgade med butikker, restauranter og andre turist- og publikumsorienterede faciliteter og funktioner.



Figur 1: Lokalplanområdets placering i Blåvand.

Umiddelbart nord for lokalplanområdet ligger Oksby Dige. Diget, hvis vestligste punkt ligger i den vestlige ende af lokalplanområdet, strækker sig mod øst til klitterne ved Krogsande.

På den nordlige side af diget umiddelbart nordøst for lokalplanområdet ligger en stor campingplads med badeland, restaurant, legeplads, minigolf, wellness og udlejning af feriehytter.

Øst for området findes et hotel og sommerhuse.

Syd for lokalplanområdet ligger de populære badestrande Blåvand Strand og Hvidbjerg Strand, som har nær tilknytning til lokalplanområdet. Syd for lokalplanområdet er etableret kystsikring i form af hofder af natursten. Kystsikringen og diget vidner om de til tider voldsomme klimatiske forhold, der er i området.

Vest for området fortsætter sandstranden og klithedenaturen til Danmarks vestligste punkt, Blåvandshuk, og videre mod nord, hvor Varde Kommunes øvrige kystdestinationer ligger.

I henhold til lov om planlægning (lovbekendtgørelse nr. 1529 af 23. november 2015) fastsættes herved følgende bestemmelser for det i pkt. 2 nævnte område.

§ 1. LOKALPLANENS FORMÅL

1.1 Lokalplanen har til formål:

at fastlægge lokalplanområdet til rekreativt område.

at give mulighed og sætte rammerne for opførelsen af Det Blå Plateau med boardwalk, ramper, vandlegeplads og parkeringsplads.

at fastlægge retningslinjer for bebyggelsens omfang, udformning, placering og materialevalg, så ny bebyggelse tilpasses klitlandskabet og opføres i overensstemmelse med idéoplægget til projektet.

§ 2. OMRÅDETS AFGRÆNSNING OG ZONESTATUS

- 2.1 Lokalplanen afgrænses som vist på kortbilag 1 og omfatter matr. 7000ah samt dele af matr. 1i, 31ax og 31b Vandflod by, Oksby.
- 2.2 Lokalplanområdet ligger delvist i landzone og sommerhusområde. Lokalplanen ændrer ikke på områdets zonestatus.
- 2.3 Lokalplanområdet ligger under en støjbelastning på LC,DEN 65dB fra Oksbøl Skyde- og Øvelsesterræn. Lokalplanen er udarbejdet på baggrund af en tilladelse efter planlovens § 15a, stk. 6 meddelt af Erhvervsministeriet efter tilsagn fra Forsvarsministeriet.
- 2.4 Der kan ikke etableres sommerhuse, institutioner, boliger herunder selvstændige ejerlejligheder mv. og der kan heller ikke opnås dispensation til helårsanvendelse af sådanne.

FORMÅL

Lokalplanen er udarbejdet for at muliggøre opførelsen af Det Blå Plateau, der er en viderebearbejdning af forsøgsprojektet Blåvand Strandpark, som i efteråret 2015 blev godkendt af Erhvervs- og Vækstministeriet i henhold til planlovens § 5.

Lokalplanen skal opstille rammerne for udførelsen af delprojektet "Det Blå Plateau" med plateau, boardwalk, aktiviteter og vandlegeplads. Projektet er detaljeret i et idéoplæg, der skal virke som grundlag for det videre planarbejde. Lokalplanen skal sikre, at idéoplæggets grundidéer videreføres i en fremtidig projekterings- og byggefase – herunder med hensyntagen til områdets unikke natur og landskab.

LOKALPLANOMRÅDET

Lokalplanen afgrænses mod nord og øst af henholdsvis Oksby Dige og Hvidbjerg Strandvej. Dog omfatter lokalplanen også den sydlige del af Hafniagrunden (matr. 31b Vandflod by, Oksby), som ligger umiddelbart nord for digets vestlige afslutning. Lokalplanens sydlige afgrænsning følger stort set strandkanten, hvor den hvide sandflade bliver til grønne klitter. I vest afsluttes lokalplanområdet umiddelbart vest for hofde 2. Et mindre stykke af Blåvand Strand umiddelbart øst for hofde 2 indgår desuden i lokalplanområdet.

- 2.5 Lokalplanområdet opdeles i 3 delområder som vist på kortbilag 3.

Delområde 1 omfatter en del af matr. 7000ah som angivet på kortbilag 3.

Delområde 2 omfatter en del af matr. 7000ah, 1i og 31b som angivet på kortbilag 3.

Delområde 3 omfatter en del af matr. 31ax som angivet på kortbilag 3.

§ 3. OMRÅDETS ANVENDELSE

- 3.1 Lokalplanen fastlægger områdets anvendelse til rekreative formål.

Delområde 1 udlægges til rekreative faciliteter og café/restaurant og mindre serviceerhverv.

Delområde 2 udlægges til parkering og naturområde med boardwalk og ramper.

Delområde 3 udlægges til vandlegeplads.

- 3.2 Delområde 1 skal anvendes til turistorienterede, rekreative faciliteter og serviceerhverv som udlejningsvirksomhed, restaurant, butik, turistkontor, badefaciliteter, offentlige toiletter m.m.

- 3.3 Delområde 2 må kun anvendes til parkeringsplads og rekreative aktiviteter i form af naturområde med bræddestier, ramper til bræddestier og stranden samt en mindre plads til opstilling af mobile salgsboder i turistsæsonen.

- 3.4 Delområde 3 må kun anvendes til vandlegeplads og lignende strandaktiviteter.

TURISTAKTIVITETER

Centralt i forsøgsprojektet Blåvand Strandpark er et område til "urbane strandaktiviteter". Med urbane strandaktiviteter refereres til beachvolley og boldspil, strandbar, restaurant, surfing, udlejning af strandudstyr samt andre mindre serviceerhverv. Disse aktiviteter er i Det Blå Plateau indarbejdet i projektets bebyggelse, som må opføres i delområde 1.

En anden vigtig del af forsøgsprojektet er en boardwalk (bræddesti) til forbindelse af strandene i Blåvand og Hvidbjerg. Boardwalken løber parallelt med stranden, men i og bag klitterne, hvorved stien ligger delvist i læ. Her gives mulighed for at skabe små lommer med aktiviteter og udkigspunkter.

Boardwalken er i projektet Det Blå Plateau suppleret med tre betonramper, som binder bræddestien og udkigsplateauet sammen med henholdsvis stranden og parkeringspladsen. Herved gøres såvel strand som udkigsplateau tilgængeligt for gangbesværede, kørestolsbrugere, familier med barnevogn m.fl.

Den vestligste betonrampe fører ned til stranden ved hofde 2, hvor der i lokalplanen gives mulighed for opførelsen af en vandlegeplads.

§ 4. UDS TYK N I N G

- 4.1 Lokalplanområdet må kun udstykkes i overensstemmelse med lokalplanens delområder.

§ 5. V E J E, S T I E R O G P A R K E R I N G

5.1 V E J E

- 5.1.1 Lokalplanområdet vejbetjenes fra Hvidbjerg Strandvej.
- 5.1.2 Der skal etableres vejadgang i overensstemmelse med illustrationsplanen, Kortbilag 4.

5.2 P A R K E R I N G

- 5.2.1 Der må kun etableres parkering inden for det på lokalplan-kortet, Kortbilag 3, viste areal.
- 5.2.2 Inden for det udlagte parkeringsareal skal der etableres 167 parkeringspladser. Heraf skal de 3 være handicapparkeringspladser med en bredde på min. 3,5 m. Yderligere 4 af parkeringspladserne skal være handicapparkeringspladser til kassebiler med en bredde på min. 4 m og en længde på min. 8 m.
- 5.2.3 Parkeringsarealet skal anlægges i grus i lys sandfarve, så det er i overensstemmelse med det omgivende landskab.
- 5.2.4 Parkeringsarealet skal anlægges indenfor kote DVR90 1,8m til kote 3,0m DVR90.

5.3 B O A R D W A L K

- 5.3.1 Der skal etableres boardwalk i princippet som vist på kortbilag 3 og 4, så den forbinder Det Blå Plateau ved Hvidbjerg Strand med vandlegepladsen ved Blåvand Strand.

ANKOMST OG PARKERING

En del af områdets besøgende og turister ankommer i bil. Da bygge-riet delvist placeres på områdets nuværende parkeringsplads, udfor-mes et nyt parkeringsareal, hvorpå der skal etableres 167 parke-ringspladser, heriblandt syv handicapparkeringspladser.

Parkeringspladsen flyttes således mod nord og vil blive placeret nærmere Oksby Dige end den nuværende. Mellem den nye parke-ringsplads og Det Blå Plateau etableres på den nuværende parke-ringsplads et nyt klitlandskab, hvilket vil give et helt nyt indtryk af området, når man ankommer til dette over Oksby Dige via Hvidbjerg Strandvej. Man vil således blive mødt af landskabet, klitterne, naturen og beplantningen fremfor en grusbelagt parkeringsplads. Parkerings-pladsen skal anlægges indenfor disse koter, dog med mulighed for mindre tilpasninger i detailplanlægningen.



Udsnit af visualisering fra vinderforslaget. Udsnittet viser ankomsten til området over diget ad Hvidbjerg Strandvej.

BESTEMMELSER

- 5.3.2 Bræddestier må løftes maks. 0,3 m over terræn målt fra gangflade til underliggende terræn. Ved større terrænforskelle, kan der undtagelsesvis tillades en større højde på bræddestien over terræn.

Bræddestier skal anlægges med en bredde på 2,5 m. Hvor der langs stien etableres faciliteter til ophold som bænke, gynger og lignende må bræddestien udvides til en bredde på 3,5 m.

- 5.3.3 Bræddestier skal anlægges i træ og fremstå i træets naturlige farve.
- 5.3.4 Der skal ved boardwalkens skæring med redningsveje, serviceveje og offentligt tilgængelige stier med en principiel placering som vist på kortbilag 4 etableres 3 niveaufri passager på strækningen fra Det Blå Plateau til Hafniagrunden.

5.4 RAMPER

- 5.4.1 Der skal etableres ramper i princippet vist på kortbilag 3 og 4, så de forbinder Det Blå Plateau med hhv. strand og parkeringsplads samt boardwalken med stranden ved vandlegepladsen.

- 5.4.2 Ramper skal have en bredde på 3 m.

Ramper må have en hældning på maks. 1:20, og der skal anlægges vandrette reposer med en dybde på min. 1,5 m for hver 10 m rampe.

Ved rampernes fod kan der etableres mindre pladser med en størrelse på maks. 25 m² til samling og ophold.

Ved den vestligste rampes top kan der etableres en plads med en størrelse på maks. 150 m² til opstilling af mobile salgsboder i turistsæsonen.

- 5.4.3 Ramper skal fremstå i beton.

5.5 Øvrige stier

REDEGØRELSE

BOARDWALK OG BETONRAMPER

Den planlagte boardwalk og betonramperne udgør tilsammen en infrastruktur, der øger tilgængeligheden markant i området. I dag består områdets stinet af trampestier og stier i sand. Om sommeren rulles træmåtter ud, men disse sander nemt til. Det vil ikke så let ske for de hævede bræddestier, der må løftes op til 0,3 m over det underliggende terræn. Den maksimale højde på boardwalken skal sikre, at stierne følger terrænet og ikke virker dominerende i landskabet eller som en visuel barriere mellem diget og stranden. Disse hensyn gælder også, hvis der undtagelsesvis gives tilladelse til en større højde på boardwalken end 0,3 m over terræn.



Udsnit af visualisering fra ideoplægget, der viser, hvordan boardwalken kan løbe gennem klitlandskabet.

Langs boardwalken kan laves små lommer med aktivitetsredskaber som gynger og lignende, siddemuligheder og udkigspunkter.

Boardwalkens endelige placering og linjeføring fastlægges i detailprojekteringen, hvor der kan tages hensyn til bilag IV-arter, indkig, terræn, tilgængelighed etc.

BESTEMMELSER

- 5.5.1 Øvrige stier må kun etableres i sand/grus eller som trampestier.
- 5.5.2 Der kan etableres adgang for midlertidige salgsboder som vist på lokalplankortet, Kortbilag 3.

5.6 BELYSNING

- 5.6.1 Der må kun opsættes udendørs belysning i delområde 1 og langs betonramperne som vist på kortbilag 3.
- 5.6.2 Belysningsarmaturer skal have et ensartet arkitektonisk udtryk.
- 5.6.3 Lysstandere må ikke have en lyspunkthøjde over 0,8 m over underliggende trædeflade.
- 5.6.4 Lyskilder skal være nedadrettede og afskærmede mod omgivelserne.

§ 6. BEBYGGELSENS PLACERING OG OMFANG

6.1 BEBYGGELSENS PLACERING

- 6.1.1 Ny bebyggelse skal placeres inden for det på lokalplankortet, Kortbilag 3, udlagte byggefelt.
- 6.1.2 Uden for byggefeltet må kun etableres konstruktioner såsom gyngestativer, mindre legeaktiviteter, læhegn, bænke og lignende i tilknytning til den i § 5.3 beskrevne boardwalk.
- 6.1.3 Der må ikke etableres boardwalk eller nogen anden form for bebyggelse nærmere Oksby Dige end 5,25 m målt fra digefod.

REDEGØRELSE

ØVRIGE STIER

Der findes i området i dag en række stier inden for lokalplanområdet. Særligt ved Blåvand Strand løber flere markante stier mellem strandkanten og parkeringspladsen. Disse fremstår som trampestier med mindre strækninger i sand og grus. Lokalplanen sikrer, at disse stier kan bevares og genetableres med deres nuværende udtryk.

BELYSNING

Bestemmelserne for belysning i lokalplanområdet er fastlagt med henblik på at sikre, at der ikke sker uhensigtsmæssige lyspåvirkninger af landskabet i nærområdet.

BYGNINGSHØJDE OG ANLÆGSKOTER

Lokalplanen indeholder ikke bestemmelser vedrørende bebyggelsens egentlige højde, men det præciseres, at bebyggelsen ikke må overstige kote DVR90 7,0 foruden værn, belysning og tekniske anlæg på Det Blå Plateau. Det vil sige, at udkigsplateauet kan etableres i maks. kote DVR90 7,0. Den vejledende anlægskote for gulvet i Det Blå

6.2 BEBYGGELSENS OMFANG

- 6.2.1 Inden for byggefeltet må opføres maks. 1.800 m² samlet bygningsareal eksklusiv tagterrasse.
- Butiksarealet må udgøre maks. 200 m².
- 6.2.2 Ny bebyggelse skal etableres i 1 etage eksklusiv tagterrasse.
- 6.2.3 Bygningshøjden må ikke overstige kote DVR90 7,0 eksklusiv værn, belysning og tekniske anlæg på tagterrassen.
- Facadehøjden må ikke overstige 4,5 m.
- 6.2.4 Det Blå Plateau skal som udgangspunkt anlægges med gulvflade i kote DVR90 3,0.

§ 7. BEBYGGELSENS YDRE FREMTRÆDEN

7.1 FORM

- 7.1.1 Ny bebyggelse skal udføres i princippet som vist på Figur 2. Bebyggelsen skal bestå af et rektangulært udkigsplateau med et åbent gårdrum i midten.
- 7.1.2 Der skal i overensstemmelse med den på lokalplankortet, Kortbilag 3, anviste principielle placering af brædestien etableres portåbninger under plateauet.

7.2 FACADEMATERIALER OG -FARVER

- 7.2.1 Yderfacader skal dækkes under klitsand, se § 8.2.2.
- Vægge i portåbninger og mod gårdrummet skal udføres i beton.
- I gårdrummet tillades glasfacader ved café og butik.

BEBYGGELSENS UDFORMNING OG FREMTRÆDEN

Lokalplanen er udarbejdet på baggrund af en idéoplæg fra Norrøn. Lokalplanen er derfor specifik i forhold til bygningens udformning og materialer. Nedenstående principskitse viser bebyggelsens hovedelementer, som er plateauet, gårdrummet og det omgivende, delvist nyetablerede klitlandskab. Hovedidéen er, at det nye udkigsplateau (Det Blå Plateau), der samtidigt fungerer som tag for de underliggende funktionsrum, ligger nænsomt placeret i klitlandskabet skjult af de øverste klittoppe og klithedebevoksningen. Under plateauet er to portåbninger til det indre gårdrum, som danner rammen om strandaktiviteter.

7.3 TAG

- 7.3.1 Tag skal udføres som en flad tagterrasse (plateau) belagt med egnstypiske teglsten i rødlige og blålige nuancer.
- 7.3.2 Værn omkring tagterrassen skal fremstå lette og udføres som gelænder/rækværk, jf. bygningsreglementet kap.3.2.3, med lodrette balustre i metal, således det er muligt at se gennem værnet. Håndlister skal udføres i træ.
- 7.3.3 Tagvinduer skal være nedfældet i tagterrassen og skal kunne tåle personvægt.

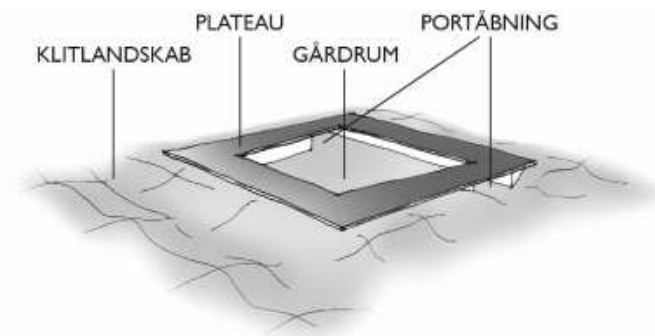
Ventilationshætter, udluftningsanlæg, skorstene og andre tekniske anlæg skal integreres i bebyggelsen og må ikke overstige 5 m² i omfang.

7.4 VINDUER OG DØRE

- 7.4.1 Vinduer og døre skal udføres i træ eller træ/alu og fremstå hvide, sorte, grå eller i træets naturlige farve.
- 7.4.2 Der må ikke isættes tonede eller buede ruder, og vinduer må ikke tilklæbes eller blændes.

7.5 ANTENNER OG SKILTE

- 7.5.1 Der må ikke opsættes paraboler, antenner, telemaster eller lignende inden for lokalplanområdet.
- 7.5.2 Der må ikke opstilles pylonskilte inden for lokalplanområdet.
- 7.5.3 Facadeskilte må ikke have en størrelse, der overstiger 0,6 m i højden og 1 m i bredden.



Figur 2: Principskitse, der viser bebyggelsens hovedelementer.

Plateauet belægges med egnstypiske teglsten, der gennem sin hårde brænding får et til tider blåligt udtryk. Bygningens ydre facader er gemt under klitsandet og derfor kun synlige omkring portåbningerne. Mod gårdrummet består facaderne af flader i beton og store glaspartier.

GÅRDMILJØET

Det er vigtigt for miljøet i gården, at der er udveksling og forbindelse mellem de indendørs og udendørs aktiviteter. Derfor må vinduer ikke tilklæbes eller blændes. Dette er også af stor betydning for indendørs lysforhold, da rummene kun vil have vinduer mod og lysindfald fra gården.

§ 8. UBEBYGGEDE AREALER

8.1 DELOMRÅDE 1

- 8.1.1 Udendørs opholdsarealer på terrænniveau skal enten udformes som træterrasse i stil med de § 5.3.3 beskrevne boardwalk eller anlægges på strandsand.

8.2 DELOMRÅDE 2

8.2.1 NATUR OG BEPLANTNING

Foruden de i § 5 beskrevne ramper, boardwalk og parkeringsareal skal området fremstå som klitter og klithede.

Beplantning skal bestå af egnstypiske og hjemmehørende planter, der er kendetegnende for de relevante klittyper og beplantningen skal vedligeholdes*. Der må ikke plantes planter, der anses som uønskede i den danske natur af Naturstyrelsen.

**Klitrose må ikke forveksles med Rynket rose (Rosa Rugosa) som er invasiv.*

Det hvide klitområde yderst langs stranden og ved det nye plateau skal beplantes med sandhøjme og marehalm.

Det grå/grønne klitområde, der ligger bagved det hvide klitområde, skal beplantes med en blanding af flere egnstypiske og hjemmehørende arter som eksempelvis klitrose*, havtorn, hedelyng, revling, mosebunke.

I forbindelse med plantning af ny beplantning i området må der ikke plantes træer i lokalplansområdet.

8.2.2 NYT KLITLANDSKAB

Der skal etableres nyt klitlandskab mellem parkeringspladsen og bebyggelsen i delområde 1. Der må i forbindelse hermed foretages terrænregulering på op til + 4 m i forhold til eksisterende terræn, svarende til topkote.

BEPLANTNING

*Med vedligeholdes menes, at beplantningen skal fremstå med et ensartet visuelt udtryk for de enkelte beplantede områder. Beplantningen skal desuden fremstå sund og frodig uden bare pletter. Hvis det vurderes, at dette ikke er tilfældet, skal der foretages gentilplantning.

KLITLANDSKAB

En vigtig del af konceptet i projektet er etableringen af et klitlandskab omkring bygningen, "Det Blå Plateau". Lokalplanen giver derfor mulighed for terrænregulering i op til + 4,5 m, som er den maksimalt tilladte facadehøjde.

Klitlandskabets funktion er dels at forskønne det område, som i dag fungerer som parkeringsplads, dels at skærme for områdets bebyggelse og parkering, således det er naturen, som er dominerende for oplevelsen af området.

OKSBY DIGE

Lokalplanområdet grænser i nord op til Oksby Dige, som beskytter de bagvedliggende sommerhuse ved stormflod og lignende hændelser. Af hensyn til digets konstruktion og vedligehold heraf er der i bestemmelserne indarbejdet en respektafstand på 5,25 m fra digefod, som skal friholdes for bebyggelse og terrænregulering. Digefoden er omtrentligt sammenfaldende med lokalplanområdets nordlige afgrænsning.

Der må i direkte tilknytning til bebyggelsen i delområde 1 (Det Blå Plateau) samt ramper hertil dog foretages terrænregulering på indtil + 4,5 m i forhold til eksisterende terræn. Det skal gennem terrænregulering sikres, at plateauets yderfacader dækkes af klitter. Klitterne skal sikres og fikses med beplantning, jf. § 8.2.1.

Der skal etableres en afskærmende vold med en højde på 2 m vest, syd og øst om parkeringspladsen. Volden skal integreres i det nyetablerede klitlandskab.

Volden her skal beplantes med arter tilhørende den grå/grønne klit.

Terrænregulering i henhold til § 8.2.2 må kun ske inden for terrænreguleringsområdet som vist på lokalplankortet, Kortbilag 3.

8.2.3 ØVRIGE TERRÆNREGULERING

Der må herudover kun terrænreguleres i forbindelse med etableringen af bræddestier og ramper. Der må højst foretages terrænregulering på +/- 0,5 m i forhold til eksisterende terræn.

Der må ikke foretages terrænregulering nærmere Oksby Dige end 5,25 m målt fra digefod.

Hvis der sker ændring i terræn eller skader på eksisterende beplantning skal området reetableres.

8.3 DELOMRÅDE 3

8.3.1 Inden for delområde 3 må der etableres en vandlegeplads.

8.3.2 Vandlegepladsens skal anlægges sådan, at den ikke spærrer for gennemkørsel eller anden nødvendig trafik langs stranden. Vandlegepladsen må udgøre maks. 1.500 m².

VANDLEGEPLADS

En vandlegeplads er en vigtig del af projektet og er i idéoplægget foreslået etableret som pæle i vandkanten med indbyggede legeredskaber. Det er vurderingen, at en vandlegeplads med disse pæle vil være genstand for stor korrosion, som følge af de naturlige kræfter. Denne lokalplan muliggør derfor etablering af en vandlegeplads, men indeholder ingen videre bestemmelser for vandlegepladsens ydre fremtræden eller materialevalg, da dette må bero på en konkret vurdering ud fra ansøgning herom. Vandlegepladsens elementer skal holdes indenfor det i bestemmelserne angivne kvadratmeterantal.

Forstærkning og udbygning af eksisterende kystsikringsanlæg henhører under de eksisterende digelag. Bestemmelsen følger Varde Kommunes klimasikringsplan for området ved Blåvand.

8.3.3 Øvrige arealer skal henligge som sandstrand.

8.4 FÆLLESBESTEMMELSER

8.4.1 Nyt byggeri skal sikres mod stigninger i vandløb og havvandsstigninger til minimum kote DVR90 6,5 m.

8.4.2 Oplag af både, campingvogne, lastbiler, uindregistrerede køretøjer og lignende må ikke finde sted indenfor lokalplanområdet.

§ 9. TEKNISKE ANLÆG

9.1 Transformatorstationer, anlæg til affaldshåndtering og lignende skal integreres i områdets bebyggelse.

9.2 El- og forsyningsledninger skal fremføres som jordledninger/-kabler.

§ 10. FORUDSÆTNINGER FOR IBRUGTAGNING AF NY BEBYGGELSE

10.1 Ny bebyggelse må for de enkelte delelementers vedkommende ikke tages i brug før:

Bebyggelse er tilsluttet Varde Kommunes vand- og spildevandsforsyning.

Der er anlagt veje, adgangs- og parkeringsarealer, som beskrevet i §§ 5.1 og 5.2.

Der er anlagt nyt klitlandskab omkring parkeringsarealet, jf. §8.2.2.

Beplantningen i §8.2.1 er etableret.

Hvis der er sket ændringer i terrænet eller skader på eksisterende beplantning skal området været reetableret, jf.

§8.2.3.

Der er etableret afskærmning af udendørs oplag, herunder skraldespande, jf. § 9.1.

Det ved en eventuel sænkning af parkeringspladsen, jf. § 5.2.4, er påvist, at anlægget ikke vil virke som et bassin for utilsigtet vandopsamling.

Der er udarbejdet en nærmere vurdering af risici og kumulative effekter, som Det Blå Plateau skal kunne håndtere i forhold til stormflods- og kystsikring.

I anlægsfasen skal det sikres, at der ikke tillades byggeplads eller oplag af materialer indenfor bilag IV-arters leve- og ynglesteder.

Der er foretaget yderligere undersøgelse og analyse af boardwalkens, rampernes og bebyggelsens betydning for bilag IV-arter.

Der er foretaget en Natura2000-konsekvensvurderingen af vandlegepladsen.

§ 11 SERVITUTTER

11.1 Ingen servitutter strider mod lokalplanen.

For lokalplanområdet gælder flere deklarationer. Alle deklarationer vedrører matrikler beliggende i Vandflod By, Oksby.

Fem deklarationer tinglyser strandret og ret til færdsel over matrikel nr. 1i. Det drejer sig om følgende deklarationer:

- Dokument med løbenummer 916476-50 tinglyst den 10.03.1932 som gælder for matrikel 1b, 1n, 1d, 3d, 42c, 42ct, 42cl, 42cm, 42cn, 42co, 42cp, 5i, 10l, 12b, 52b, 52af, 21e, 33a, 40c og 33b.
- Dokument med løbenummer 916477-50 tinglyst den 11.03.1932 som gælder for matrikel 35b, 43f, 35f, 41i, 41as, 37b, 38l og 39b.
- Dokument med løbenummer 916478-50 tinglyst den 12.03.1932 som gælder for matrikel 44b, 60q, 60b, 44a, 45c, 58e, 58ah, 61d, 52c, 59a, 60e, 61cl, 63a og 63v.
- Dokument med løbenummer 916479-50 tinglyst den 15.03.1932 som gælder for matrikel 22a og 31b.
- Dokument med løbenummer 916480-50 tinglyst den 18.10.1932 som gælder for matrikel 40q, 40x, 40ab, 40p, 40n og 40o.
- Deklaration 5579 tinglyst den 15.06.1970 bestemmer desuden, at ejerne og/eller brugerne af matrikel 22ab, 22ac, 22ad, 22ae, 22af, 22ag, 22ah, 22ai, 22ak, 19bd, 19be, 19bf, 19bg og 19bh skal have ret til gående færdsel af en 3 m bred sti til matrikel 1i.

Derudover tinglyser to deklarationer ret til færdsel over matrikel 31b ad en eksisterende 3 meter bred sti i den østlige del af 31b, som grænser til 35e og 33i. Stiens forløb kan ses på kortet til højre. Der er tale om disse to deklarationer:

- Dokument med løbenummer 6720-50 tinglyst den 26.08.1960 som gælder for matrikel 39aa, 39ab,



Deklaration 6720-50 og 7265-50 med ret til 3 m bred sti til stranden.

30ac, 30ad, 39ae, 39af, 39ag, 39ah og 39ø (tidligere benævnt 39b) samt 35e.

- Dokument med løbenummer 7265-50 tinglyst den 18.10.1963 som gælder for matrikel 39x, 39y og 39z.

Ifølge deklaration 1546-50 tinglyst den 14.02.1969 gælder desuden for matrikel 31b, at den del af ejendommen, der ikke udlægges til parkeringsplads, skal anvendes til rekreativt formål. Samme dokument tinglyser desuden etablering og vedligeholdelse af en effektiv afskærmning i form af hegn og tæt beplantning af mindst 5 m's bredde mellem ejendommen og matrikel 22a.

§ 12. LANDZONETILLADELSE

- 12.1 Med lokalplanens endelige vedtagelse meddeles der samtidig tilladelse efter planlovens § 35 stk.1 (landzonetilladelse) til udstykning, etablering og anvendelse af bebyggelse, tekniske anlæg, stier og parkering, samt beplantning og ubebyggede arealer, i overensstemmelse med lokalplanens afsnit 3-9.

§ 13. RETSVIRKNINGER

- 13.1 Efter byrådets endelige vedtagelse og offentliggørelse af lokalplanen må ejendomme, der er omfattet af planen, ifølge lov om planlægning § 18 kun udstykkes, bebygges eller i øvrigt anvendes i overensstemmelse med planens bestemmelser.

Den eksisterende lovlige anvendelse af en ejendom kan fortsætte som hidtil. Lokalplanen medfører heller ikke i sig selv krav om etablering af de anlæg m.v., der er indeholdt i planen.

Byrådet kan ifølge lov om planlægning, § 19, meddele dispensation fra lokalplanens bestemmelser, hvis dispensati-

onen ikke er i strid med principperne i planen.

Der kan dog ikke meddeles dispensation efter lov om planlægning § 19 fra retningslinje §2.4, idet denne retningslinje ligger til grund for den i § 2.3 nævnte tilladelse.

Mere væsentlige afvigelser fra lokalplanen kan kun gennemføres ved tilvejebringelse af ny lokalplan.

Byrådet skal derimod dispensere fra en lokalplans bestemmelser om tilslutning til et kollektivt varmforsyningsanlæg som betingelse for ibrugtagning af ny bebyggelse, når bebyggelsen opføres som lavenergihus, jf. lov om planlægning § 19, stk. 4.

Private byggeservitutter og andre tilstandsservitutter, der er uforenelige med lokalplanen, fortrænges af planen. Andre servitutter kan eksproprieres, når det vil være af væsentlig betydning for planens virkeliggørelse.

I henhold til § 47 i lov om planlægning kan der foretages ekspropriation af privates ejendomme eller rettigheder over ejendomme, når ekspropriation vil være af væsentlig betydning for virkeliggørelsen af lokalplanen.

Såfremt forhold ikke er reguleret i lokalplanen, gælder de almindelige bebyggelsesregulerende bestemmelser i bygge-loven og lov om planlægning.

VEDTAGELSESPÅTEGNING

Lokalplanforslaget er vedtaget med henblik på offentlig høring, i henhold til § 24 i lov om planlægning, af Varde Byråd den 20. juni 2017.

På byrådets vegne



Erik Buhl Nielsen

Borgmester

/



Mogens Pedersen

Kommunaldirektør

Lokalplanen er endeligt vedtaget i henhold til § 27 i lov om planlægning, af Varde Byråd, den 6. februar, 2018.

P.b.v.



Erik Buhl Nielsen

Borgmester

/



Mogens Pedersen

Kommunaldirektør

FORHOLD TIL ANDRE PLANER

LOKALPLAN

Lokalplanområdet er ikke omfattet af en lokalplan eller byplan-vedtægt.

KOMMUNEPLAN



Forslag til Kommuneplan 2017, Varde Kommune

Ramme-område Lokalplanområdet er omfattet af rammeområde 05.01.R13 i forslag til Kommuneplan 2017, Varde Kommune.

Rammebestemmelserne udlægger området til rekreativt område med bebyggelse til restaurant, butik, udlejning af sportsudstyr og lignende, tagterrasse, boardwalk, vandlegeplads og parkeringsplads.

Detailhandel Inden for lokalplanområdet må der etableres butik med et samlet etageareal på 200 m², hvilket er i overensstemmelse med

kommuneplanens retningslinje 5.10, der siger, at i tilknytning til "fritliggende turistattraktioner og lignende, der ligger uden for de afgrænsede centerområder kan der etableres butikker til brug for kunder, der i øvrigt benytter anlægget på grund af dets primære funktion. Bruttoetagearealet for sådanne butikker må ikke overstige 200 m²."

Telemaster Størstedelen af lokalplanområdet ligger inden for mastezone 1, hvor opsætningen af master normalt ikke tillades. Den nordvestlige del af lokalplanområdet ligger inden for et område udpeget som by- og boligområde, hvor master så vidt muligt skal integreres i områdets bebyggelse. Lokalplanen giver ikke mulighed for opsætning af telemaster, paraboler eller lignende i området.

Naturpark Vesterhavet Størstedelen af lokalplanområdet ligger i Naturpark Vesterhavet og er dermed omfattet af kommuneplanens retningslinje 18.10: "Naturpark Vesterhavet skal danne afsæt for formidling, koordinering og udvikling af naturparkens natur- og kulturværdier, som i samspil med lodsejerne skal benyttes til at skabe oplevelse og naturlig aktivitet til glæde for kommunens borgere og turister." Lokalplanen omhandler nye turistfaciliteter og anlæg, der vil forbedre adgangen til stranden og naturen omkring Blåvand. Lokalplanen vil være med til at skabe aktivitet og formidling af områdets naturværdier i overensstemmelse med naturparkens formål.

Natur De østligste meter af lokalplanområdet ligger inden for et hovedindsatsområde for naturpleje og naturgenopretning. Hovedindsatsområderne fastlægger hovedstrukturen i kommunens naturnetværk. Disse er i Kommuneplan 2017 suppleret med udarbejdelsen af Grønt Danmarkskort, retningslinje 20.3: "Det Grønne Danmarkskort udgør netværket af områder med eksisterende værdifuld natur og økologiske forbindelser og områder med potentielle økologiske forbindelser. Hovedindsats-områderne fastlægger hovedstrukturen i dette netværk".

Projekter med naturpleje og naturgenopretning skal prioriteres i

REDEGØRELSE

hovedindsatsområderne og Grønt Danmarkskort, retningslinje 20.4: "Kommunen prioriterer projekter med naturpleje og naturgenopretning – herunder projekter på kommunalt ejede naturarealer – højest, inden for det Grønne Danmarkskort. Der lægges særlig vægt på projekter i Natura 2000-områder og i de hovedindsatsområder, der er fastlagt i naturkvalitetsplanlægningen".

Arealet udpeget som hovedindsatsområde fremstår i dag som grusbelagt parkeringsplads og skal i henhold til planerne for rammeområdet delvist omdannes til ny klitnatur. Rammeområdets sydlige del forløber langs arealer, som i forbindelse med Grønt Danmarkskort er udpeget som eksisterende værdifuld natur. Retningslinje 20.6 fastlægger i denne henseende at: "Inden for det Grønne Danmarkskort kan der ikke forventes tilladelse, godkendelse eller dispensation til byggeri, anlæg og andre projekter, der ikke er forenelige med naturbeskyttelsesinteresserne. Undtaget er bebyggelse, der er erhvervsmæssigt nødvendigt for driften af en landbrugsejendom".

Lokalplan for benyttelsen af rammeområdet indeholder bestemmelser, som kompenserer for eventuelle gener for naturen efter etableringsfasen og bidrager med etablering af godt 3.500 m² erstatningsnatur.

Klima-tilpasning Den nordvestligste del af lokalplanområdet ligger inden for sommerhusområdet i Blåvand. Der skal udarbejdes en handleplan for klimatilpasning i området, jf. kommuneplanens retningslinje 13.6.

Skovrejsning Lokalplanområdet ligger inden for et område, hvor skovrejsning er uønsket. Lokalplanen giver ikke mulighed for plantning af skov.

Kystlandskab og kystnærhed Lokalplanområdet er udpeget som kystlandskaber med tilhørende landskabskarakterbeskrivelser. Beskrivelsen for området omfatter Skallingen marsk- og klitlandskab.

Kystlandskaberne skal beskyttes, bevares og styrkes som åbne, dynamiske naturlandskaber. Områder i kystnærhedszonen skal friholdes for bebyggelse og anlæg,

som ikke er afhængige af en kystnær placering og bygninger og anlæg skal tilpasses landskabets karakter, særligt med hensyn til beplantning, placering, udformning og materialevalg.

Lokalplanen er omfattet af Erhvervsministeriets forsøgsordning for udvikling af kyst- og naturturisme i Danmark, som med hjemmel i planlovens § 5 tillader op til 10 projekter at opnå dispensation for planlovens § 5 kystnærhedszonen samt naturbeskyttelseslovens § 8 klitfredede arealer. Deltagelse i forsøgsordningen er sket på baggrund af en ansøgning fra Varde Kommune.

Geologi Lokalplanområdet ligger inden for det geologiske rammeområde og det værdifulde geologiske område Vadehavet. De landskabelige og geologiske værdier ligger i naturkræfternes frie påvirkning af Vadehavskysten. Der gives med lokalplanen mulighed for en bearbejdning af landskabet bag klitterne. Etableringen af en vandlegeplads på stranden skal være med til at formidle havets og tidevandets kræfter.

Turisme Varde Kommune ønsker at skabe mulighed for et mere varieret overnatningsprodukt gerne med et bredt udvalg af servicefaciliteter som wellness og sportsfaciliteter, da det er en forudsætning for at kunne tiltrække mere højtforbrugende segmenter til området. Et bredere udbud vil kunne bidrage til at styrke områdets tilgængelighed for flere forskellige målgrupper og ferietyper.

Det Blå Plateau, boardwalk og tilhørende faciliteter og service vil netop kunne tiltrække nye turister til området og vil dermed kunne danne grundlag for et nyt marked i overensstemmelse med Varde Kommunes Turismestrategi 2013-2018, der foreskriver en videreudvikling af basisproduktet forstået som de services, rammer og elementer, der udgør grundlaget for turisternes ophold.

Placeringen og udformningen af disse faciliteter vurderes, at være i overensstemmelse med Varde Kommunes samlede turistpolitiske overvejelser, jf. Kommuneplan 2017's redegørelsesdel, samt dennes retningslinjer for planlægning på turismeområdet.

Særligt oplevelsesøkonomisk turismepotentiale

Etableringen af det Blå Plateau og den tilhørende boardwalk vil give områdets turister nye og bedre muligheder for at opleve og nyde områdets primære attraktioner – naturen, Vestkysten og havet.

Realisering af projektet vil skabe en serviceret strandoplevelse med mulighed for urbane strandaktiviteter som surfing, beach-volley og boldspil samt vandleg og bespisning. De nye oplevelsesmuligheder er et vigtigt supplement til eksisterende udbud, som i høj grad er en 'selvservice'-strandoplevelse, hvor turisten selv medbringer forplejning og udstyr til strandaktiviteter. Salg af services og udlejning af udstyr vil bidrage til den lokale besøgsøkonomi og styrke beskæftigelsen i lokalområdet.

Det nye rekreative område vil skabe bedre adgang til strandoplevelsen for alle grupper af besøgende. Det Blå Plateau og den tilhørende boardwalk vil give handicappede, familier med helt små børn og ældre, der er bevægelsesmæssigt udfordrede, en bedre mulighed for at opleve stranden og kystlandskabet. Det rekreative område vil dermed tiltrække målgrupper, som normalt ikke kan bevæge sig i kystlandskabet.

Det Blå Plateau og boardwalken er nye attraktioner for områdets mange turister og et nyt udflugtsmål for kommunens borgere og turister fra de omkringliggende kystdestinationer. Varde Kommune vurderer, at en realisering af projektet vil styrke om sætningen og skabe mere liv i Blåvand by året rundt og dermed styrke det besøgsøkonomiske grundlag for virksomhedsdrift i området.

STØJ FRA FORSVARETS SKYDE- OG ØVELSESOMRÅDER

Lokalplanområdet er beliggende inden for støjkonsekvensområdet omkring et af Forsvarets skyde- og øvelsesområder. Støjbelastningen kan inden for området i perioder forventes at være større end 55 dB.

Inden for støjkonsekvensområdet må der i henhold til kommuneplanens retningslinjer 29.1 og 29.2 ikke udlægges areal til støjfølsom anvendelse, medmindre der gennem kommune- og

lokalplanlægningen fastsættes bestemmelser om etablering af tilstrækkelig støjafskærmning.

Området benyttes i dag af områdets gæster til rekreative aktiviteter i bred forstand i forbindelse med besøg ved kysten. Strandarealerne anvendes af badegæster til afslapning, sport- og fritidsaktiviteter ved stranden, når vejret tillader det. Både strandarealerne og de bagvedliggende klithedearealer anvendes ligeledes til gåture og andre fritidsaktiviteter og oplevelsen af kysten samt naturen er ofte selve hensigten med besøget i området.

De kommende aktiviteter skal ses i sammenhæng med et ønske om et mere differentieret produkt af fritidsaktiviteter for de besøgende.

Som følge af projektet udlægges rammeområde 05.01.R13 med tillæg 05 til Kommuneplan 2017 til rekreativt område med mulighed for bebyggelse til restaurant, butik, udlejning af sportsudstyr og lignende, tagterrasse, boardwalk og vandlegeplads. De planlagte aktiviteter afviger ikke i større grad i forhold til den måde området allerede anvendes, men supplerer områdets anvendelsesmuligheder.

Lokalplanen fastsætter bestemmelser for bebyggelsens ydre fremtræden og ubebyggede arealer, som gør, at bebyggelse anvendt til rekreative faciliteter, café/restaurant og mindre serviceerhverv udformes som et rektangulært plateau med et indre gårdrum omgivet af et nyetableret klitlandskab. Bebyggelsen vil med sin rektangulære udformning virke som støjafskærmning, og det omgivne klitlandskab vil udgøre en yderligere naturlig støjafskærmning for bebyggelsen.

Med sin placering og udformning som klit kan flere dele af konstruktionen således virke som støjværn for bebyggelsen.

Det vurderes, at rammeområdets og lokalplanens anvendelse er i overensstemmelse med kommuneplanens retningslinjer for Forsvarets arealer, og at dette ikke medfører skærpede krav i forhold til Miljøstyrelsens vejledende grænseværdier for støj i støjfølsomme områder. Den fremtidige anvendelse vurderes derfor ikke at begrænse Forsvarets aktivitetsmuligheder inden

REDEGØRELSE

for skyde- og øvelsesområderne.

Ifølge planlovens § 15a, stk. 6 kan erhvervsministeren i forbindelse med planlægning for ferie- og fritidsformål med særligt oplevelsesøkonomisk potentiale, som ligger indenfor støjkonsekvenszonen for forsvarrets øvelsespladser og skyde- og øvelsesområder, men hvor støjb belastningen ikke overstiger 65 dB i helt særlige tilfælde og efter indhentet tilladelse fra Forsvarsministeriet tillade at udlægge støjbelastede arealer til støjfølsom anvendelse.

Lokalplanområdet ligger under LC, DEN 65 dB med hensyn til støj fra skyde- og øvelsesterrænet.

Varde Kommune modtog den 2. november 2017 tilsagn efter planlovens § 15a, stk. 6 til denne plan, som er en del af Blåvand Strandpark. Forsvarsministeriet har givet tilsagn på forudsætning at:

Planområdet ligger udenfor støjgrænsen på LC, DEN 65 dB i forhold til støjkonsekvenszonen for Oksbøl Skyde- og Øvelsesterræn. (Beregninger udført af Forsvarsministeriets Ejendomsstyrelse jf. Miljøstyrelsens beregningsmetode).

Der kan ikke åbnes mulighed for en fremtidig udbygning af projektet, og bygherrer skal være opmærksom på omfanget af støj fra Forsvarsministeriets aktiviteter.

Varde Kommune agter ikke at stille skærpede krav om støjbe grænsning eller videresender klager over støj til behandling i Forsvarsministeriet som følge af projektet, når støjgrænserne i gældende lovgivning er overholdt i forhold til Forsvarsministeriets aktiviteter.

Tilsagnet fra Forsvarsministeriet gælder alene for projekter i overensstemmelse med denne plan i forhold til støjkonsekvenszonen omkring Forsvarsministeriets Skyde- og Øvelsesterræn i Oksbøl. Hvis der ønskes ændret anvendelse indenfor planområdet, der ikke er i overensstemmelse med planen, skal der indhentes fornyet tilsagn fra Forsvarsministeriet.

Det bemærkes i øvrigt, at planlovens § 15a, stk. 6 ikke giver

mulighed for at lokalplanlægge for etablering af sommerhuse, institutioner, boliger, mv. og ej heller tilladelse til helårsanvendelse af sådanne, jf. lovbemærkningerne til bestemmelsen.

UDVIKLINGSPLAN FOR BLÅVAND

I 2012 blev Udviklingsplan for Blåvand vedtaget. Visionen er, at "Blåvand skal videreudvikle sin position som Danmarks førende kystferiedestination og gøres langt mere markant og enestående. Dette skal ske gennem nyskabende, engagerende, og inspirerende formidling, arkitektur, design og kunst. Vi vil udvikle de rekreative faciliteter og overnatningsmuligheder på en fascinerende og interessevækkende måde, der styrker og beforder de besøgendes relationer til naturen og kulturmiljøet."

Udviklingsplanen med undertitlen "Den nye nordiske kystferieby" indeholder en række indsatsområder, hvoraf Blåvand Strand og Hvidbjerg Strand til sammen udgør indsatsområde 4. Idéen for området er at skabe en strandcafé og restaurant, aktivitetsområde bag klitterne, badehytter (omklædningsfaciliteter), 'beach wipe out' (vandlegeplads) og en badebro.

Badebroen er opført, mens de øvrige projekter stort set alle er inkluderet i denne lokalplan. Lokalplanen er således i tråd med Udviklingsplan for Blåvand.

VANDFORSYNINGSPPLAN

Lokalplanområdet ligger i vandforsyningsområdet for Oxby Ho Vandværk.

VARMEFORSYNINGSPPLAN

Lokalplanområdet er ikke omfattet af fjernvarme.

SPILDEVANDSPPLAN

Området er ikke omfattet af Varde Kommunes spildevandsplan 2010-2015. I forbindelse med udarbejdelsen af en ny spildevandsplan, skal lokalplanområdet omfattes af denne. Området skal spildevandskloakeres, og spildevand skal ledes til tilsluttes Din Forsyning A7S' spildevandskloak. Regnvand skal håndte-

res på egen grund.

FORHOLD TIL ANDEN LOVGIVNING

MILJØVURDERING

Miljøscreening Der er foretaget en miljøvurdering af lokalplanforslaget, der er sammenfattet i en miljørapport, jf. § 3, stk. 2 og § 7 i Lov om miljøvurdering af planer og programmer.

Miljørapporten indeholder en beskrivelse og vurdering af den sandsynlige væsentlige indvirkning på miljøet ved gennemførelse af planen og rimelige alternativer.

I miljøvurderingen er der lagt særlig vægt på vurdering af følgende forhold:

- Beskyttede naturområder og arter
- Trafik
- Støj
- Landskab
- Klima og kystbeskyttelse (herunder nedsivning af regnvand)

Konklusionen af miljørapporten er, at naturbeskyttelsesinteresserne vil blive begrænset negativt påvirkede, idet kun en begrænset del af det beskyttede naturareal bebygges.

Trafikken afvikles i den nuværende situation overordnet set tilfredsstillende i spidstimerne i højsæsonen. Derudover vurderes det, at en bedre udnyttelse af de eksisterende parkeringspladser med pladsmarkeringer vil medvirke til bedre parkeringsforhold.

Anvendelsen til rekreative aktiviteter vurderes at være muligt indenfor kommuneplanens retningslinjer for Forsvarets arealer.

Det konkluderes, at bebyggelsen harmonerer med det omkringliggende kystlandskab gennem integration og indarbejdelse af arkitekturen i klithedelandskabet. I forhold til parkeringspladsens påvirkning af landskabet konkluderes det, at kravene om klitdannelse og beplantning omkring pladsen, sikrer en integration i landskabet.

Projektet har en tilstrækkelig afstand til det eksisterende Oksby Dige og der ventes derfor ingen negativ påvirkning som følge af projektets realisering. Derudover konkluderes det, at bestemmelserne i lokalplanen vedrørende klimasikringsforanstaltninger er i fuld overensstemmelse med Varde Kommunes klimatilpasningsplan.

På baggrund af miljøvurderingen er følgende afværgeforanstaltninger indarbejdet i lokalplanen:

For at påvirke klitlandskabet mindst muligt opbygges boardwalken med en pæle/punkt fundering, hvor selve gåfladen er hævet over terræn. Lokalplanen fastlægger, at boardwalken skal være hævet 0,3 m over terræn, så klitlandskabet kan bevare sine dynamiske formationer. Hjælme og andre plantearter kan således fortsat sprede sig.

Som konsekvens af planerne omdannes et klithedeareal svarende til ca. 1.800 m² til parkeringsformål. Dette bør sammenholdes med det klitareal, som etableres mellem plateauets bebyggelse, hvor der i dag er grusparkering. Dette svarer til ca. 3.500 m² erstatningsnatur.

Lokalplanen fastsætter, at klitterne, der kunstigt skabes ved etablering af erstatningsnatur omkring "Det Blå Plateau", skal beplantes. Formålet med beplantningen er at sikre og fiksere klitterne.

Der er i processen tilføjet en række projektændringer med henblik på at mindske projektets påvirkning af §3 hedearealet og bilag IV-arter:

P-pladsen er nedjusteret fra 216 p-pladser til 167 p-pladser via en omlægning af de resterende p-pladser til andre placeringer ved Hvidbjerg Strandvej, som ikke er omfattet af beskyttede

REDEGØRELSE

naturtyper.

Lokalplanen fastsætter bestemmelser for boardwalkens bredde til 2,5m. Dermed reduceres boardwalkens arealforbrug til ca. 1.800m² ud af et yngle- og levested inden for planområdet på ca. 70.000m².

Der fastsættes bestemmelser for, at der foretages yderligere undersøgelser og analyser af boardwalken, rampernes og bebyggelses betydning for bilag IV-arter.

I anlæggelsesfasen skal det sikres, at der ikke tillades byggeplads eller oplag af materialer inden for bilag IV-arter forventede leve- og ynglesteder.

Der er foretaget en Natura 2000-konsekvensvurdering af vandlegepladsen.

Lokalplanen fastsætter bestemmelser således, at anlægget vil fremstå som en del af hede- og klitlandskabet.

Der er fastsat en minimumsafstand på 5,25 m fra foden af Oksby Diget til planområdet efter indledende dialog med Kystdirektoratet. Planområdet er ligeledes afgrænset, så det ikke strider mod digelagets vedtægter vedrørende afstand.

Lokalplanen fastsætter, at det ved den endelige projektering skal undersøges nærmere, hvilke risici og kumulative effekter en klimasikring af Det Blå Plateau skal kunne håndtere.

Der er fastlagt en bestemmelse i lokalplanen, at ny byggeri skal sikres mod oversvømmelser til min. kote 6,5 m (DVR90) – svarende til højeste forventede vandstand ved en stormflod i 2050, inklusiv en del af den forventede bølgehøjde og bølgerul hen over Oksby Diget eller den yderst klitrække.

Der er i lokalplanen krav om, at der ved en sænkning af p-pladsen skal det påvises, at anlægget ikke vil virke som et bassin for utilsigtet vandopsamling.

Miljørapporten foreligger i et selvstændigt notat, der kan rekvireres ved Plan og Vækst, Varde Kommune, samt ses på Varde

Kommunes hjemmeside: www.vardekommune.dk.

INTERNATIONALT NATURBESKYTTelsesOMRÅDE – NATURA 2000

Ifølge bekendtgørelse om udpegning og administration af internationale naturbeskyttelsesområder samt beskyttelse af visse arter (Bekendtgørelse nr. 408 af 1. maj 2007) kan et planforslag ikke vedtages, hvis gennemførelse af planen kan betyde:

- at planen skader Natura 2000-områder,
- at yngle- eller rasteområder i det naturlige udbredelsesområde for de dyrearter, der er optaget i habitatdirektivets bilag IV, litra a) kan blive beskadiget eller ødelagt, eller
- at de plantearter, som er optaget i habitatdirektivets bilag IV, litra b) i alle livsstadier, kan blive ødelagt.

Lokalplanområdet omfatter en del af Blåvand Strand, der er udpeget som internationalt naturbeskyttelsesområde (Natura 2000-område):

- Natura 2000-habitatområde Vadehave med Ribe Å, Tved Å og Varde Å vest for Varde
- Natura 2000-fuglebeskyttelsesområde Vadehavet
- Ramsarområde Vadehavet

Planområdet med plateau, parkering og boardwalk vurderes ikke at få en væsentlig negativ betydning for Natura2000-området, idet der ikke er fugle, der yngler eller raster inden for planområdet. Planområdet anvendes i dag intensivt som parkeringsplads og nærområdet bruges som adgangsvej til stranden for de mange turister i området. Samtidig vurderes påvirkningen af klitterne bag forklitten i forbindelse med anlæg af en boardwalk at være begrænset, da boardwalkens højde over terræn medfører, at klitter, planter og flyvesand stadig har mulighed for

spredning.

I forhold til vandlegepladsen skal der jf. habitatbekendtgørelsens § 6 foretages en vurdering af, hvorvidt projektet i sig selv eller i forbindelse med andre planer og projekter kan påvirke Natura 2000-området væsentligt under hensyn til områdets bevaringsmålsætning. Når der foreligger et konkret projekt, skal der inden tilladelse udarbejdes en konsekvensvurdering.

KYSTLOVEN

Kystnærhed Hele lokalplanområdet ligger inden for kystnærhedszonen. I kystnærhedszonen må kun planlægges for ny byudvikling og nye anlæg, såfremt der er en særlig planlægningsmæssig eller funktionel begrundelse for kystnær lokalisering.

Lokalplanen er udarbejdet på baggrund af et projekt tilladt efter planlovens § 5. Planlægning for og gennemførelse af projekter tilladt efter planlovens § 5 kan ske uanset bestemmelserne om særlig begrundelse for kystnær lokalisering.

LOV OM NATIONALPARKER

Nationalpark Vadehavet Lokalplanområdet omfatter en del af Blåvand Strand, som ligger i Nationalpark Vadehavet. Området er omfattet af Bekendtgørelse om Nationalpark Vadehavet. Projektet kræver ikke nogen tilladelse efter lov om nationalparker, men nationalparkfonden er klageberettiget på de fornødne dispensationer efter naturbeskyttelsesloven.

VADEHAVSBEKENDTGØRELSEN

Dele af lokalplanområdet er omfattet af Bekendtgørelse om fredning og vildtreservat i Vadehavet. Reservatet afgrænses mod land af højeste, daglige vandstandslinje.

Lokalplanen giver mulighed for etableringen af en vandlegeplads, hvoraf en del kan placeres inden for vildtreservatet (søterritoriet). Opsættelsen af faste anlæg kræver tilladelse efter Vadehavsbekendtgørelsens § 11.

NATURBESKYTTelsesLOVEN

Klitfredning Med undtagelse af det nordøstligste og det nordvestligste hjørne er hele lokalplanen omfattet af klitfredning. I henhold til naturbeskyttelseslovens § 8 må der ikke ændres i tilstanden af klitfredede arealer. Forsøgsordningen for udvikling af kyst- og naturturisme i Danmark, som projektet er omfattet af, indeholder en forudgående dispensation fra naturbeskyttelseslovens § 8. Dispensation er meddelt i november 2015 med bortfald efter 5 år, såfremt projektet ikke er påbegyndt.

Dispensationsansøgninger sendes til Kystdirektoratet.

§ 3-områder Lokalplanområdet omfatter et større areal udpeget som hede og omfattet af naturbeskyttelseslovens § 3. Der er tale om den sydligste del af et klithedeareal, som strækker sig mod vest til Blåvandshuk og videre mod nord til Kallesmærsk Hede – et beskyttet hedeareal på over 3.000 ha. Inden for området udpeget som hede gives der mulighed for opførelse af bræddestier samt to ramper, der skal forbinde den hævede sti med stranden. Omkring 0,38 ha af klithedearealet kan omdannes til parkeringsplads, mens 0,08 ha inddrages i områdets bebyggelse. På yderligere et areal svarende til 0,44 ha kan der foretages terrænregulering til afskærmning af parkeringsplads og omarrangering af klitlandskabet.

Beskyttelse i henhold til naturbeskyttelseslovens § 3 indebærer et forbud mod ændringer af tilstanden på de beskyttede arealer. Det kræver derfor dispensation at foretage de i lokalplanen beskrevne bebyggelser og anlæg.

Varde Kommune er dispensationsmyndighed.

KYSTBESKYTTELSESLOVEN

Størstedelen af lokalplanområdet ligger mindre end 100 m fra, hvor landvegetationen ved kysten begynder. Inden for dette område kræver alle terrænreguleringer miljø- og fødevareministerens tilladelse, jf. kystbeskyttelseslovens § 16. Ligeledes må der kun efter tilladelse fra miljø- og fødevareministeren udføres anlæg eller anbringes faste eller forankrede indretninger eller genstande på søterritoriet, jf. § 16a.

Tilladelse søges hos Kystdirektoratet.

JORDFORURENINGSLOVEN

Spørgsmål vedrørende jordforurening rettes til Naturcenteret

- Jord og Grundvand, tlf. 7994 6800, eller på mail: teknikogmiljo@varde.dk.

Landzone Der er ingen oplysninger om jordforurening i området. Der er ikke registreret kilder til diffus forurening i lokalplanområdet og arealanvendelsen har altid været naturareal.

Arealet undtages af områdeklassificeringen, idet der foreligger viden om, at arealet tidligere har været naturareal og derved ikke burde være belastet af diffus forurening.

Dermed vil der ikke være anmeldepligt og krav om analyser ved jordflytninger, jf. jordforureningslovens § 50 og 50a.

Hvis der i forbindelse med bygge- og anlægsarbejde konstateres tegn på jordforurening, skal arbejdet standses og kommunens tekniske forvaltning underrettes. Regionsrådet vurderer, om der skal fastsættes vilkår for det videre arbejde. Der henvises til miljøbeskyttelseslovens § 21 og jordforureningslovens § 71.

Idet arealerne altid har været naturareal, er det hermed sandsynliggjort, at det øverste 50 cm's jordlag ikke er forurenet, jf. jordforureningslovens § 72b.

VEJLOVEN

Der skal i forbindelse med byggeansøgning fremsendes et vejprojekt med en plan for vejprojektet og parkeringsarealer, belægning, befæstelse, afvanding mv.

MUSEUMSLOVEN, ARKÆOLOGI OG SKJULTE FORTIDSMINDER

Fortidsminder som for eksempel bopladser og grave fra oldtiden er beskyttet af museumsloven og må ikke ødelægges uden, at en forudgående arkæologisk vurdering og eventuel undersøgelse har fundet sted. Måske er der allerede kendskab til fortidsminder i et bestemt område, men ofte er fortidsminderne skjult under muldlaget, og er derfor ikke registrerede i forvejen.

For at sikre at eventuelle fortidsminder ikke berøres af et anlægsarbejde, anbefales det bygherren at kontakte Arkæologi Vest for at få en udtalelse for området. En udtalelse er museets arkæologiske vurdering af det pågældende område. Udtalelsen kan resultere i en frigivelse af området, fordi museet ikke vurderer sandsynligheden for skjulte fortidsminder som høj. En anden mulighed er, at der skal foretages en forundersøgelse, før museet kan udarbejde en gældende udtalelse. Det er absolut en fordel for bygherre at kontakte museet så tidligt som muligt i et projektforsløb for at undgå, at skjulte fortidsminder først dukker op, når anlægsarbejdet er gået i gang, hvorefter arbejdet må indstilles, medens en arkæologisk undersøgelse foretages. Uden en udtalelse mister man muligheden for et statsligt tilskud til bygherrens omkostninger til en eventuel arkæologisk undersøgelse.

Findes der ikke ved en forundersøgelse fortidsminder på området, kan bygherren hvad angår museumsloven uden videre gå i gang med anlægsarbejdet. Findes der ved forundersøgelsen fortidsminder, som bør undersøges, kan anlægsarbejdet muligvis flyttes, så fortidsminderne ikke berøres. Er dette ikke muligt, skal der foretages en arkæologisk undersøgelse.

Se i øvrigt folderen "Vejledning til bygherrer - arkæologi og Museumsloven" om museumsloven og anlægsarbejde. Folderen

kan ses på Arkæologi Vests hjemmeside: www.arkvest.dk.

LANDZONELOKALPLAN - BONUSVIRKNING

Planloven giver kommunen mulighed for at udforme en landzonelokalplan, så den erstatter de landzonetilladelser, der er nødvendige for planens virkeliggørelse, den såkaldte bonusvirkning. Bonusbestemmelserne i en landzonelokalplan kan indeholde betingelser svarende til de betingelser, der kan indeholdes i landzonetilladelser.

På denne baggrund tillægges denne landzonelokalplan bonusvirkning med hjemmel i planlovens § 15, stk. 4 for så vidt angår de af lokalplanens bestemmelser, der erstatter landzonetilladelser efter planlovens § 35, som ellers ville have været nødvendige for at lokalplanen kan gennemføres.

Med lokalplanens endelige vedtagelse meddeles der derfor tilladelse efter planlovens § 35 stk.1 (landzonetilladelse) til udstykning, etablering og anvendelse af bebyggelse, tekniske anlæg, voldanlæg, vejadgang og parkering samt beplantning og ubebyggede arealer i overensstemmelse med lokalplanens afsnit 3-9.

TILLADELSER FRA ANDRE MYNDIGHEDER END VARDE KOMMUNE

KYSTBESKYTTESLOVEN

Terrænændringer i en afstand på mindre end 100 m fra, hvor landvegetationen ved kysten begynder, kræver miljø- og føde-

vareministerens tilladelse, jf. kystbeskyttelseslovens § 16.

Der må kun efter tilladelse fra miljø- og fødevareministeren udføres anlæg eller anbringes faste eller forankrede indretninger eller genstande på søterritoriet, jf. § 16a.

Tilladelse søges hos Kystdirektoratet.

VADEHAVSBEKENDTGØRELSEN

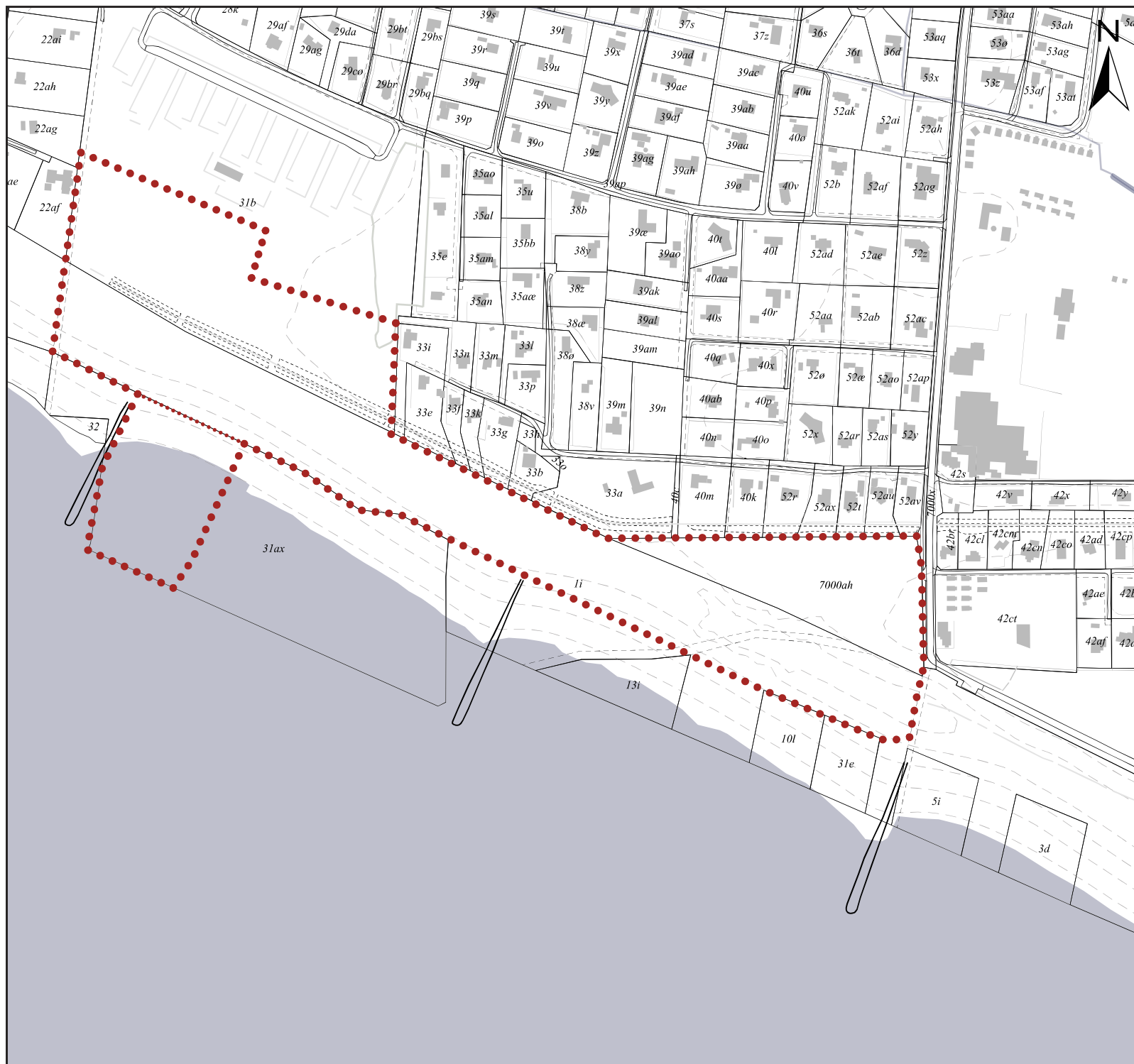
Lokalplanen giver mulighed for etableringen af en vandlegeplads, hvoraf en del kan placeres inden for vildtreservatet (søterritoriet). Opsættelsen af faste anlæg kræver tilladelse efter Vadehavsbekendtgørelsens § 11.

Tilladelse søges hos Transportministeriet.

Lokalplan 05.01.L12

Kortbilag I

Lokalplanaforgrænsning



Signaturforklaring

- Lokalplanaforgrænsning
- 31b Matrikelgrænse og -nummer



Lokalplan 05.01.L12

Kortbilag 2

Eksisterende forhold

Signaturforklaring

..... Lokalplanafgrensning

0 100 200 300m

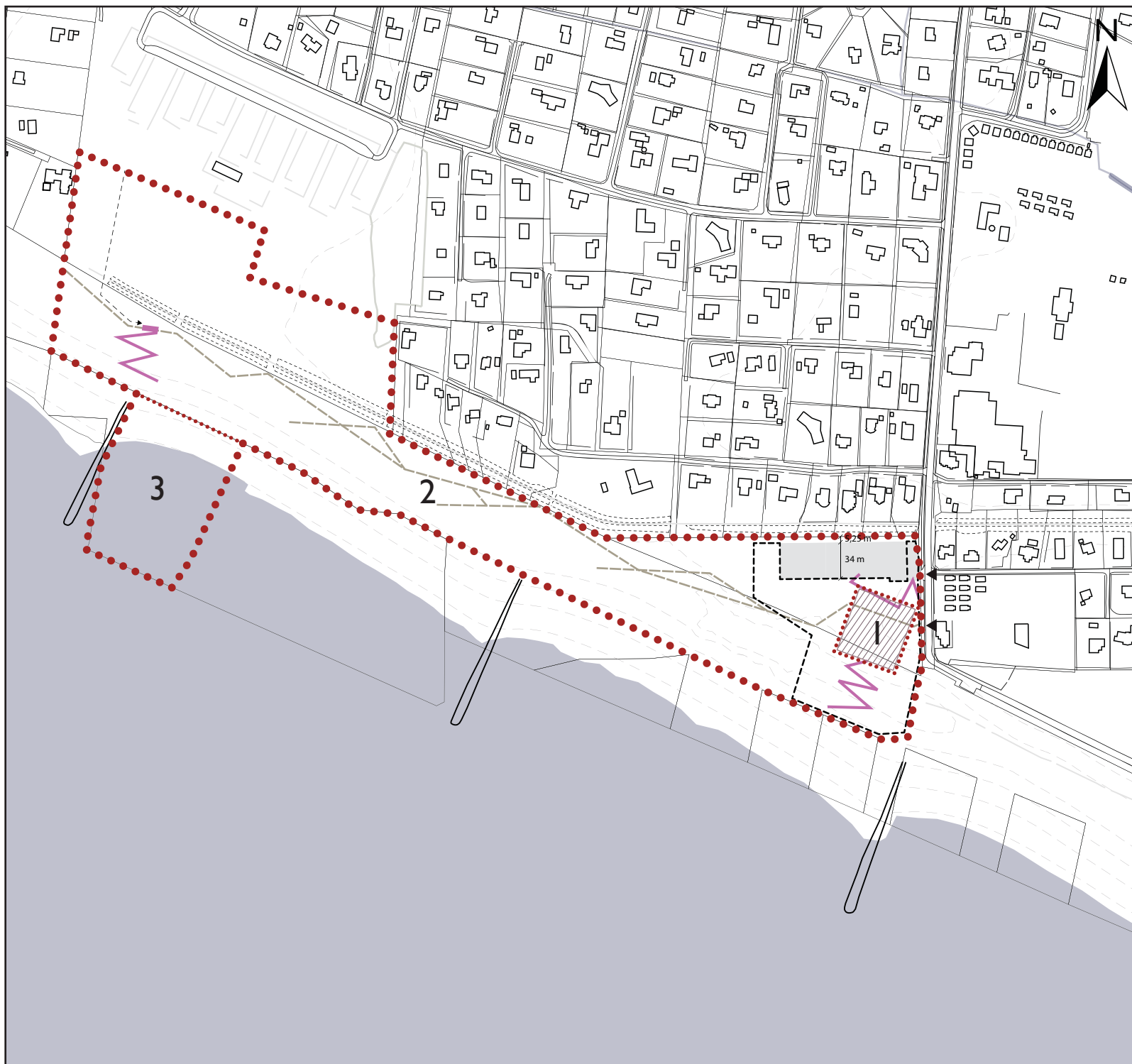
Målforskel 1:5000 (A4)

november 2016

Lokalplan 05.01.L12

Kortbilag 3

Lokalplankort



Signaturforklaring

- Lokalplanaafgrænsning
- Delområdeafgrænsning
- I Delområdenummer
- ▨ Byggefelt
- Parkeringsareal
- ▭ Terrænreguleringsområde
- Principiel bræddesti
- Principiel rampe
- ▶ Principiel vejadgang
- - - ▶ Mulig adgang for mobile salgsboder

0 100 200 300m

Målforshold 1:5000 (A4)

november 2017

Lokalplan 05.01.L12

Kortbilag 4

Illustrationsplan



Målförhold 1:5000 (A4)

november 2016



**Varde
Kommune**

Bytoften 2, 6800 Varde
Telefon 7994 6800
vardekommune@varde.dk

www.vardekommune.dk

Miljøvurdering

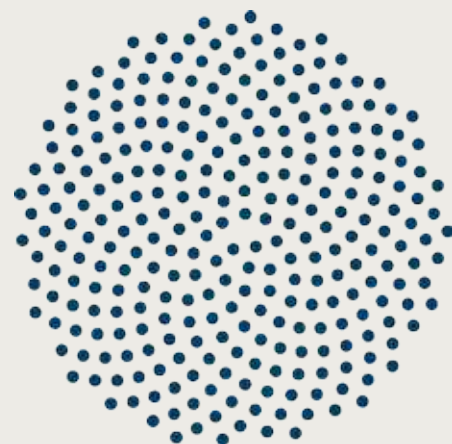
Lokalplan 05.01.L12

Tillæg 05 til Kommuneplan 2017

Rekreativt område ved Blåvand Kyst



**Varde
Kommune**



Sammenfattende redegørelse inklusiv overvågningsprogram – supplement til miljøvurderingen af Lokalplan 05.01.L12 og Tillæg 05 til Kommuneplan 2017

Forud for den endelige vedtagelse og offentliggørelse af Lokalplan 05.01.L12 og Tillæg 05 til Kommuneplan 2017 skal Varde Kommune udarbejde en sammenfattende redegørelse inklusiv et overvågningsprogram, jf. §13 stk. 2 og §34 stk. 1 i lov om miljøvurdering af planer og programmer.

Der blev truffet politisk beslutning om at ansøge om et forsøgsprojekt den 13. januar 2015. Varde Kommune fik tildelt et forsøgsprojekt den 9. november 2015 og den 4. oktober 2016 blev der truffet politisk beslutning om igangsættelse af planlægningen. Der blev afholdt borgermøde den 9. juni 2016, hvor et ideoplæg blev præsenteret for offentligheden. Indkaldelse af ideer og forslag på baggrund af et ideoplæg til Blåvand Kystprojektet blev desuden gennemført i perioden 10. juni 2016 til den 1. august 2016 og dermed inden 16. maj 2017, hvor den nye 'lov om miljøvurdering af planer og programmer og af konkrete projekter' (lbkg nr. 448 af 10/05/17) trådte i kraft. Planerne og den tilhørende samlede miljørapport var således under tilvejebringelse før lovens ikrafttræden.

I den sammenfattende redegørelse skal beskrives:

- 1) Hvordan miljøhensyn er integreret i planen eller programmet, og hvordan miljørapporten og de udtalelser, der er indkommet i offentlighedsfasen, er taget i betragtning,
- 2) hvorfor den vedtagne plan er valgt på baggrund af de rimelige alternativer, der også har været behandlet, og
- 3) hvorledes myndigheden vil overvåge de væsentlige miljøpåvirkninger af planen eller programmet.

Projektet

Med Lokalplan 05.01.L12 ønsker Varde Byråd at give mulighed for etablering af nye aktiviteter og forbedrede servicefaciliteter for de mange såvel danske som udenlandske turister, der hvert år besøger strandene ved Blåvand Kyst.

Lokalplanen er den del af det samlede projekt "Blåvand Kyst", der også omhandler opførsel af et kysthotel med spa, wellness og restaurant. Projektet vedrørende kysthotellet er særskilt behandlet i Lokalplan 05.01.L08.

"Blåvand Kyst" projektet er omfattet af Erhvervsministeriets forsøgsordning for udvikling af kyst- og naturturisme i Danmark, der med hjemmel i planlovens § 5 tillader op til 10 projekter at opnå dispensation fra planlovens § 5 for kystnærhedszonen samt naturbeskyttelseslovens § 8 for klitfredede arealer. Udvælgelsen er sket på baggrund af en ansøgning fra Varde Kommune.

Det er Varde Kommunes forventning, at "Blåvand Kyst" projektet i sammenhæng med realiseringen af andre tiltag i Varde Kommunes udviklingsplan for Blåvand kan styrke Blåvands status som kystferieby.

Efter udvælgelsen af projektet har Varde Kommune i samarbejde med eksterne konsulenter udarbejdet et idéoplæg, som har dannet grundlag for denne lokalplan. Efter offentliggørelsen af idéoplægget har Varde Kommune forestået en større inddragelsesproces med borgermøder og forhøring.



Figur 1: Visualisering af det blå plateau, med mulighed for aktiviteter og café/restaurant i det lukkede gårdrum.

Miljøhensyn i planen

På baggrund af miljøvurderingen blev der indarbejdet følgende forud for vedtagelsen af Lokalplan 05.01.L12 og Tillæg 05 til Kommuneplan 2017:

For at påvirke klitlandskabet mindst muligt opbygges boardwalken med en pæle/punkt fundering, hvor selve gåfladen er hævet over terræn. Lokalplanen fastlægger, at boardwalken skal være hævet 0,3 m over terræn, så klitlandskabet kan bevare sine dynamiske formationer. Hjælme og andre plantearter kan således fortsat sprede sig.

Som konsekvens af planerne omdannes et klithedeareal svarende til ca. 1.800 m² til parkeringsformål. Dette bør sammenholdes med det klitareal, som etableres mellem plateauets bebyggelse, hvor der i dag er grusparkeret. Dette svarer til ca. 3.500 m² erstatningsnatur.

Lokalplanen fastsætter, at klitterne, der kunstigt skabes ved etablering af erstatningsnatur omkring "Det Blå Plateau", skal beplantes. Formålet med beplantningen er at sikre og fiksere klitterne.

Der er i processen tilføjet en række projektændringer med henblik på at mindske projektets påvirkning af §3 hedearealet og bilag IV-arter:

P-pladsen er nedjusteret fra 216 p-pladser til 167 p-pladser via en omlægning af de resterende p-pladser til andre placeringer ved Hvidbjerg Strandvej, som ikke er omfattet af beskyttede naturtyper.

Lokalplanen fastsætter bestemmelser for boardwalkens bredde til 2,5m. Dermed reduceres boardwalkens arealforbrug til ca. 1.800m² ud af et yngle- og levested inden for planområdet på ca. 70.000m².

Der fastsættes bestemmelser for, at der foretages yderligere undersøgelser og analyser af boardwalken, rampernes og bebyggelses betydning for bilag IV-arter.

I anlægsfasen skal det sikres, at der ikke tillades byggeplads eller oplag af materialer inden for bilag IV-arter forventede leve- og ynglesteder.

Der er foretaget en Natura 2000-konsekvensvurdering af vandlegepladsen.

Lokalplanen fastsætter bestemmelser således, at anlægget vil fremstå som en del af hede- og klitlandskabet.

Der er fastsat en minimumsafstand på 5,25 m fra foden af Oksby Diget til planområdet efter indledende dialog med Kystdirektoratet. Planområdet er ligeledes afgrænset, så det ikke strider mod digelagets vedtægter vedrørende afstand.

Lokalplanen fastsætter, at det ved den endelige projektering skal undersøges nærmere, hvilke risici og kumulative effekter en klimasikring af Det Blå Plateau skal kunne håndtere.

Der er fastlagt en bestemmelse i lokalplanen, at ny byggeri skal sikres mod oversvømmelser til min. kote 6,5 m (DVR90) – svarende til højeste forventede vandstand ved en stormflod i 2050, inklusiv en del af den forventede bølgehøjde og bølgerul hen over Oksby Diget eller den yderst klitrække.

Der er i lokalplanen krav om, at der ved en sænkning af p-pladsen skal det påvises, at anlægget ikke vil virke som et bassin for utilsigtet vandopsamling.

Indsigelser

Ved indsigelsesperiodens udløb var der indkommet 42 indsigelser. Indsigelserne handler primært om stormflod og kystsikring, boardwalk i forhold til passage gennem området og eksisterende stier samt indkigsgener, parkering og trafik, arkitektur, vedligeholdelse og drift af området, naturbeskyttelse og bilag IV-arter, naturoplevelse og turismeudvikling, vandlegeplads, terrænregulering og forudsætning for ibrugtagning. Indsigelserne kan ses i 'resumé og vurdering af indkomne bemærkninger til Lokalplan 05.01.L12 og Tillæg 05'.

Alternativer

0-alternativet for planområdet er den situation, hvor den nuværende planlægning for området er gældende. Området vil ikke være lokalplanlagt og kun en mindre del vil være udlagt som rekreativt område uden mulighed for bebyggelse. Området vil hovedsageligt forblive beliggende i landzone og en mindre del forblive udlagt som sommerhusområde. Området vil således henligge, som det opleves i dag. Der har ikke været behandlet andre alternativer i planprocessen.

Overvågningsprogram

Det vurderes ikke nødvendigt at udarbejde overvågningsprogram jf. den sammenfattende vurdering af beskyttelsesinteresserne i området. Planernes bestemmelser fastlægger nærmere retningslinjer for bebyggelsens udformning, placering, materialevalg m.v. og sikrer at bebyggelsen opføres inden for de fastlagte rammer. En eventuel senere realisering af en vandlegeplads vil ikke ske uden byggetilladelse og tilhørende Natura 2000-konsekvensvurdering.



Indholdsfortegnelse

1. INDLEDNING	4
1.2 Lovgrundlag	4
1.3 Planernes indhold	4
1.4 Det berørte område	4
1.5 0-alternativet	5
1.6 Høring	5
1.7 Screening / scoping	5
1.8 Empirisamling	6
2. IKKE TEKNISK RESUMÉ	6
3. MILJØVURDERING	7
3.1 Klitfredede arealer	7
3.2 Beskyttede naturtyper	8
3.3 Bilag IV-arter	10
3.4 Natura 2000-områder	11
3.5 Nationalpark Vadehavet	13
3.6 Vadehavsbekendtgørelsen	14
3.7 Eksisterende værdifuld natur og økologiske forbindelser	14
3.8 Trafikafvikling	15
3.9 Støj	17
3.10 Landskab	18
3.11 Kyst- og klimasikring	20
4. SAMMENFATNING	23
5. AFSLUTTENDE BEMÆRKNINGER	23
5.1 Overvågning	23
5.2 Kumulative effekter	24
5.3 Mangler og usikkerheder	24
5.4 Opfølgende planlægning	24
5.5 Vedtagelse og offentliggørelse	24
5.6 Klagevejledning	24

1. INDLEDNING

Baggrunden for planerne er et ideoplæg, hvor der ønskes opført et større rekreativt område med plads og rum til ferie- og fritidsaktiviteter. Projektet består af "Det Blå Plateau", som er et lukket gårdum med plads til sport- og fritidsaktiviteter. I forbindelse med plateauet udformes parkeringsarealer, der skal servicere områdets besøgende, på lige fod med den eksisterende p-plads. Derudover består projektet af en boardwalk, der løber i klitterne parallelt med stranden. I forbindelse med boardwalken tiltænkes der muligheder for aktiviteter i form af legeaktiviteter og hvilepladser. I forbindelse med projektet tiltænkes ligeledes en vandlegeplads i og ved strandkanten. En del af lokalplanarealet anvendes i dag som offentlig p-plads samt oplagsplads med tilhørende oplagsbygning. Det Blå Plateau og p-plads vil blive et markant byggeri i området og indarbejdet i det eksisterende klitlandskab.

Planerne er omfattet af Erhvervsministeriets forsøgsordning for udvikling af kyst- og naturturisme i Danmark, som med hjemmel i planlovens §5 tillader op til 10 projekter at opnå dispensation for planlovens §5 kystnærhedszonen samt naturbeskyttelseslovens §8 klitfede arealer. Deltagelse i forsøgsordningen er sket på baggrund af en ansøgning fra Varde Kommune.

Det er Varde Kommunes forventning, at projektet "Blåvand Kyst" i sammenhæng med realiseringen af andre tiltag i Varde Kommunes udviklingsplan for Blåvand, kan styrke Blåvands status som kystferieby.

Da det ikke kan udelukkes, at planernes realisering vil medføre en væsentlig indvirkning på omgivelserne, er der sideløbende med planlægningen udarbejdet denne miljøvurdering af den sandsynlige indvirkning på miljøet. Der er i processen, som følge af miljøvurderingen, sket løbende justeringer af planlægningen.

1.2 Lovgrundlag

Miljøvurderingen er udarbejdet på baggrund af bestemmelser i Lovbekendtgørelse nr. 1533 af 10. december 2015 om miljøvurdering af planer. Planer og programmer for projekter, der kan få væsentlig indvirkning på miljøet, er altid omfattet af loven, mens der for planer for mindre områder på lokalt plan afgøres efter en konkret vurdering, jf. lovens § 3.

1.3 Planernes indhold

Planerne har til formål at skabe det planmæssige grundlag for realiseringen af forsøgsprojektet Blåvand Kyst, for hvad angår Det Blå Plateau med cafe og butik, boardwalk med aktiviteter, vandlegeplads og offentlig p-plads.

Lokalplanens nærmere formål er at fastlægge området til rekreativt område samt at fastlægge retningslinjer for bebyggelsens omfang, udformning, placering og materialevalg, så ny bebyggelse tilpasses klitlandskabet og opføres i overensstemmelse med et ideoplæg tilhørende projektet.

1.4 Det berørte område

Ved vurderingen af planernes påvirkninger af miljøet er det vurderet, om realiseringen af lokalplanforslaget vil afstedkomme en påvirkning af miljøet, der er væsentligt anderledes og kraftigere, end den påvirkning den hidtidige anvendelse har givet anledning til.

1.5 0-alternativet

0-alternativet for planområdet er den situation, hvor den nuværende planlægning for området er gældende. Området vil ikke være lokalplanlagt og kun en mindre del vil være udlagt som rekreativt område uden mulighed for bebyggelse. Området vil hovedsageligt forblive beliggende i landzone og en mindre del forblive udlagt som sommerhusområde. Området vil således henligge, som det opleves i dag. Der har ikke været behandlet andre alternativer i planprocessen.

1.6 Høring

Før kommunen træffer afgørelse om, hvorvidt planen er omfattet af bestemmelserne i Lov om miljøvurdering af planer og programmer, skal andre myndigheder, hvis område berøres af forslaget til planen høres.

Screening er forelagt følgende myndigheder, der forventes at blive berørt af planforslagene:

- Naturstyrelsen
- Miljøstyrelsen
- Erhvervsstyrelsen
- Kystdirektoratet

Af de berørte myndigheder har Kystdirektoratet afgivet høringssvar. Høringssvaret er vedlagt som bilag 3.

1.7 Screening / scoping

Der er med udgangspunkt i idéoplægget foretaget en screening af projektet. I screeningen er det særligt blevet vurderet, hvad der karakteriserer planernes miljøpåvirkning og en vurdering af miljøpåvirkningen ud fra et bredt miljøbegreb. Screeningens konkluderer, at planerne kan medføre en potentiel miljøpåvirkning, og der er derfor brug for en mere dybdegående analyse af forholdene. Konklusionen i screeningen fungerer i det konkrete tilfælde som scopingdokument. Scoping viser, at der er behov for en nærmere analyse af planernes påvirkning på:

- Beskyttede naturområder og arter
- Landskab
- Kystbeskyttelse
- Trafik
- Spildevand
- Støj
- Kystsikring

Punktet vedrørende spildevand er ikke nærmere beskrevet i denne miljøvurdering, da Forsyningen har godkendt, at spildevand kan ledes til spildevandsledning ved Hvidbjerg Strand. Godkendelsen havde ikke ved screeningsproceduren fundet sted endnu. Spildevand medfører derfor ikke nogen miljøpåvirkning.

Punkterne kystbeskyttelse og kystsikring er behandlet under titlen kyst- og klimasikring, da disse i dette tilfælde er uadskillelige.

1.8 Empirisamling

Der er til baggrund for miljørapporten udarbejdet to analyser med det formål at have tilstrækkelig empirisk data til at kunne foretage en vurdering.

1.8.1 Rapport om forekomst af markfirben

Eksterne konsulenter har på foranledning af Varde Kommune foretaget undersøgelse efter markfirben ved Blåvand Kyst. Undersøgelserne er udført med henblik på at registrere og kortlægge markfirben inden for projektområdet for et planlagt projekt langs kysten og i klitheden bag kystlinjen. Udbredelsen er registreret med GPS. Der er i forbindelse med undersøgelsen udarbejdet en rapport, som input til miljøvurderingen. I rapporten er der beskrevet en foreløbig konsekvensvurdering og skitseret behov for afværgeforanstaltninger for markfirben. Rapporten er vedlagt som bilag 1.

1.8.2 Trafikrapport

Varde Kommune har på baggrund af en formodning om ændret trafikmængde i fremtiden, som følge af flere planlagte udviklingsprojekter i området omkring Blåvand, bedt eksterne konsulenter undersøge den nuværende trafik i 3 udvalgte kryds, og på 2 strækninger, samt undersøge, hvor meget mere trafik disse kryds forventes at kunne afvikle. På baggrund af det opstillede trafikale grundlag er der gennemført en række trafikale analyser og vurderinger med henblik på at kortlægge den nuværende situation i forhold til kapacitet og forsinkelser i spidsperioderne. Der er ligeledes beregnet og vurderet, hvor meget kapacitetsreserve der er i de enkelte kryds, herunder hvor meget trafikken kan stige, før der opstår uacceptable forsinkelser. Rapporten er vedlagt som bilag 2.

2. IKKE TEKNISK RESUMÉ

Der er i miljøvurderingen behandlet følgende emner:

- Beskyttede naturområder og arter
- Trafik
- Støj
- Landskab
- Klima og kystbeskyttelse

Punkterne er fremkommet ved en scoping af planerne. Der er ved scoping taget særligt hensyn til planområdets placering i beskyttet naturområde og projektets mulige påvirkning på trafikken.

Miljøvurderingen konkluderer, at naturbeskyttelsesinteresserne vil blive begrænset negativt påvirkede, idet kun en begrænset del af det beskyttede naturareal bebygges. Konklusionen bygger på, at der skabes 3500 m² erstatningsnatur omkring den eksisterende p-plads og det fremtidige plateau, som på længere sigt vil skabe mere naturareal end nuværende forhold.

Der er i forbindelse med den trafikale vurdering, udarbejdet en trafikrapport for dele af området i Blåvand, herunder Hvidbjerg Strandvej. I 2014 er der ligeledes udarbejdet en parkeringsanalyse af de offentlige p-pladser i Blåvand. Konklusionen er, at trafikken i den nuværende situation overordnet set afvikles tilfredsstillende i spidstimerne i højsæsonen. Derudover vurderes det, at en bedre udnyttelse af de eksisterende parkeringspladser med pladsmarkeringer vil medvirke til bedre parkeringsforhold.

Området anvendes allerede i dag til støjfølsom anvendelse, og planerne tillader ikke en anden anvendelse end den, som allerede foregår. Derfor konkluderes det, at planerne ikke har nogen negativ påvirkning på Forsvarets aktiviteter i fremtiden.

Det konkluderes, at projektets påvirkning på landskabet er stærkt begrænset, idet p-pladsen skjules mere end den nuværende på Hvidbjerg Strandvej. Boardwalken kommer til at følge landskabet og vil max. hæves 30 cm over terræn. Derudover er plateauet indarbejdet i klitterne med skabelsen af 3.500m² erstatningsnatur omkring plateauet, og dette vil således kun i ringe grad være synligt.

Projektet har en tilstrækkelig afstand til det eksisterende Oksby Dige, og planerne har derfor ikke en negativ påvirkning som følge af projektets realisering. Derudover konkluderes det, at bestemmelserne i lokalplanen vedrørende klimasikringsforanstaltninger er i overensstemmelse med Varde Kommunes klimatilpasningsplan.

3. MILJØVURDERING

3.1 Klitfredede arealer

3.1.1 Eksisterende forhold

Størstedelen af projektområdet er klitfredet, jævnfør naturbeskyttelseslovens § 8. Udstrækningen af klitfredningen er vist med orange skravering på nedenstående kort.



I forbindelse med forsøgsordningen er der af Naturstyrelsen i brev af 9. november 2015 meddelt dispensation fra naturbeskyttelseslovens § 8 om klitfredning til Varde Kommunes forsøgsprojekt efter forsøgsordningen for kyst- og naturturisme, jf. planlovens § 5.

Dele af klitfredningszonen er i dag allerede udviklet.

3.1.2 Fremtidige forhold

Bebyggelsen, der muliggøres i planerne, er beliggende inden for klitfredningszonen. Plateauet placeres på den eksisterende parkeringsplads og vurderes derfor ikke at have indvirkning på klitternes tilstand.

De eksisterende parkeringsarealer omdisponeres og flyttes mod nord og vil i fremtiden være beliggende i et areal, som delvist er klithedelandskab.

Den planlagte parkeringsplads er delvist beliggende på et areal, hvor der i dag er grusparkering, lagerbygning og delvist i klithedelandskabet bag forklitterne mod kysten.

Boardwalken placeres hovedsageligt i klithedelandskabet, som naturtypemæssigt er stabile kystklitter med urteagtig vegetation med mosser og laver. På enkelte strækninger vil der være boardwalk op til forklitterne.

Vandlegepladsen vil være delvist placeret på yderstrandens arealer i vandkanten.

3.1.3 Afværgeforanstaltninger

For at påvirke klitlandskabet mindst muligt opbygges boardwalken med en pæle/punkt fundering, hvor selve gåfladen er hævet over terræn.

Som konsekvens af planerne omdannes et klithedeareal svarende til ca. 1.800 m² til parkeringsformål. Dette bør sammenholdes med det klitareal, som etableres mellem plateauets bebyggelse, hvor der i dag er grusparkering. Dette svarer til ca. 3.500 m² erstatningsnatur.

Lokalplanen fastsætter, at klitterne, der kunstigt skabes ved etablering af erstatningsnatur omkring Det Blå Plateau, skal beplantes. Formålet med beplantningen er at sikre og fiksere klitterne.

3.1.4 Vurdering

Det Blå Plateau og størstedelen af p-pladsen vurderes ikke at have indvirkning på klitlandskabet, da der bebygges på et allerede eksisterende parkeringsareal. På kort sigt vurderes p-pladsen at have en negativ indvirkning på det klitfredede areal, idet at arealet omdannes til p-plads. Dette skal dog i lyset af, at der på længere sigt vil ske en forøgelse af klitareal, idet der skabes erstatningsnatur omkring plateauet.

Det vurderes, at der med boardwalken kan forventes en mindre menneskelig påvirkning af det klitfredede areal, da det må forventes, at besøgende i langt højere grad vil anvende boardwalken som gangareal i klitterne. Dette vurderes på længere sigt, at have en positiv indvirkning på klitterne, da de menneskeskabte gangarealer i klitterne vil mindskes og den naturlige vegetation etablere sig over tid.

Samlet set vurderes planerne på længere sigt ikke at have negative konsekvenser for de klitfredede arealer.

3.2 Beskyttede naturtyper

3.2.1 Eksisterende forhold

Nedenstående kort viser med lilla skråskravering den vejledende registrering af § 3-beskyttet hede i det samlede projektområde for Blåvand Kyst-projektet. Arealet ved Hvidbjerg Strand strækker sig mellem det bagerste af stranden fra forklitternes begyndelse og Oksby Dige. Ved Blåvand Strand strækker arealet sig yderligere nord for Oksby Dige og dækker en del af arealet på Hafniagrunden. Den stiplede streg angiver



grænsen mellem sommerhuszone og landzone. I arealet med sommerhuszone (nord for stregen) har § 3-beskyttelsen kun begrænset betydning, idet dette areal i realiteten kun er beskyttet imod tilstandsændringer med landbrugsmæssige formål. Det totale areal, der er udpeget som §3 hede inden for det projektområdet i rammeområde 05.01.R13 er ca. 70.000m².

3.2.2 Fremtidige forhold

Med planerne skabes rammerne for et plateau med tilhørende parkeringsplads med 167 p-pladser og en hævet boardwalk med enkelte udsigtspunkter langs boardwalken, hvor der kan foregå aktiviteter såsom ophold og leg. I forbindelse med boardwalken foreslås endvidere plads til en midlertidig salgsbod. P-pladsen vil delvist være beliggende inden for det §3 beskyttede hedeareal. Det totale hedeareal, som vil blive påvirket af projektet, vurderes til at være ca. 1800m² p-plads.

3.2.3 Afværgeforanstaltninger

Der er i processen tilføjet en række projektændringer med henblik på at mindske projektets påvirkning af §3 hedearealet. P-pladsen er nedjusteret fra 216 p-pladser til 167 p-pladser via en omlægning af de resterende p-pladser til andre placeringer ved Hvidbjerg Strandvej, som ikke er omfattet af beskyttede naturtyper.

Det er projektets grundtanke at skabe et nyt klithedeareal på arealet, hvor der i dag er p-plads. Det er dermed idéen, at plateauet skal opleves som værende indarbejdet i eksisterende klitlandskab. Effekten er endvidere, at der skabes 3.500m² erstatningsnatur, hvor der i dag er p-plads.

Lokalplanen fastlægger, at boardwalken skal være hævet 0,3 m over terræn, så klitlandskabet kan bevare sine dynamiske formationer. Hjælme og andre plantearter kan således fortsat sprede sig.



Visualisering før og efter etablering af Det Blå Plateau og klitlandskab omkring ved den eksisterende p-plads.

3.2.4 Vurdering

På kort sigt vurderes planerne at have en vis negativ effekt, da etableringen vil kræve, at det nyetablerede klitområde omkring bebyggelsen naturligt indarbejdes med det eksisterende klit- og hedelandskab. Ligeledes vil anlæggelsen af boardwalken medføre, at der punktfunderes med pæle på arealet, for at boardwalken kan være hævet over terræn.

Med de førnævnte projektændringer og afværgeforanstaltninger, der omhandler reduktion i arealforbrug, erstatningsnatur og mindsket negativ påvirkning af arealerne, er det vurderingen, at der på længere sigt vil være en meget begrænset negativ påvirkning af hedearealet i forhold i dag.

3.3 Bilag IV-arter

3.3.1 Eksisterende forhold

Varde Kommune har kendskab til, at bilag IV-arten markfirben forekommer i den østlige del af projektområdet, og det er sandsynligt, at arten forekommer i større dele af projektområdet. Der er desuden en mulighed for, at de naturprægede dele af området kan være rastelokalitet for strandtudse.

Ifølge § 10 i habitatbekendtgørelsen kan der ikke gives tilladelse til projektet, hvis det vil beskadige eller ødelægge yngle- eller rasteområder i det naturlige udbredelsesområde for de dyrearter, der er optaget i habitatdirektivets bilag IV. Forekomsten af markfirben og den mulige forekomst af strandtudse skal derfor undersøges nærmere, og det skal sikres, at projektet kan gennemføres, uden at det medfører forringelse af områdets økologiske funktionalitet for bilag IV-arterne. Hvis dette ikke umiddelbart er tilfældet, skal det ved projektilpasninger eller afværgeforanstaltninger sikres, at områdets økologiske funktionalitet alligevel kan opretholdes.

3.3.2 Fremtidige forhold

På baggrund af kendskabet til markfirbenets forekomst i området, har Varde Kommune fået foretaget en ekstern undersøgelse af markfirben ved Blåvand Kyst. Undersøgelsen er udført med henblik på at registrere og kortlægge markfirben inden for det samlede projektområde langs kysten og i klitheden bag kystlinjen. Undersøgelsen har vist, at der er tale om en sammenhængende bestand af markfirben langs hele kyststrækningen inden for undersøgelsesområdet. Der er derimod ikke fundet markfirben i klithedelandskabet bag kystklitterne ved Blåvand Strand. Det kan dog ikke udelukkes, at klitheden har betydning som raste-, fødesøgnings- eller yngleområde for markfirben. På engene øst for undersøgelsesområdet findes der strandtudse. Det vurderes, at strandtudse benytter dele af undersøgelsesområdet som raste- og fødesøgningsområde.

I forbindelse med rapporten er der udført en foreløbig konsekvensvurdering af de fremtidige forhold og skitseret behov for afværgeforanstaltninger for markfirben i forhold til projektets omfang på daværende tidspunkt. Den fulde rapport er vedlagt som bilag til miljøvurderingen.

Projektets påvirkning på levestedet for markfirben inden for planområdet beskrives i rapporten i afsnit 4 og vurderes delprojektvis: vandlegeplads, "boardwalk" med flytbar salgsbod, parkeringsplads ved Hvidbjerg Strand samt Det Blå Plateau.

1. Det Blå Plateau etableres, hvor der i dag er p-plads og vurderes derfor ikke at have nogen negativ indvirkning.
2. P-pladsen ved Hvidbjerg Strand vurderes at få en negativ indvirkning og vil kræve projektændringer eller afværgeforanstaltninger i forhold til den oprindelige plan.
3. Boardwalken vurderes, at have en mulig negativ påvirkning på yngle- og levestederne.
4. Vandlegepladsen forventes ikke at påvirke markfirbenet, som den er beskrevet i lokalplanforslaget.

3.3.3 Afværgeforanstaltninger

Lokalplanen fastsætter bestemmelser for boardwalkens bredde til 2,5m. Dermed reduceres boardwalkens arealforbrug til ca. 1.800m² ud af et yngle- og levested inden for planområdet på ca. 70.000m².

Omkring plateauet og den nye p-plads etableres et klitlandskab, som i løbet af få år vil blive en naturlig del af det eksisterende klitlandskab. Effekten er derved etablering af 3.500m² erstatningsnatur i form af klitdannelser med varierende sandflader, vegetationsdække og tilgroningsgrad, hvor der i dag er grusparkering. Klitter som etableres forventes at kunne være habitat for markfirben.

I området, hvor der er registreret markfirben, reduceres antallet af p-pladser fra 216 til 167.

Der fastsættes bestemmelser for, at der foretages yderligere undersøgelser og analyser med udgangspunkt i et konkret byggeprojekt for boardwalken.

I anlæggelsesfasen skal det sikres, at der ikke tillades byggeplads eller oplag af materialer inden for markfirbenets forventede leve- og ynglesteder.

3.3.4. Vurdering

Det vurderes, at der med afværgeforanstaltninger og projektilpasninger i forbindelse med boardwalken, stadig ikke kan sandsynliggøres en ikke væsentlig påvirkning af markfirbenets leve- og ynglesteder. Derfor bør anbefalingen i rapporten om yderligere dokumentation i forbindelse med et byggeprojekt følges.

Med de førnævnte projektændringer, afværgeforanstaltninger og erstatningsnatur, hvad angår p-plads, vurderes det, at der på længere sigt vil være en begrænset negativ påvirkning af markfirbenets leve- og ynglesteder i forhold i dag. Projektet vil dermed ikke være en hindring for, at området kan opretholde sin økologiske funktionalitet for bestanden af markfirben.

Det vurderes, at projektet ikke vil medføre væsentlige forringelser af forholdene for strandtudse, herunder artens mulighed for spredning langs kysten gennem projektområdet, da området fortsat kan anvendes som raste- og fourageringsområde.

3.4 Natura 2000-områder

3.4.1 Nuværende forhold

Nedenstående kort viser med rød skravering området, der er udpeget som Natura 2000-område med status som habitatområde, fuglebeskyttelsesområde og Ramsar-område. Der inddrages Natura 2000-område til vandlegeplads, og resten af projektområdet støder direkte op til Natura 2000-området mod syd og sydøst.



Der skal ifølge habitatbekendtgørelsens § 6 (Miljø- og Fødevareministeriets bekendtgørelse nr. 926 af 27. juni 2016 om udpegnings og administration af internationale naturbeskyttelsesområder samt beskyttelse af visse arter) foretages en vurdering af, hvorvidt projektet i sig selv eller i forbindelse med andre planer og projekter kan påvirke Natura 2000-området væsentligt under hensyn til områdets bevaringsmålsætning, - herunder hensynet til sikre eller genoprette en gunstig bevaringsstatus for de arter og naturtyper, områderne er udpeget for.

Der er ikke kortlagt naturtyper fra udpegningsgrundlaget på de dele af Natura 2000-området, der dækker planområdet.

Områderne syd og øst for planområdet er en del af Natura2000-plan nr. 89 Vadehavet, delområde F55, F57 og H78. Udpegningsgrundlaget for fuglebeskyttelsesområderne F55 udgøres af Skestork, Sorthovedet måge Sandterne, Splitterne, Fjordterne, Havterne, Dværgterne, Mosehornugle, Mørkbuget knortegås samt Pibeand og for F57 af Bramgås, Havørn, Blå kærhøg, Vandrefalk, Klyde, Hvidbrystet præstekrave, Hjejle, Lille kobbersnepe, Dværgmåge, Splitterne, Fjordterne, Havterne, Dværgterne, Mosehornugle, Blåhals, Kortnæbbet gås, Grågå, Lysbuget knortegås, Mørkbuget knortegås, Gravand, Pibeand, Krikand, Spidsand, Skeand, Ederfugl, Sortand, Strandskade, Strandhjejle, Islandsk ryle, Sandløber, Almindelig ryle, Stor regnspove, Rødben og Hvidklire.

Den konkrete målsætning for delområde F55 er, at arterne skal have en gunstig bevaringsstatus. Det fremgår endvidere af Natura 2000-plan 2016-2021 for delområdet, at en målsætning om gunstig bevaringsstatus for en bestemt naturtype kan indebære en nedprioritering af en anden naturtype eller art på udpegningsgrundlaget, og det er nødvendigt at foretage et valg. Fuglebeskyttelsesområdet er så rummeligt, at der ikke vurderes at være modstridende interesser mellem sikring af god-høj artstilstand for områdets udpegningsarter. Ifølge Natura2000-planen for F55 er de største trusler i relation til en ændret arealanvendelse af arealer indenfor eller i nærheden af området, at der sker en reduktion af fugtige enge og vådområder eller en ændret afvanding.

Ifølge Natura 2000-planen for delområdet H78 er udpegningsgrundet herfor Havlampret (*Petromyzon marinus*), Bæklampret (*Lampetra planeri*), Flodlampret (*Lampetra fluviatilis*), Stavsild (*Alosa fallax*), Laks (*Salmo salar*), Snæbel (*Coregonus oxyrhynchus*), Marsvin (*Phocoena phocoena*), Odder (*Lutra lutra*), Gråsæl (*Halichoerus grypus*), Spættet sæl (*Phoca vitulina*) samt Sandbanker med lavvandet vedvarende dække af havvand, Flodmundinger, Mudder- og sandflader blottet ved ebbe, Kystlaguner og strandsøer, Større lavvandede bugter og vige, Rev, Vegetation af kveller eller andre enårige strandplanter, der koloniserer mudder og sand, Vadegræssamfund, Strandenge, Forstrand og begyndende klitdannelser, Hvide klitter og vandremiler, Stabile kystklitter med urteagtig vegetation (grå klit og grønsværklit), Kystklitter med dværgbuskvegetation (klithede), Kystklitter med havtorn, Kystklitter med gråris, Kystklitter med selvsåede bestande af hjemmehørende træarter, Fugtige klitlavninger, Indlandsklitter med lyng og visse, Indlandsklitter med åbne græsarealer med sandskæg og hvene, Ret næringsfattige søer og vandhuller med små amfibiske planter ved bredden, Kalkrige søer og vandhuller med kransnålalger, Næringsrige søer og vandhuller med flydeplanter eller store vandaks, Brunvandede søer og vandhuller, Vandløb med vandplanter, Våde dværgbusksamfund med klokkeling, Tørre dværgbusksamfund (heder), Overdrev og krat på mere eller mindre kalkholdig bund (vigtige orkidélokalteter), Artsrige overdrev eller græsheder på mere eller mindre sur bund, Tidvis våde enge på mager eller kalkrig bund, ofte med blåtop, Plantesamfund med næbfrø, soldug eller ulvefod på vådt sand eller blottet tørv, Riggær, Stilkegeskove og -krat på mager sur bund, Skovbevoksede tørvemoser, Elle- og askeskove ved vandløb samt søer og væld.

Målsætningen for disse fuglebeskyttelses- og habitatområder er, at hele Vadehavsområdet med dets mange beskyttelsesområder er kendetegnet ved en god naturtilstand og at naturtyperne og arterne sikres en gunstig bevaringsstatus. Dette kræver specielt en høj vandkvalitet, både for Vadehavet men også søer, åer, brakvand m.v. for at opretholde både yngle- og rasteplasser for de fugle og pattedyr, der udgør udpegningsgrundlaget. De forskellige naturtyper, der er en del af udpegningsgrundlaget og som findes syd og øst for planområdet, er primært forskellige typer af klitter.

3.4.2 Fremtidige forhold

Planerne giver mulighed for en vandlegeplads på strandarealet samt et stykke ud fra kysten. Der er i forbindelse med idéoplægget foreslået en legeplads bestående af pæle, hvor aktivitetsskabende elementer såsom hængekøjer, klatresnore og balancelinere skulle spændes ud mellem pælene. Idéen er samtidig at skabe et antal fordybninger i sandet, som med tidevandet ville blive fyldt op med vand som søer, når tidevandet igen trak sig tilbage. Dette koncept og design for vandlegepladsen er imidlertid forkastet, efter dialog med Kystdirektoratet. Lokalplanforslaget giver fortsat mulighed for etablering af en vandlegeplads, men det konkrete projekt skal myndighedsgodkendes inden anlæg.

Planområdet med plateau, parkering og boardwalk vurderes ikke at få en væsentlig negativ betydning for Natura 2000-området, idet der ikke er fugle, der yngler eller raster indenfor planområdet. Planområdet anvendes i dag intensivt som parkeringsplads og nærområdet bruges som adgangsveje til strande for de mange turister i området. Samtidig vurderes påvirkningen af klitterne bag forklitten i forbindelse med anlæg af en boardwalk at være begrænset, da boardwalkens højde over terræn medfører, at klitter, planter og flyvesand stadig har mulighed for spredning.

3.4.3 Afværgeforanstaltninger

I forhold til vandlegepladsen skal der jf. habitatbekendtgørelsens § 6 foretages en vurdering af, hvorvidt projektet i sig selv eller i forbindelse med andre planer og projekter kan påvirke Natura 2000-området væsentligt under hensyn til områdets bevaringsmålsætning. Når der foreligger et konkret projekt, skal der inden tilladelse udarbejdes en konsekvensvurdering.

3.4.4 Vurdering

Det må tages i betragtning, at der er tale om et badestrandsområde med parkeringspladser, der ligger tæt op til en stor campingplads og et sommerhusområde. Området er intensivt anvendt året rundt, og det har isoleret set ikke betydning for arterne på udpegningsgrundlaget.

Med de foreslåede afværgeforanstaltninger for vandlegepladsen vurderes det, at planerne kan realiseres uden væsentlige konsekvenser for Natura 2000-områderne og uden påvirkning af områdets bevaringsmålsætning.

3.5 Nationalpark Vadehavet

3.5.1 Nuværende forhold

En del af projektområdet er omfattet af Nationalpark Vesterhavets afgrænsning. Den arealmæssige afgrænsning af nationalparken ved projektområdet er den samme som vist ovenfor for Natura 2000-området. Området er omfattet af Bekendtgørelse om Nationalpark Vadehavet. Nr. 1159 af 30. september 2010. Projektet kræver ikke nogen tilladelse efter lov om nationalparker, men nationalparkfonden er klageberettiget på de fornødne dispensationer efter naturbeskyttelsesloven, og det må forventes, at fonden vil påse, om projektet er foreneligt med formålet med nationalparken (og med nationalparkplanen).

Formålet med at oprette Nationalpark Vadehavet er, at bevare, styrke og udvikle naturen, dens mangfoldighed, sammenhæng og dynamik, især for de internationalt betydningsfulde lavvandede havområder, vadeblader, marskenge og øvrige kystnære naturarealer:

1. At bevare og styrke de landskabelige og geologiske værdier i det unikke vadehavslandskab.
2. At bevare og styrke nationalparkens kulturhistoriske værdier.
3. At styrke mulighederne for særlige naturoplevelser, kulturhistoriske oplevelser og friluftsliv i vadehavslandskabet.

4. At styrke forskning, undervisning, naturvejledning og formidling af vadehavslandskabets værdier.
5. At understøtte en udvikling til gavn for lokalsamfundet, herunder erhvervslivet, med respekt for beskyttelsesinteresserne og således, at der fortsat kan drives og udvikles landbrug og fiskeri.
6. At bidrage til en koordineret udvikling af det dansk-tysk-nederlandske vadehavsområde.

3.5.2 Fremtidige forhold

Vandlegepladsen vil være omfattet af Nationalpark Vadehavet.

3.5.3 Afværgeforanstaltninger

Ingen

3.5.4 Vurdering

På baggrund af foregående afsnit om Natura2000-områder vurderes det, at lokalplanen kan realiseres i god overensstemmelse med Nationalpark Vadehavets formål.

3.6 Vadehavsbekendtgørelsen

3.6.1 Nuværende forhold

Dele af projektområdet er omfattet af Bekendtgørelse om fredning og vildtreservat i Vadehavet. Nr. 867 af 21. juni 2007. Vildtreservatet afgrænses det pågældende sted mod land af højeste, daglige vandstandslinje. Delprojekt vedrørende Vandlegeplads kan - alt efter projektets art – kræve tilladelse efter bekendtgørelsen § 11.

3.6.2 Fremtidige forhold

Vandlegepladsen vil være omfattet af Bekendtgørelse om fredning og vildtreservat i Vadehavet. Nr. 867 af 21. juni 2007

3.6.3 Afværgeforanstaltninger

Ingen

3.6.4 Vurdering

På baggrund af foregående afsnit om Natura 2000-områder og Nationalpark Vadehavet vurderes det, at planerne kan realiseres i god overensstemmelse med bekendtgørelsens formål.

3.7 Eksisterende værdifuld natur og økologiske forbindelser

3.7.1 Nuværende forhold

Dele af projektområdet er omfattet af udpegninger i Forslag til Kommuneplan 2017 i forbindelse med Grønt Danmarkskort. Dette drejer sig om eksisterende værdifuld natur og økologiske forbindelser. Inden for Grønt Danmarkskort kan der ikke forventes tilladelse, godkendelse eller dispensation til byggeri, anlæg og andre projekter, der ikke er forenelige med naturbeskyttelsesinteresserne. Undtaget er bebyggelse, der er erhvervsmæssigt nødvendigt for driften af en landbrugsejendom.

3.7.2 Fremtidige forhold

Vandlegepladsen vil være omfattet af udpegningen.

3.7.3 Afværgeforanstaltninger

Ingen

3.7.4 Vurdering

På baggrund af foregående afsnit om naturbeskyttelsesinteresser vurderes det, at lokalplanen kan realiseres i god overensstemmelse med Kommuneplanens retningslinjer.

3.8 Trafikafvikling

3.8.1 Nuværende forhold

Blåvand er Varde Kommunes største feriedestination med et stort antal besøgende hvert år. Det kan mærkes på trafikken, især på de store rejsedage.

Planområdet er placeret ved Hvidbjerg Strandvej, som forbinder Blåvandvej med Hvidbjerg Strand. Udover et større sommerhusområde omkring vejen, betjener vejen også Hvidbjerg Strand Feriepark, der er en stor campingplads, badeland mv. Trafikken på vejen er i høj grad præget af mange campingvogne i spidsperioder, særligt i forbindelse med udtjekning fra campingpladserne i tidsrummet mellem kl. 10 og 12. Planområdet omfatter i dag en offentlig parkeringsplads med ca. 216 p-pladser.

Den kommende udvikling af Blåvand vil kunne medføre øget trafik. Trafikafviklingen på vejnettet i og omkring Blåvand er visse steder allerede på nuværende tidspunkt under pres i højsæsonen.

Varde Kommune har derfor fået foretaget en undersøgelse af den nuværende trafik, samt en analyse af hvor meget mere trafik Hvidbjerg Strandvej og Blåvandvej, som betjener planområdet, forventes at kunne afvikle. Undersøgelsen er vedlagt som bilag.

3.8.2 Fremtidige forhold

Med etablering af flere aktivitetsskabende funktioner forventes disse at føre til mere trafik i området. Målet med projektet er at skabe aktiviteter, som skal tiltrække besøgende på dage, hvor der ikke er direkte badevejr. Aktiviteterne skal medvirke til at forlænge turistsæsonen. Derfor forventes planernes gennemførelse ikke i væsentlig grad at belaste den nuværende trafikale situation i nærområdet i spidsbelastningsperioderne.

Af trafikanalysen fremgår det af trafiktællinger jf. afsnit 4.2.6 for Hvidbjerg Strandvej, at der ikke er kapacitetsproblemer på strækningen. Hastighedsbegrænsningen er 40 km/t, og selv i spidsperioder lørdag formiddag, hvor der er registreret det største antal biler, er gennemsnitshastigheden ca. svarende til hastighedsbegrænsningen.

Med planerne omdisponeres den eksisterende p-plads og reduceres til 167 p-pladser. Der etableres samtidig en optimering af parkeringsforholdene sydøst for planområdet.

3.8.3 Afværgeforanstaltninger

Trafikmæssigt skal planerne ses i en større kontekst, som omhandler flere indkørselsveje og trafikryds i Blåvand. Som det fremgår af trafikanalysen kan det konkluderes, at trafikken i den nuværende situation overordnet set afvikles tilfredsstillende i spidstimerne i højsæsonen. Den største belastning opstår på Blåvandvej gennem den centrale del af byen, hvor det vurderes, at dele af strækningen ikke kan afvikle mere trafik. For krydset Blåvandvej/Tane Hedevej indtræffer der uacceptable forsinkelser ved en øgning af trafikken på ca. 10 %, mens der først opstår uacceptable forsinkelser i krydset Blåvandvej/Hvidbjerg Strandvej, hvis trafikmængden øges med ca. 30 %. Det vurderes derfor, at der skal udarbejdes tiltag, som kan sikre fortsat acceptable trafikforhold i Blåvand med en forventet øget trafikmængde jf. de beskrevne kommende projekter i afsnit 3.2 i trafikanalysen.

I idéoplægget foreslås en ny p-plads med kapacitet til 216 køretøjer, svarende til den nuværende situation. Projektets mål er ligeledes, at der som minimum bevares det nuværende antal p-pladser i området. Derfor vil den nuværende p-plads sydøst for lokalplanområdet ved Hvidbjerg Strandvej blive omlagt og pladsoptimeret. Ligeledes etableres der en kantparkering langs Hvidbjerg Strandvej ved klitterne mod stranden, med det formål at optimere parkeringsforholdene i dette område. Arealet er vist på billedet nedenfor.



Varde Kommune har besluttet, at såfremt trafikbelastningen øges med op til 25 % iværksættes et eller flere af de afhjælpningstiltag, der er nævnt i rapporten:

- Vejvisning mod Tirpitz – indarbejdes inden åbning i sommeren 2017
- Parkeringsvejvisning
- Varierende tidspunkter for nøgleudlevering til sommerhuse/nøglebokse
- Kanalisering af Hvidbjerg Strandvej ved Blåvandvej

3.8.4 Vurdering

På baggrund af kapacitetsvurderingerne og beregninger i trafikrapporten, kan det konkluderes, at trafikken i den nuværende situation overordnet afvikles tilfredsstillende i spidstimerne i højsæsonen. Det vurderes, at der inden for en kortere årrække skal foretages foranstaltninger langs Blåvandvej samt for krydset Blåvandvej/Tane Hedevej, hvor der allerede ved en øgning af trafikken på 10 % kan indtræffe uacceptable

forsinkelser. Derudover vurderes det, at en bedre udnyttelse af de eksisterende parkeringspladser med pladsmarkeringer vil bibeholde det nuværende antal p-pladser, som eksisterer i dag.

3.9 Støj

3.9.1 Nuværende forhold

Umiddelbart nord for Blåvand By ligger Oksbøl Skyde- og Øvelsesterræn, der hører under Forsvaret. Planområdet er beliggende syd for Oksbøl Skydeterræn og inden for støjkonsekvenszonen på 55 dB. Jf. planlovens § 11a skal kommuneplanen indeholde retningslinjer, der sikrer, at støjbelastede arealer ikke udlægges til støjfølsom anvendelse, med mindre den fremtidige anvendelse kan sikres mod støjgener.

Der er i Forslag til Kommuneplan 2017 fastsat retningslinjer for planlægningen til forebyggelse af støjgener jf. forslag til kommuneplan 2017, tema 29.

I Forslag til Kommuneplan 2017 tema 28 for Forsvarets arealer gælder ligeledes, at der normalt ikke kan vedtages lokalplaner, der begrænser aktivitetsmuligheder inden for øvelsespladser samt skyde- og øvelsesarealer.

Dele af projektområdet er jf. kommuneplanen udlagt som rekreativt område (05.01.R06) delvist beliggende i sommerhuszone, hvilket kategoriseres som særlig støjfølsom anvendelse. Rammen indeholder ikke rammebestemmelser for støj. Størstedelen af projektområdet udlægges med tillæg 05 til Kommuneplan 2017.

Planområdet benyttes i dag af områdets gæster til rekreative aktiviteter i bred forstand af offentligheden i forbindelse med besøg ved kysten. Strandarealerne anvendes af badegæster til afslapning, sport- og fritidsaktiviteter ved stranden, når vejret tillader det. Både strandarealerne og de bagvedliggende klithedearealer anvendes ligeledes til gåture og andre fritidsaktiviteter og oplevelsen af kysten samt naturen er ofte selve hensigten med besøget i området.

3.9.2 Fremtidige forhold

Med tillæg 05 til Kommuneplan 2017 udlægges planområdet til rekreativt område med mulighed for bebyggelse til restaurant, butik, udlejning af sportsudstyr og lignende, tagterrasse, boardwalk, vandlegeplads og parkeringsareal.

De kommende aktiviteter skal ses i sammenhæng af et ønske om et mere differentieret produkt af fritidsaktiviteter for de besøgende i et område med allerede mange turister og besøgende. De planlagte aktiviteter afviger derfor ikke i forhold til den måde allerede anvendes. Der udlægges ikke områder, som tillader anden anvendelse end til rekreative aktiviteter.

3.9.3 Afværgeforanstaltninger

Området udlægges til rekreativt område, og den fremtidige anvendelse svarer til den anvendelse og de aktiviteter, der er i området i dag.

3.9.4 Vurdering

Som følge af planområdets eksisterende anvendelse til rekreative aktiviteter, sammenholdt med, at den nye lokalplan ikke muliggør en højere grad af støjfølsom anvendelse af området, end hvad området anvendes til i dag, vurderes det, at også den fremtidige anvendelse er i overensstemmelse med kommuneplanens retningslinjer for Forsvarets arealer. Lokalplanen vurderes derfor ikke at begrænse Forsvarets aktivitetsmuligheder inden for skyde- og øvelsesområderne.

Det vurderes, at plateauets udformning vil have en vis forebyggende effekt på eventuelle støjgener. Dog kan det ikke udelukkes, at der vil fremkomme støjgener som følge af de lejlighedsvis støjimpulser fra de militære sprængninger, da der er tale om udendørsaktiviteter.

3.10 Landskab

3.10.1 Nuværende forhold

Projektområdet er i Forslag til Kommuneplan 2017 udpeget som kystlandskab med tilhørende landskabskarakterbeskrivelse. Beskrivelsen for området omfatter Skallingen marsk- og klitlandskab.

Kystområdet ved Blåvand er særligt karakteriseret ved de brede kyster med forstrand og hvide klitter som de meget markante landskabstræk i kystforlandet. Kystbaglandet består af et åbent græsklædt klithedeområde i kuperet terræn med lavninger. Klitheden er afgrænset af forklitterne samt Oksby Dige, som samtidig spærrer for udsyn mod hav og de bagvedliggende sommerhusområder. Klitheden bærer præg af den kystnære placering hvad angår beplantning, geologi og landskabsdannelse.

Ifølge Forslag til Kommuneplan 2017, tema 19, skal Kystlandskaberne beskyttes, bevares og styrkes som åbne, dynamiske naturlandskaber. Områder i kystnærhedszonen skal friholdes for bebyggelse og anlæg, som ikke er afhængige af en kystnær placering og bygninger og anlæg skal tilpasses landskabets karakter, særligt med hensyn til beplantning, placering, udformning og materialevalg.

En del af projektområdet er i dag udnyttet som parkeringsplads med grusbelægning ved Hvidbjerg Strandvej, samt en tydelig bebyggelse til lager- og opmagasineringsformål.

3.10.2 Fremtidige forhold

Planerne giver mulighed for at opføre bebyggelse af høj kvalitet, der kan facilitere og understøtte strandlivet med gode sanitære forhold, muligheder for ferie- og fritidsaktiviteter, muligheder for forplejning, udlejning/salg af udstyr mv. Herudover skabes der med plateauet og boardwalk på én gang markante og respektfuldt indpassede udgangspunkter for naturoplevelser, der kan gøre oplevelsen af Vesterhavet tilgængelig for alle og bidrage til at øge områdets attraktion i ydersæsonen. Planerne vil skabe rammerne for et service- og kvalitetsløft, som skal målrette indsatsen mod nye turistsegmenter. De nye faciliteter placeres i forbindelse med de store eksisterende ferie- og fritidsanlæg ved Blåvand- og Hvidbjerg Strand, der fremadrettet vil fremstå som et sammenhængende turistområde.

For at opretholde et fornuftigt serviceniveau for områdets turister vurderes det at være nødvendigt, at faciliteterne netop her forbedres og ikke mindst tilpasses landskabet i området. På denne måde øges kvaliteten af tilbuddene samtidig med, at området fremstår som en naturlig del af det storslåede landskab i modsætning til i dag, hvor området blot fremstår som en utilpasset parkeringsplads.



Visualisering af Det Blå Plateau, der viser landskabstilpasningen, hvor bebyggelsen er indbygget i terrænet.



Visualisering og snittegning af Det Blå Plateau, der viser princippet for landskabstilpasningen.



Visualisering af boardwalk, som følger landskabets topografi.

De offentligt tilgængelige funktioner samles i et anlæg, der fremstår som et gårdum og dermed giver læ for vinden. Ved at koncentrere de offentlige funktioner friholdes det øvrige landskab til at opleve stedet og

naturen. På denne måde fremstår plateauet som et anlæg indlejret i klitlandskabet snarere end et udefrakommende element.

Bygningens ydervægge mod det omkringliggende landskab skal således fremstå som en del af klitlandskabet beplantet med den lokale flora. (1) Da toppen af anlægget og de anlagte klitter omkring det ikke placeres højere end den yderste klitrække, (2) anlægget samtidig indlejres i klitten, (3) boardwalken følger det eksisterende terræn og fremstår i naturlige materialer med afdæmpede nuancer, vurderes det, at projektet ikke vil medføre, at oplevelsen af det åbne, dynamiske naturlandskab forstyrres eller ødelægges.

Arealet ved Hvidbjerg Strandvej fungerer allerede i dag som ankomstområde og parkeringsplads, og vil med det nye rammeområde kunne bearbejdes på en sådan måde, at ankomsten ikke længere vil fremstå som en parkeringsplads, men som en direkte adgang til klitlandskabet, hvor parkeringsplads, publikumsfaciliteter mv. er inkorporeret. Påvirkningen af kystlandskabet set fra landsiden vurderes således at være positivt. Gennem planernes krav til udformning, placering og materialer sikres det, at den nye bygning ikke vil påvirke landskabet væsentligt. Bygningen vil, med sin placering og udformning, blive en del af landskabet.

3.10.2 Afværgeforanstaltninger

Det har været af afgørende betydning fra begyndelsen af projektet, at bebyggelse og anlæg skulle tilpasses kystlandskabet. Lokalplanens bestemmelser er derfor formuleret således, at anlægget vil fremstå som en del af hede- og klitlandskabet.

3.10.4 Vurdering

Det vurderes således, at planerne er i overensstemmelse med retningslinje 19.6, 19.8 og 19.9 i Forslag til Kommuneplan 2017. Med projektet øges offentlighedens adgang til kysten og naturområderne langs havet. Alle vil således fremadrettet have mulighed for at bevæge sig langs kysten på trods af eventuelle handicaps mv, hvilket er i overensstemmelse med kommuneplanens retningslinjer. Det vurderes således, at rammeudlægget er i overensstemmelse med retningslinje 19.10 i Forslag til Kommuneplan 2017.

Der gives ikke mulighed for at etablere større tekniske anlæg eller jordløse brug i området, hvorfor placeringen i uforstyrret landskab ikke er væsentlig i forhold til dette rammeudlæg. Det vurderes således, at rammeudlægget er i overensstemmelse med retningslinje 19.12 i Forslag til Kommuneplan 2017.

3.11 Kyst- og klimasikring

Emnerne kyst- og klimasikring er sammenskrevet i miljøvurderingen, da emnerne i dette tilfælde vurderes at være uadskillelige. Nuværende og fremtidige forhold indenfor kyst- og klimasikring påvirker hinanden indirekte, og derfor vil afværgeforanstaltningerne ligeledes være uadskillelige.

3.11.1 Nuværende forhold

Syd for planområdet ligger den yderste klitrække mod stranden med en varierende kotehøjde mellem 5,0 og 6,0 (DVR90). Nord for lokalplanområdet ligger Oksby Dige med en kotehøjde på digekronen på 5,35 (DVR90). Oksby Dige er en kystsikringsforanstaltning. Det meste af lokalplanområdet ligger således udenfor en kystsikringsforanstaltning.

Blåvand er som kystnært område særligt udsat i forhold til klimaændringer. Varde Kommune har udarbejdet en klimatilpasningsplan, der videreføres i Forslag til Kommuneplan 2017.

Klimatilpasningsplanen redegør for fremtidige potentielle oversvømmelser og indeholder initiativer for den

nødvendige tilpasning af planlægningen for Varde Kommune; herunder kystområderne, som er særligt udsatte. Samtidig fastlægger planen retningslinjer for klimatilpasningen.

Jf. Kystbeskyttelseslovens §16, stk. 2, må der på kyststrækninger kun, efter miljøministerens tilladelse, graves, bores, pumpes, suges eller foretages nogen form for terrænændring.

Jf. Oksbydigelag skal diget og dets bærm (5,25m ud fra digefoden) holdes fri med det formål at sikre kørselsarealer til brug for vedligeholdelse af diget.

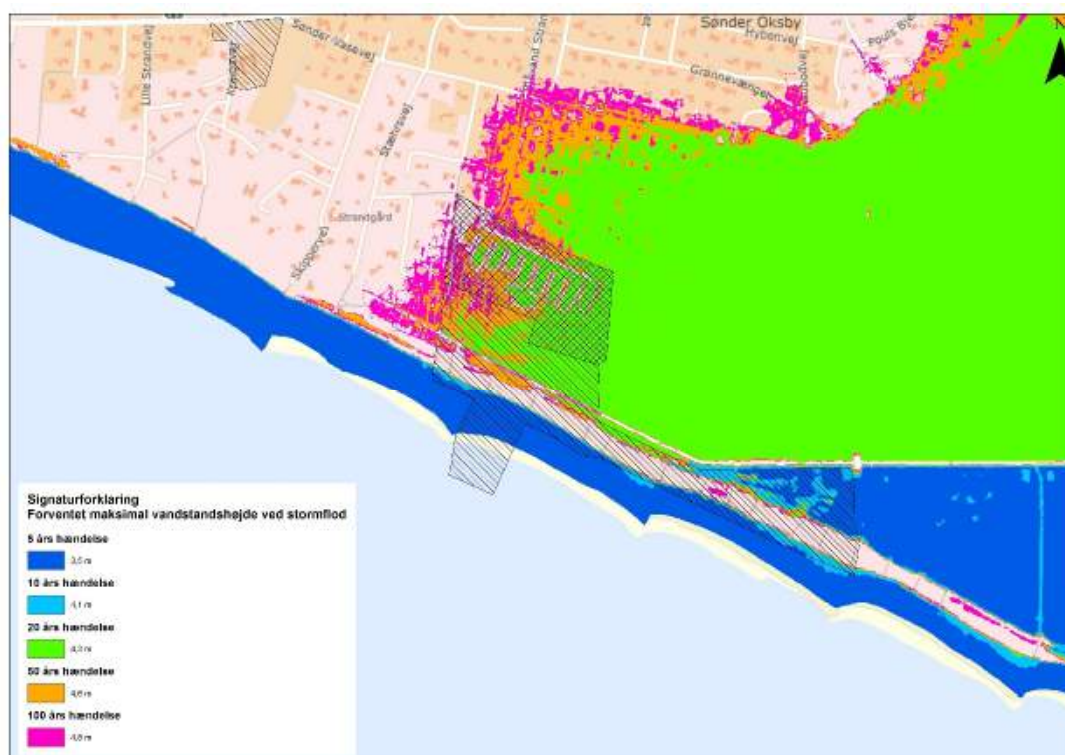
3.11.2 Fremtidige forhold

Stormflod og grundvandsspejl

Nedenstående tabel og stormflodskort viser de områder, der potentielt vil blive oversvømmet ved en given stormflodshændelse i år 2050. Den forventede havstigning ved en stormflod er forskellig afhængig af, om der er tale om en begivenhed, der statistisk set sker hver 5., 10., 20., 50. eller 100. år.

Årshændelser. En begivenhed, der statistisk set sker hver X år.	Vandstand stormflod i perioden 1874-2007 (cm)	Forventet vandstand ved stormflod i år 2050 (cm)	Afrundet forventet vandstand ved stormflod i år 2050 (cm)
5.	280	350	350
10.	340	410	410
20.	362	432	430
50.	388	458	460
100.	405	475	480

Forventet vandstand ved forskellige stormfloder i år 2050



Stormflodskort for Blåvand-området

Det ses af stormflodskortet, at området med det fremtidige plateau og den nye p-plads statistisk set vil blive oversvømmet ved 5 års hændelser for stormflod i 2050 med en forventet maksimal vandstandshøjde på 3,5 m (DVR90).

Ved revision af klimatilpasningsplanen skal oversvømmelseskortene revurderes. Såfremt der i dag anvendes terrænmodellen fra 2015 og klimaværktøjet SCALGO, vil området ved det fremtidige plateau og den nye p-plads begynde at blive oversvømmet ved en kote 2,5 m (DVR90).

Den afrundede forventede vandstand ved en 100 års hændelse i år 2050 vurderes at være 4,8 m (DVR90).

I en stormflodssituation vil bølgehøjde og bølgerullet være cirka lig med den vandstand, der er foran et dige. Det afhænger selvfølgelig af vindretning m.m.

Endvidere viser de nyeste målinger, at en 100 års hændelse i fremtiden vil ske noget oftere en 100 år. Dermed vil en 5 års hændelsen også optræde noget oftere.

Forklaringen på, hvorfor området påvirkes af stormflodshændelser med lavere vandstand end kotehøjden på henholdsvis den yderste klitrække eller Oksby Diget er, at havet ved en stormflod vil oversvømme området østfra, fra lavere liggende områder ved Skallingen. I området øst for planområdet er der gennemløb ved lavere kotehøjde end den yderste klitrække og Oksby Diget. Det betyder også, at planområdet ikke har en større sandsynlighed for oversvømmelse ved stormflod sammenlignet med eksisterende sommerhuse, campingpladser og rekreative områder øst for planområdet.

I henhold til klimatilpasningsplanen, vil havstigningen ud for området være ca. 70 cm. I et område beliggende så tæt på havet, må det forventes, at grundvandsstigningen også vil være ca. 70 cm. Det nuværende niveau for grundvandsspejl under terræn for planområdet er ca. 1,9m. Derfor forventes det fremtidige grundvandsspejl for at være 1,2m meter under terræn.

Den kumulative effekt af, at flere faktorer indtræffer samtidig, tager klimatilpasningsplanen ikke højde for ligesom vindforholdene ikke indgår i klimatilpasningsplanen. Derfor er det vigtigt at være opmærksom på, at en potentiel stormflod altid vil være påvirket af vindforholdene. En stormflod kan forstærkes, hvis den fremherskende vindretning presser vandet ind, uden at det har mulighed for at komme ud igen.

En stigning i havvandsspejlet og hyppigere stormflod kan både hver for sig og i kombination med kraftig nedbør medføre oversvømmelser af lavtliggende kystområder. En stigning i havvandsspejlet kan i samspil med ændrede og mere ekstreme vindforhold øge erosionen af kystlinjen og ændre den eksisterende kystlinje.

En stigning i grundvandsspejlet kan både alene og i kombination med stormflod eller kraftig nedbør påvirke afløbssystemer i kystområder og øge risikoen for oversvømmelse med både spildevand og overfladevand samt medføre udfordringer i forhold til fremtidige arealanvendelser af kystområder.

Lokalplanforslaget for det rekreative område ved Hvidbjerg Strand fastlægger følgende vejledene koter for byggeriet:

Blå Plateau (gulvkote): 3,0 m (DVR90)

Blå Plateau (topkote): max. 7,0 m (DVR90)

P-plads ved Hvidbjerg Strand (sænket): 1,8 m (DVR90)

P-plads ved Hvidbjerg Strand (ikke sænket): 3,0 m (DVR90)

Med vejledende koter menes, at bebyggelsen som udgangspunkt skal anlægges i de fastlagte koter, dog med forbehold for mindre korrigeringer som følge af detailprojekteringen.

Til sammenligning kan det oplyses, at den eksisterende p-plads ved Hvidbjerg Strandvej primært ligger i kote 3,0 m.

3.11.3 Afværgeforanstaltninger

Der er fastsat en minimumsafstand på 5,25 m fra foden af Oksby Diget til planområdet efter indledende dialog med Kystdirektoratet. Kystdirektoratet har vurderet, at denne afstand vil sikre, at Oksby Diget ikke påvirkes negativ. Planområdet er ligeledes afgrænset, så det ikke strider mod digelagets vedtægter vedrørende afstand.

Det er bestemt i lokalplanen, at det skal ved den endelige projektering undersøges nærmere, hvilke risici og kumulative effekter en klimasikring af Det Blå Plateau skal kunne håndtere.

Der er fastlagt en bestemmelse i lokalplanen, at ny byggeri skal sikres mod oversvømmelser til min. kote 6,5 m (DVR90) – svarende til højeste forventede vandstand ved en stormflod i 2050, inklusiv en del af den forventede bølgehøjde og bølgerul hen over Oksby Diget eller den yderst klitrække.

Der er i lokalplanen krav om, at der ved en sænkning af p-pladsen skal det påvises, at anlægget ikke vil virke som et bassin for utilsigtet vandopsamling.

4. SAMMENFATNING

Planområdet er beliggende i et område med beskyttelsesinteresser inden for natur og dyreliv. Der er tilføjet bestemmelser til lokalplanforslaget, med det formål at omdanne nuværende parkeringsarealer til hedeareal og etablere erstatningsnatur. Derudover er der inden for Natura 2000-området ikke tilføjet specifikke bestemmelser vedrørende bebyggelsen, men der skal udarbejdes konsekvensvurdering af et evt. detailprojekt, når dette foreligger.

Det er ved bestemmelserne i lokalplanen med tilhørende visualiseringer af byggeriet påvist, at der ikke er en væsentlig påvirkning af de landskabelige interesser som en konsekvens af planernes realisering.

Der er som følge af trafikrapportens konklusioner påvist, at trafikken i nuværende situation overordnet afvikles tilfredsstillende og kapacitetsledighed på de strækninger, som vil blive påvirket ved realisering af projektet.

Planernes umiddelbare nærhed til Oksby Dige er vurderet af Kystdirektoratet, hvoraf det fremgår, at afstanden til diget er tilstrækkelig, sådan at diget ikke svækkes for følge af projektets realisering. Derudover er der bestemmelser i lokalplanen med stormflodssikring op til kote 6,5 (DVR90).

5. AFSLUTTENDE BEMÆRKNINGER

5.1 Overvågning

Det vurderes ikke nødvendigt at udarbejde overvågningsprogram jf. den sammenfattende vurdering af beskyttelsesinteresserne i området. Planernes bestemmelser fastlægger nærmere retningslinjer for bebyggelsens udformning, placering, materialevalg m.v. og sikrer at bebyggelsen opføres inden for de fastlagte rammer. En eventuel senere realisering af en vandlegeplads vil ikke ske uden byggetilladelse og tilhørende Natura 2000-konsekvensvurdering.

5.2 Kumulative effekter

Planernes mulige påvirkning på miljøet er indkredset til temaerne beskyttede naturtyper, landskab, støj, trafik samt kyst- og klimasikring. Der er i vurderingen af planernes indvirkning på miljøet taget hensyn til, at der er tale om et område i løbende udvikling og at der muligvis vil komme flere anlæg nærmere kysten og andre steder i planområdet umiddelbare nærhed, som det er beskrevet i udviklingsplanen for Blåvand.

5.3 Mangler og usikkerheder

Miljøvurderingen baserer sig på oplysninger fra opmåling, visualiseringer, offentliggjorte rapporter, håndbøger samt feltundersøgelser. Registreringerne på Miljøportalen baseres på data indsamlet efter forskellige metoder og med deraf følgende forskellige nøjagtigheder. Planerne er ikke afhængige af nøjagtigheden af disse registreringer. Feltundersøgelser har været benyttet til at kvalificere miljøvurderingen i bred forstand, hvor det er en forudsætning med et nærmere kendskab til både nærområdet samt Blåvand og den umiddelbare kontekst. Feltundersøgelserne har endvidere været benyttet til at vurdere forekomsten af markfirben. Der vurderes ikke at være mangler og usikkerheder forbundet med miljøvurderingen i en sådan grad, at der kan drages tvivl om miljøvurderingens konklusioner.

5.4 Opfølgende planlægning

Der vurderes ikke, at være et behov for yderligere opfølgende planlægning.

5.5 Vedtagelse og offentliggørelse

Miljørapporten udarbejdes sideløbende med planforslaget. Hele miljørapporten skal offentliggøres sammen med de omfattede planer og programmer.

§ 8 stk. 1 Når miljørapporten og planforslaget er udarbejdet, skal myndigheden foretage en offentlig bekendtgørelse herom. I bekendtgørelsen skal myndigheden oplyse om fristen efter stk. 3.

§ 8 stk. 2 Samtidig med bekendtgørelsen skal myndigheden sende miljørapporten og planforslaget til andre myndigheder, hvis områder berøres af planforslaget.

§ 8 stk. 3 Myndigheden skal fastsætte en frist på mindst 8 uger for offentlighedens og myndigheders fremsættelse af bemærkninger til forslaget og den ledsagende miljørapport.

§ 8 stk. 4 Hvis der i medfør af anden lovgivning er fastsat regler om offentlighedens inddragelse i forbindelse med udarbejdelsen af planforslaget, herunder tidsfrister for indsigelser m.v. mod planforslaget, offentlig bekendtgørelse og offentlig tilgængelighed af planforslaget, finder disse regler anvendelse på såvel planforslaget som den ledsagende miljørapport. 10 (Uddrag fra § 8 LBK nr. 939 af 03/07/2013, Bekendtgørelse af lov om miljøvurdering af planer og programmer.)

5.6 Klagevejledning

Klagereglerne følger de klagebestemmelser, der er gældende i henhold til de regler, som planen er udarbejdet efter. For planer, der er udarbejdet i henhold til Planloven, kan der klages over retlige forhold. Denne klageret gælder i 4 uger efter offentliggørelsen af planens/miljørapportens endelige vedtagelse.

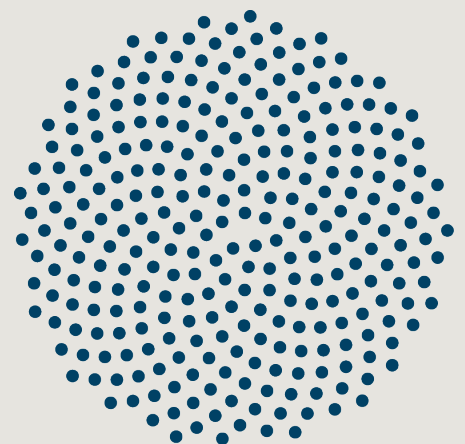
Bilag 1



April 2017



**Varde
Kommune**





Varde Kommune

Att: Claus Bertram Friis og Steven Hansen

NOTAT:

Forekomst af markfirben og foreløbige input til miljøvurdering i området ved Blåvand Strand og Hvidbjerg Strandvej.

Feltarbejde og foto: Per Klit Christensen

Tekst: Per Klit Christensen og Martin Hesselsøe

Dato: 2. udgave 25. januar 2017

Indhold:

1.	INDLEDNING	2
2.	BESKRIVELSE AF UNDERSØGELSESMOMRÅDET	3
2.1	Klithede og parkeringsplads ved Blåvand Strand	3
2.2	Klithede og parkeringsplads ved Hvidbjerg Strandvej	4
2.3	Langs kysten mellem Blåvand Strand og Hvidbjerg Strandvej	4
3.	REGISTRERINGER	7
4.	FORELØBIGE INPUT TIL MILJØVURDERING	9
4.1	Parkeringsplads ved Blåvand Strand	9
4.2	Byggefelter ved Blåvand Strand	9
4.3	Vandlegeplads	10
4.4	"Boardwalk" med iskiosk	10
4.5	Parkeringsplads ved Hvidbjerg Strandvej	11
4.6	Plateau	11
4.7	Forslag til projektændringer	11
4.8	Forslag til afværgeforanstaltninger	12
4.9	Samlet vurdering	12
BILAG 1.	KORTBILAG	14

AMPHI Consult er et landsdækkende konsulentfirma med speciale i biologi og natur. Vi har siden 1993 arbejdet med rådgivning, planlægning og naturpleje. Firmaet beskæftiger i dag ca. 20 eksperter. Læs mere om vores arbejde på www.amphi-consult.dk

□ Amphi Consult v/Martin Hesselsøe ApS, Amagerfælledvej 56, boks 55, 2300 Kbh. S, mh@amphi.dk, 70266500

✓ Amphi Consult v/Martin Hesselsøe ApS, Forskerparken NOVI, 9220 Aalborg Ø, mh@amphi.dk, 70266500

□ Amphi Consult v/Lars Briggs, Forskerparken 10, 5230 Odense M, lb@amphi.dk, 22927859

□ Amphi Consult v/Peer Ravn, Finlandsvej 6, 4200 Slagelse, pr@amphi.dk, 40232524

□ Amphi Consult v/Per Klit Christensen, Vistelhøjvej 5, Skarrild, 6933 Kibæk, pkc@amphi.dk, 20322173

□ Amphi Consult v/Lars Christian Adrados, Årupvej 44, Årup, 7752 Snedsted, lca@amphi.dk, 22482664

1. Indledning

Amphi Consult har på foranledning af Varde Kommune foretaget undersøgelse efter markfirben ved Blåvand Kyst på følgende tre datoer i 2016: 6/9, 8/9 og 11/9.

Undersøgelserne er udført med henblik på at registrere og kortlægge markfirben inden for projektområdet for et planlagt projekt langs kysten og i klitheden bag kystlinjen.

Amphi Consult har yderligere udført en foreløbig konsekvensvurdering og skitseret behov for afværgeforanstaltninger for markfirben.

Dette notat er udarbejdet dels på baggrund af feltarbejde og dels på baggrund af drøftelser på møde med Varde Kommune afholdt 24. oktober 2016.

2. udgave af notatet er opdateret på baggrund af kommentarer modtaget på e-mail 24. november 2016 og 20. januar 2017.



Figur 1. Markfirben hun.

2. Beskrivelse af undersøgelsesområdet

Undersøgelsesområdet omfatter de ubebyggede arealer inden for den stiplede markering som ses på Figur 2. Undersøgelsesområdet kan opdeles i tre dele, som det fremgår af følgende beskrivelse.



Figur 2. Undersøgelsesområdet er markeret med stiplede linje (copyright Geodatastyrelsen, COWI, Varde Kommune).

2.1 Klithede og parkeringsplads ved Blåvand Strand

Arealet er overvejende fladt – let kuperet men rummer dog flere strukturer, som kunne være raste- og ynglesteder for markfirben. Der er især i den sydlige og østlige del af arealet flere mindre cirkelformede/ halvcirkelformede diger, som rummer et vist potentiale som raste- og ynglesteder. Parkeringspladsområdet er omgivet af jorddiger. Klithedens flader og forskellige mindre forhøjninger, herunder jorddiger omkring parkeringspladsen,

vurderes at udgøre en del af et samlet fouragerings- og rasteområde, med flere potentielle ynglesteder i de forskellige forhøjninger/diger.

2.2 Klithede og parkeringsplads ved Hvidbjerg Strandvej

Selve parkeringspladsen vurderes at være uegnet til markfirben men klithedelandskabet umiddelbart vest for parkeringspladsen udgør et potentielt yngle- og rasteområde for markfirben, som ligger tæt på kystlinjens klitlandskab.

2.3 Langs kysten mellem Blåvand Strand og Hvidbjerg Strandvej

Klitterne langs kysten udgør et sammenhængende yngle- og rasteområde for markfirben. Klitområdet mellem stranden og baglandet bag klitterne, udgøres af en mosaik af klitdannelser med varierende vegetationsdække og tilgroningsgrad. På grund af sandflugt, er der også i de ellers mere tilgroede områder bag forreste klitrække, stedvis partier med bare sandflader og mere spredt vegetation. Inden for undersøgelsesområdet er der i alt 16 tydelige stier mellem stranden og baglandet gennem klitterne. Desuden er der i klitområdet parallelt med stranden en mindre sti/ trampespor.

De bare sandflader i klitterne er vigtige for markfirben, særligt som æglægningssteder. Den mekaniske påvirkning i klitterne som følge af den menneskelige færdsel til fods bidrager til at opretholde bare sandflader i klitlandskabet. Naturlig sandflugt vurderes dog at være den vigtigste og primære årsag til opretholdelse af bare sandflader i klitlandskabet.

Umiddelbart bag klitterne er der en ubefæstet sti og et kystsikringsdige.



Figur 3 Blåvand Strand set i vestlig retning



Figur 4 Klitter ved Blåvand Strand



Figur 5. Blåvand Strand – udsigt fra klitter til klithede



Figur 6 Del af klithede ved Blåvand Strand



Figur 7 Klitter og klithede vest for eksisterende parkeringsplads ved Hvidbjerg Strandvej

3. Registreringer

Undersøgelsens formål har primært været rettet mod at registrere og påvise udbredelsen af markfirben. Udbredelsen er registreret med GPS.

Registreringerne er udført tirsdag den 6. september (højeste temperatur mellem 20 og 25 °C), torsdag den 8. september (højeste temperatur mellem 20 og 25 °C) og søndag den 11. september 2016 (højeste temperatur ca. 20 °C). Vejforholdene vurderes at have været ideelle ved hvert besøg (alle dage sol og middelvind under 5 m/s).

Det vurderes dog at formiddags besøg er mest optimale, fordi der i løbet af dagen stedvis kan være en del forstyrrelser af markfirben på grund af færdsel, drone- og drageflyvning og dermed vanskeligere registreringsbetingelser. De to første registreringsbesøg fandt begge sted fra først på formiddagen til først på eftermiddagen, medens det tredje besøg fandt sted om eftermiddagen.

Der er udført eftersøgning efter markfirben inden for hele undersøgelsesområdet ved hver besøg. Ved første besøg (6/9) er især klitheden og kyststrækningen Blåvand Strand undersøgt. Ved andet besøg (8/9) er især kyststrækningen mellem Blåvand Strand og Hvidbjerg Strandvej samt klitheden vest for parkeringspladsen ved Hvidbjerg Strandvej, undersøgt. Ved tredje besøg (11/9) er eftersøgning især koncentreret om klitheden og digerne ved parkeringspladsen ved Blåvand Strand, samt klitheden vest for parkeringspladsen ved Hvidbjerg Strandvej. Markfirben er registreret i klitterne langs hele kystlinjen inden for projektområdet Blåvand Strand – Hvidbjerg Strandvej. Der er registreret i alt 24 markfirben, hvoraf nogle kan være gengangere mellem de enkelte dage, hvor der er udført feltundersøgelser.

Det må på baggrund af undersøgelsen foreløbigt konkluderes, at der er tale om en sammenhængende bestand af markfirben langs hele kyststrækningen inden for undersøgelsesområdet. Registreringerne indikerer, at udbredelsen fortsætter i vestlig retning, hvor 3 af de aktuelle observationer, er foretaget umiddelbart vest for undersøgelsesområdet. Amphi Consult har desuden tidligere fundet markfirben flere steder øst for undersøgelsesområdet. På den baggrund konkluderes det, at bestanden er en del af en sammenhængende bestand af markfirben langs kysten på begge sider af undersøgelsesområdet. Der er fundet et enkelt individ af markfirben i klithedelandskabet bag klitterne langs kysten, umiddelbart vest for den eksisterende parkeringsplads ved Hvidbjerg Strandvej (observation 802, Bilag 1).

Der er derimod ikke fundet markfirben i klithedelandskabet bag kystklitterne ved Blåvand Strand. Det kan dog langt fra udelukkes, at klitheden har betydning som raste-, fødesøgnings- eller yngleområde for markfirben. Dels kan der være variationer fra sæson til sæson, dels kan der inden for den enkelte sæson være variationer i, hvilke dele af et større område, dyrene anvender og opholder sig i. Nærværende undersøgelse er udelukkende udført i sensommeren og har ikke omfattet forårsundersøgelse eller tidlig sommerundersøgelse. Det må dog konkluderes, at det vigtigste levested for markfirben er klitlandskabet langs kysten.

Almindeligt firben er udbredt i området. Der er ved undersøgelsen fundet adskillige individer af arten. Der er dog ikke foretaget GPS-registrering af fund af almindeligt firben. Der er desuden observeret hugorm. På engene syd for undersøgelsesområdet

findes der strandtudse. Det vurderes, at strandtudse blandt andet benytter dele af undersøgelsesområdet som raste- og fourageringsområde.

Tabel 1. Fund af markfirben i forbindelse med sensommerundersøgelsen i 2016. Fordelingen af fund fremgår af luftfoto i bilag.

Markering på kort	Dato	Markfirben
784	06-sep	1 hun
785	06-sep	1 unge
786	06-sep	1 unge
787	06-sep	1 unge
788	06-sep	1 unge
789	06-sep	1 unge
790	06-sep	1 unge
790A	06-sep	1 unge
790B	06-sep	1 han
791	08-sep	1 unge
792	08-sep	1 unge
793	08-sep	1 hun
794	08-sep	1 unge
795	08-sep	1 hun
796	08-sep	1 hun
797	08-sep	1 unge
798	08-sep	1 unge
799	08-sep	1 unge
800	08-sep	1 unge
801	08-sep	1 han
802	08-sep	1 han
803	11-sep	1 unge
804	11-sep	1 han
805	11-sep	1 unge

4. Foreløbige input til miljøvurdering

Der er fremlagt skitser af et kystprojekt som fremgår af Figur 2. Projektet omfatter bebyggelse, P-pladser, vandlegeplads, "boardwalk" med iskiosk og "plateau".

Kystprojektet skal miljøvurderes. Dette notat omfatter foreløbige input til den del af miljøvurderingen, som vedrører markfirben. Markfirben er omfattet af Habitatdirektivets artsbeskyttelse. Artsbeskyttelsen fastslår, at yngle- og rasteområder for de beskyttede arter ikke må beskadiges.

Det endelige input til miljøvurderingen skal baseres på det endelige projekt, som ønskes udført; inklusiv de afværgeforanstaltninger, som planlægges implementeret.

Dele af det aktuelle projektområde er yngle- og rasteområde for markfirben. Det gælder særligt klitterne langs kysten. Klitterne langs kysten og den dynamik der kendetegner klitlandskabet er afgørende for opretholdelsen af en livskraftig bestand af markfirben inden for undersøgelsesområdet. Yderligere er det afgørende, at der bevares en spredningskorridor for bestande langs kysten på begge sider af undersøgelsesområdet.

På den baggrund er der risiko for, at indgreb på stranden og i klitterne kan medføre ændringer i livsbetingelserne for markfirben. I det følgende vurderes de enkelte komponenter i projektforslaget en for en og samlet

4.1 Parkeringsplads ved Blåvand Strand

Det vurderes at ændringerne sandsynligvis ikke vil have nogen betydning for markfirben, da området i forvejen anvendes delvist til parkering. Yderligere placeres den ny parkering i et område, hvor forekomst af markfirben ikke er registreret ved undersøgelsen i 2016.

Da området omkring den nuværende parkering indeholder nogle egnede levesteder for markfirben må det antages, at markfirben med mellemrum kan forekomme på stedet.

Det vurderes derfor, at P-plads kan placeres på dette sted, hvis afværgeforanstaltninger og projektilpasninger sikrer, at omgivelserne ved den nye P-plads vil indeholde egnede levesteder for markfirben i samme omfang som omkring den eksisterende parkering.

4.2 Byggefelter ved Blåvand Strand

Byggefelterne vil medføre en reduktion af det samlede klithede areal, og vil derfor som udgangspunkt indskrænke arealet af potentiel værdi for markfirben. Byggefelterne er imidlertid alle placeret i et område, hvor forekomst af markfirben ikke er registreret ved undersøgelsen i 2016.

Da området indeholder egnede levesteder, og grænser lige op til registrerede forekomster, må det antages, at markfirben med mellemrum kan forekomme på stedet.

Det vurderes dog, at bebyggelse kan udføres i området som skitseret i materialet, hvis der sikres implementering af afværgeforanstaltninger for markfirben.

4.3 Vandlegeplads

Af de fremlagte planer fremgår ikke mange detaljer om vandlegepladsen. Det er derfor vanskeligt at foretage en vurdering af vandlegepladsens eventuelle direkte og indirekte påvirkning af markfirben og artens levesteder, såvel i anlægsfasen som efter anlægsfasen.

Den fysiske udstrækning af vandlegepladsen er meget begrænset set i forhold til den samlede kystlinje. Da anlægget især placeres på selve stranden, forventes der ikke væsentlige påvirkninger af markfirben. Dog er det meget vigtigt, at vandlegepladsens udformning ikke forhindrer, at markfirben kan spredes på langs af kysten, og at anlægget hverken medfører direkte eller indirekte påvirkning af markfirben og artens leve- og ynglesteder.

På baggrund af den meget begrænsede beskrivelse vi har modtaget, forventer vi dog ikke påvirkninger.

4.4 "Boardwalk" med iskiosk

Det må som udgangspunkt vurderes, at anlæggelsen af en boardwalk såvel i anlægsfasen som i driftsfasen, vil kunne medføre levestedsforringelser for markfirben. Denne vurdering baseres på, at klitlandskabet i dag fremstår som et ideelt yngle- og levested for markfirben. Påvirkningen vil dog i høj grad afhænge af såvel udformning som placering i landskabet.

Det vurderes, at en boardwalk nemt kan udformes, så den ikke vil udgøre en spredningsbarriere for markfirben. Den primære konflikt i forhold til markfirben vurderes at være påvirkning af og reduktion af det samlede areal af markfirbenets ynglesteder. Endvidere vurderes det, at færdsel på en boardwalk vil medføre større forstyrrelse af markfirben, hvis den anlægges gennem klitterne parallelt med kystlinjen, frem for som en tværgående adgangssti mellem kysten og baglandet. Muligvis vil færdsel på en boardwalk, der anlægges i klitterne parallelt med kysten også medføre større forstyrrelse af markfirben, end den hidtidige færdsel til fods i klitterne.

Den mulige påvirkning af leve- og ynglesteder knytter sig primært til skyggekast fra boardwalken på markfirbenets æglægningssteder i klitterne. Klitterne udgør en dynamisk naturtype, hvor der til stadighed sker forandringer i vegetationsdækningen og bare sandflader på grund af slitage og sandflugt. Æglægningsstederne er soleksponerede steder med bare sandflader. Områder i klitterne med høj og tæt vegetation er i udgangspunktet ikke egnede som ynglesteder, men udgør derimod ideelle skjulesteder. Netop i klitterne hvor vegetationen er høj og tæt, findes der stedvist partier med bare sandflader. På grund af klitternes dynamiske karakter, kan steder der i dag er mindre oplagte ynglesteder, i løbet af kort tid som følge af sandflugt, pludseligt rumme egnede ynglesteder.

Som udgangspunkt reduceres det samlede areal af aktuelle og potentielle ynglesteder i klitterne med det areal, som boardwalken optager og kaster skygge på. Anlæggelse af en boardwalk som skitseret, bør følges op af en mere grundig undersøgelse af områdets bestand af markfirben før anlæggelsen og af en effektundersøgelse gennem flere følgende sæsoner efter anlæg for at vurdere effekten.

Færdsel i klitterne sker i større eller mindre omfang allerede i dag og det kan medføre forstyrrelse af solbadende markfirben på steder, hvor dyrene solbader. 5-10 min. efter forstyrrelsen, vil dyrene ofte vende tilbage til samme sted, eller finde et andet nærliggende sted, at fortsætte solbadningen. Færdslen i klitterne kan have en positiv effekt i form af

dannelse af smalle trampestier og lokalt medføre, at sandflugt fremmes. Sandflugt vil dog ske uanset færdsel i klitterne, men dannelsen af f.eks. smalle trampestier som følge af færdsel i klitterne, vurderes at være til fordel for markfirben. Af samme grund vurderes det ikke, at anlæg af en boardwalk i stedet for færdsel til fods ad trampestier i klitterne parallelt med kysten, vil være til gavn for markfirben. Snarere tværtimod.

Færdsel til fods på en boardwalk der anlægges som en tværgående forbindelsessti mellem kysten og baglandet, vurderes ikke at medføre væsentligt større forstyrrelse af markfirben end de forstyrrelser der sker ad de tværgående stier i dag. Parallelt med kysten vil færdsel på en boardwalk gennem klitterne muligvis medføre større forstyrrelse i end tilfældet er ad de eksisterende smalle trampestier. Dels vil der måske blive mere færdsel, dels må det forventes, at færdsel på en boardwalk vil medføre mere støj, som vil kunne skræmme og forstyrre markfirben på et større areal, end når færdsel sker ad trampestier i sandet. Dette afhænger naturligvis meget af, hvilket type færdsel der vil være tale om.

Samlet set kan der ikke peges nogen positive effekter af anlæg af en boardwalk i klitterne inden for projektområdet i forhold til markfirben.

Klitterne udgør på strækningen ved Blåvand Strand og Hvidbjerg Strand et relativt smalt bælte. På grund af bredden er områdets funktion for markfirben mere sårbart, end bredere klitområder andre steder langs vestkysten. På grund af klitlandskabets store betydning både som levested og spredningskorridor og dermed betydning for opretholdelsen af den vedvarende økologiske funktion for markfirben, anbefales det, så vidt muligt helt at udgå varige indgreb i klitterne.

Det vurderes dog, at en boardwalk der anlægges som en mere direkte forbindelse mellem baglandets stier/parkeringsplads og stranden, vil kunne anlægges uden at medføre væsentlige konsekvenser for markfirben.

4.5 Parkeringsplads ved Hvidbjerg Strandvej

Denne parkeringsplads anlægges i følge skitsen i det foreløbige idé-oplæg, i et område, hvor der ved undersøgelsen i 2016 er registreret mindst et markfirben. P-pladsen vil forringe levestedet for markfirben.

I forvejen har bestanden ikke adgang til et større klithede-bagland bag kystklitterne i denne del af projektområdet. Det vurderes derfor, at dette indgreb ikke kan gennemføres uden meget omfattende afværgeforanstaltninger. Det vurderes derfor, at dette indgreb ikke kan gennemføres uden omfattende afværgeforanstaltninger eller væsentlige projektændringer.

4.6 Plateau

Plateuet placeres på et område som i dag fungerer som parkering. Området indeholder ikke aktuelt væsentlige levesteder for markfirben. Markfirben er ikke registreret ved undersøgelsen. Projektet kan gennemføres på dette sted uden at påvirke bestanden af markfirben.

Under anlægsarbejdet skal påvirkninger undgås i klitterne syd og vest for anlægsområdet.

4.7 Forslag til projektændringer

Det anbefales at den del af projektet som omfatter parkering på klithedeareal ved Hvidbjerg strandvej ændres i forhold til nuværende tegninger. Undersøgelserne har påvist forekomst af markfirben på dette areal, samt forekomst af egnede levesteder for

markfirben. Set i lyset af projektets øvrige påvirkninger bør denne del af projektet ændres, og parkering henvises til andre placeringer, som ikke omfatter aktuelle levesteder for den beskyttede art.

Det anbefales yderligere at friholde klitområdet langs stranden mest muligt for bygge- og anlægsarbejde. Derfor anbefales det, at undgå eller begrænse anlæg af en boardwalk på langs af klitterne, som det er skitseret i det foreløbige ideoplæg. Boardwalk vurderes ikke at medføre forringelse af spredningsmulighederne for markfirben, men boardwalk gennem klitterne bør begrænses mest muligt for at minimere indgreb i de bedste levesteder for markfirben.

4.8 Forslag til afværgeforanstaltninger

Af hensyn til forekomsten af markfirben i området anbefales afværgeforanstaltninger implementeret, for at opretholde områdets økologiske funktion for markfirben.

Afværgeforanstaltningerne skal beskrives nærmere inden udførelse og gennemgås derfor kun overfladisk i det følgende. Yderligere skal afværgeforanstaltningerne dimensioneres efter det endelige plangrundlag. Således bliver behov for afværgeforanstaltninger større, jo flere indgreb der planlægges i egnede levesteder for den beskyttede art.

- Parkering ved Blåvand strand: P pladsen indrettes så der sikres egnede skjulesteder for markfirben på omkringliggende arealer. Dette kan fx ske ved anlæg af jord- og stendiger eller lignende efter en nærmere planlægning.
- Byggefelter ved Blåvand Strand: Det areal som påvirkes under anlægsarbejdet skal begrænses mest muligt. Den eksisterende parkering mod nord bør anvendes som oplag og arbejdsareal. Der må ikke etableres stejle niveauspring og terrænmure, der kan forhindre dyrenes spredning gennem området. Der må ikke etableres riste og kælderskakker der kan fungere som fælder for markfirben og andre krybdyr. Der må ikke etableres græsarealer og tilkøres muld til området. Der må ikke etableres skyggende beplantninger. Klitnaturen skal således indfinde sig igen omkring alle bygningerne. Der bør fastlægges regler som forbyder at der holdes huskatte i de nye ejendomme, da flere katte alt andet lige vil øge prædationen på markfirben i området.
- Vandlegeplads: Vandlegepladsen etableres således, at der sikres en ubrudt spredningskorridor for markfirben gennem klitterne og langs stranden.
- Boardwalk med iskiosk: Mindst mulig påvirkning af aktuelle egnede ynglesteder og etablering af nye ynglesteder til erstatning for ynglesteder der påvirkes. Dette betyder, at omfanget af boardwalk i klitterne (mellem den eksisterende sti og kysten) skal begrænses så meget som muligt.
- Plateau: Påvirkninger af klitterne under anlægsarbejdet skal undgås.

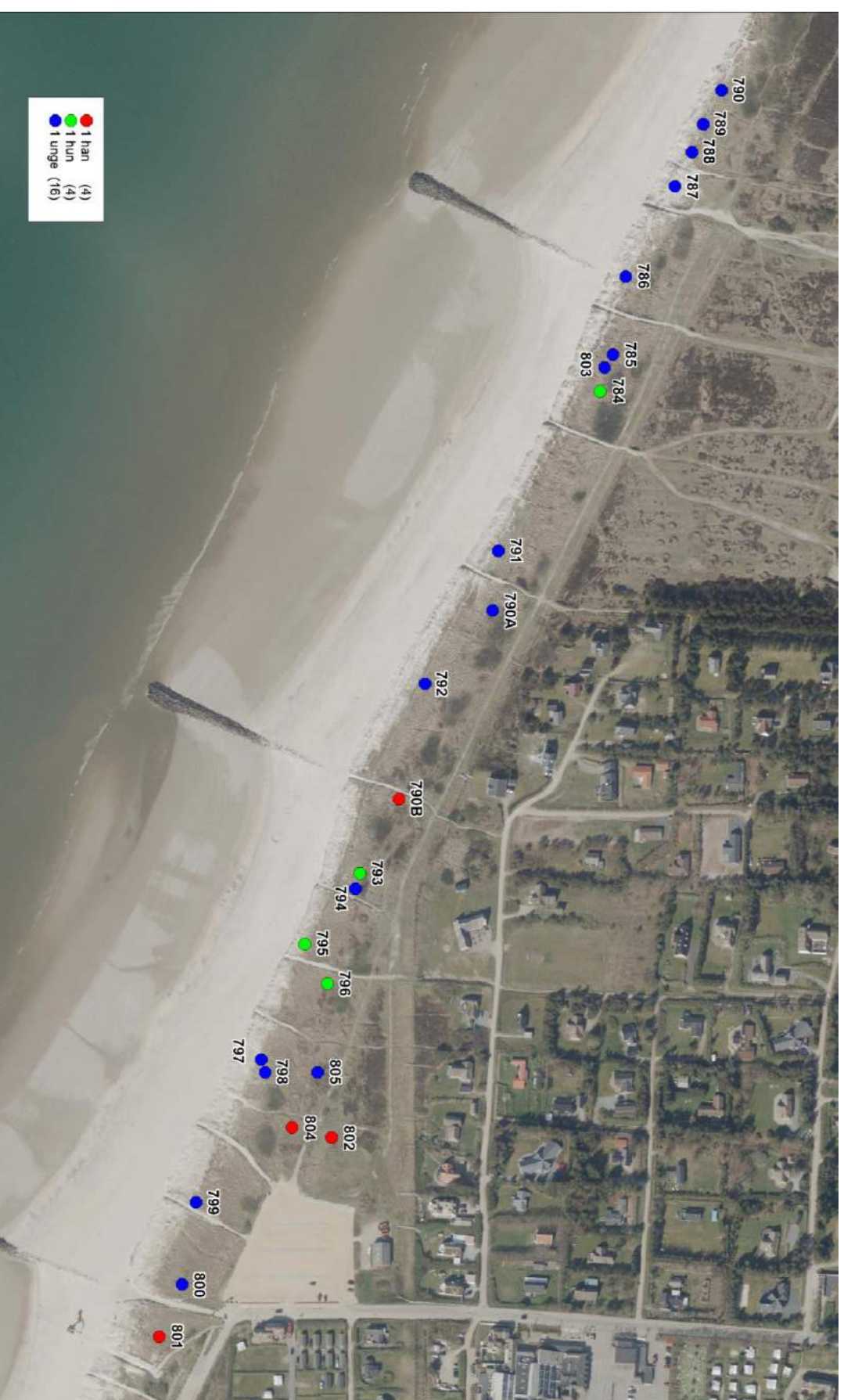
4.9 Samlet vurdering

Samlet set vurderes det, med de forslåede projektændringer og indarbejdelse af afværgeforanstaltninger, at kystprojektet kan gennemføres uden påvirkning af områdets økologiske funktion for markfirben. Dermed vil Habitatdirektivets artsbeskyttelse kunne overholdes.

Vurderingen forudsætter implementering af anbefalede projektændringer og afværgeforanstaltninger som beskrevet ovenstående. Afværgeforanstaltningerne skal konkretiseres yderligere på baggrund af det endelige plangrundlag og/eller projektforslag.

Bilag 1. Kortbilag

Registrering af markfirben i september 2016. Se tabel for information om dato for de enkelte registreringer.



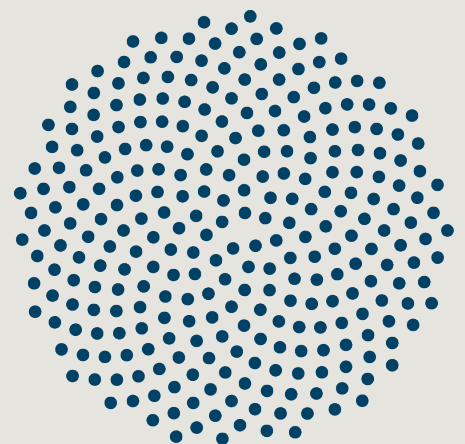
Bilag 2



April 2017



**Varde
Kommune**



VARDE KOMMUNE

TRAFIKVURDERING BLÅVAND

ADRESSE COWI A/S
Parallelvej 2
2800 Kongens Lyngby

TLF +45 56 40 00 00

FAX +45 56 40 99 99

WWW cowi.dk

INDHOLD

1	Baggrund	2
2	Sammenfatning	2
2.1	Forslag til afværgenforanstaltninger	3
3	Trafikalt grundlag	5
3.1	Nuværende trafik	5
3.2	Kommende projekter	9
4	Trafikal analyse	13
4.1	Acceptabelt serviceniveau og forsinkelser	13
4.2	Nuværende trafik	13
4.4	Restkapacitet i kryds	19

PROJEKTNR.

A091241

DOKUMENTNR.

003

VERSION

2.0

UDGIVELSESDATO

06.01.2017

BESKRIVELSE

UDARBEJDET

KRMA/AMMA

KONTROLLERET

MRKE

GODKENDT

KRMA

1 Baggrund

Blåvand by udvikles, og i den forbindelse er et nyt badehotel i klitterne ved Hvidbjerg Strand under opførelse. Endvidere planlægges der for endnu et badehotel ved Blåvand Strand, samt etablering af et boardwalk og en vandlegeplads på stranden.

Den kommende udvikling af Blåvand vil medføre øget trafik, og trafikafviklingen på vejnettet i og omkring Blåvand er allerede på nuværende tidspunkt under pres i højsæsonen.

Varde Kommune har derfor bedt COWI undersøge den nuværende trafik i 3 udvalgte kryds, og på 2 strækninger, samt undersøge hvor meget mere trafik disse kryds forventes at kunne afvikle.

2 Sammenfatning

På baggrund af kapacitetsvurderingerne og –beregningerne i afsnit 0, kan det konkluderes, at trafikken i den nuværende situation overordnet afvikles tilfredsstillende i spidstimerne i højsæsonen.

Den største belastning opstår på Blåvandvej gennem den centrale del af byen, hvor det vurderes, at dele af strækningen ikke kan afvikle mere trafik.

For de tre undersøgte kryds, er der ikke fundet at opstå uacceptable forsinkelser i spidstimerne i den nuværende situation. Afviklingen af trafikken på Tane Hedevej ud på Blåvandvej nærmer sig dog kapacitetsgrænsen, med en gennemsnitlig forsinkelse på ca. 30 sekunder. Det skal i denne forbindelse bemærkes, at der er mulighed for trafikken at køre udenom krydset gennem den eksisterende parkeringsplads på det sydøstlige hjørne af krydset. Derved kan den reelle trafikafvikling i krydset være bedre end kapacitetsberegningerne angiver.

For at finde frem til hvor meget trafikken i krydsene kan stige før der opstår uacceptable forsinkelser, er der foretaget beregninger for hvert enkelt kryds, hvor trafikmængden øges ind til de gennemsnitlige forsinkelser for en eller flere retninger overstiger det acceptable niveau på 50 sekunder.

For krydset Blåvandvej/Tane Hedevej, indtræffer dette allerede ved en øgning af trafikken på ca. 10 %, mens der først opstår uacceptable forsinkelser i krydset Blåvandvej/Hvidbjerg Strandvej hvis trafikmængden øges med ca. 30 %.

For rundkørslen Tane Hedevej/Hvidbjerg Strandvej er der fundet at være en stor restkapacitet, og trafikmængden skal således næsten fordobles før der opstår uacceptable forsinkelser. Dette skal dog samtidig tages med et forbehold, da udformningen af rundkørslen med den dobbeltrettede sti over 3 af vejgrenene gør det vanskeligt at beregne kapaciteten præcist. For at beregne dette mere nøjagtigt, kan der gennemføres uddybende trafiksimuleringer af rundkørslen, men det vurderes, at dette ikke ændrer på den overordnede konklusion om at der er en stor restkapacitet i rundkørslen. Desuden planlægger Varde Kommune for en mindre ombygning af rundkørslen i 2017, hvor den dobbeltrettede sti rundt langs cirkulationsarealet fjernes.

2.1 Forslag til afværgeforanstaltninger

For at imødekomme de fundne trafikafviklingsproblemer ved stigende trafikmængder, kan der etableres forskellige afværgeforanstaltning, som nærmere er gennemgået i det følgende:

2.1.1 Udbygning af kryds

For at forbedre trafikafviklingen i krydsene, kan krydsene udbygges med supplerende svingbaner:

Blåvandvej/Hvidbjerg Strandvej

- > Kanalisering af Hvidbjerg Strandvej med højre og venstresvingbane
- > Evt fremtidigt signalregulering

Blåvandvej/Tane Hedevej

- > Kanalisering af Tane Hedevej med højre og venstresvingbane

Tane Hedevej/Hvidbjerg Strandvej

- > Givet den store restkapacitet er der ikke regnet på en om- eller udbygning af rundkørslen.

Kapacitetsberegningerne viser, at på trods af en udbygning af kryds 1 og 2, vil den største forsinkelse fortsat opstå for de venstresvingende på sekundærvejene (hhv. Hvidbjerg Strandvej og Tane Hedevej). Når denne forsinkelse opnår et uacceptabelt niveau vil det være nødvendigt at signalregulere krydsene, hvilket vil have en negativ konsekvens for trafikafviklingen på Blåvandvej.

2.1.2 Øvrige tiltag

Ud over egentlige krydsombygning og -udvidelser, kan trafikafviklingen i den nuværende og fremtidige situation også forbedres med andre tiltag.

Dette kan f.eks. være at begrænse den parkeringssøgende trafik, særligt på Blåvandvej, hvor det vurderes at en stor del af trafikken der kører på vejen er parkeringssøgende. Flere af de eksisterende p-pladser er ikke særlig synlige, da de ligger tilbagetrukket fra Blåvandvej. Der mangler generelt skiltning til mange af disse parkeringspladser, og i et gaderum med mange fodgængere, reklameskilte og butiksudstillinger, kan de skilte der er, nemt blive overset af den ikke stedkendte trafik. Samtidig gør udformningen med mange spredte parkeringspladser det svært for ikke stedkendte, at orientere sig om hvor det er muligt at parkere i forhold til deres mål.

En parkeringsanalyse gennemført af Varde Kommune i 2014 viser desuden, at der generelt er tilstrækkelig kapacitet på de store offentlige parkeringspladser. Der er generelt høj belægning på de centrale pladser, mens parkeringspladserne anlagt i udkanten ikke har så høj belægningsgrad. Ved at synliggøre disse ledige pladser gennem et dynamisk p-vejvisningssystem vurderes det, at det er muligt at reducere den parkeringssøgende trafik på Blåvandvej markant, hvorved der kan frigives kapacitet, således trafikafviklingen på strækningen i spidsperioderne kan forbedres.

Et supplerende tiltag for at reducere trafikken på Blåvandvej i Blåvand by mest muligt er at etablere vejvisning mod det kommende Tirpitz Museum fra Sandtoftevej evt. også at vejvise fra Blåvandvej gennem Ho via Hovej. Derved undgås det, at turister som kun kører efter Tirpitz museet, eller som har dette sted som første stop, kommer ind i selve Blåvand by ad Blåvandvej, hvor der er de største trafikafviklingsproblemer i området.

3 Trafikalt grundlag

Der er opstillet et trafikalt grundlag for den nuværende situation for krydsene:

- > Blåvandvej/Hvidbjerg Strandvej
- > Blåvandvej/Tane Hedevej
- > Tane Hedevej/Hvidbjerg Strandvej

Derudover er der foretaget kapacitetsvurderinger for følgende to strækninger:

- > Blåvandvej – strækningen fra Hvidbjerg Strandvej – Fyrgården
- > Hvidbjerg Strandvej – strækningen fra Blåvandvej – Stranden

3.1 Nuværende trafik

I det følgende beskrives den nuværende trafik og udformning for de veje der, indgår i analysen.

3.1.1 Trafik

På baggrund af foreliggende trafiktællinger fra perioden 2014 foretaget i højsæsonen (uge 33) samt supplerende trafiktællinger gennemført i uge 44 i 2016, er trafikken på vejnettet, både som årsdøgntrafik og julidøgntrafik angivet i tabel 1 og på figur 1.

Tabel 1 Oversigt over trafiktællinger

Lokalitet	Tidspunkt (uge, år)	ÅDT	JDT	Tung trafik (%)	Gnms hast. (km/t)	85 % frakt. (km/t)
Blåvandvej, vf. Tanehedevej	33, 2014	4.861	9.395	20 %	27	34,6
Blåvandvej, vf.Hvidbjerg Strandvej	44, 2016	3.851	7.426	5,5 %	37,8	44,9
Blåvandvej, øf.Hvidbjerg Strandvej	44, 2016	4.309	8.310	7,0 %	39,2	46,8
Hvidbjerg Strandvej, sf Blåvandvej	44, 2016	1.110	2.141	19,3	52,6	63,5
Hvidbjerg Strandvej, sf Tane Hedevej	33, 2014	1.849	3.574	17,2	42,3	49,1
Tane Hedevej, sf Blåvandvej	44, 2016	1.525	2.941	6,5	35,7	44,2
Tane Hedevej, sf Hvidbjerg Strandvej	33, 2014	1.857	3.588	8,5	41,7	49,4



Figur 1 Oversigt over trafikmængder på det undersøgte vejnet

Tællinger fra perioden 2011-2014 er fremskrevet til 2016 ud fra en forudsætning om en generel stigning i trafikken på 1,5 % pr. år.

Andelen af tung trafik udgør generelt ca. 10 %. Særligt på Hvidbjerg Strandvej er der samtidig en stor andel af campingvogne. Dette er ikke registreret som tung trafik i tællingerne, men det vurderes, at biler med campingvogne har den samme indflydelse på kapaciteten og trafikafviklingen, hvorfor disse medtages som et tillæg til den tunge trafik i de følgende beregninger.

Trafikken i Blåvand er i høj grad præget af ferietrafik, og kan således kategoriseres som "sommerlandstrafik" i henhold til Vejdirektoratets trafiktyper.

3.1.2 Veje

Blåvandvej

Blåvandvej er en del af rute 431, derfor forbinder Blåvand med Esbjerg, Varde og videre til motorvej E20. Stort set al turisttrafik til og fra Blåvand kører således via Blåvandvej.



Figur 2 Blåvandvej set ved krydset med Hvidbjerg Strandvej mod vest (Kilde: Google streetview)

I byzonen er hastighedsbegrænsningen 40 km/t, etableres som en hastighedszone ved bygrænsen. Kørebanen er forholdsvis smal (5,5 m), og der er fællestier i begge sider af vejen, adskilt fra kørebanen af en ca. 1 m bred græs-rabat, hvor der tidligere har været placeret store sten, men disse er i efteråret 2016 erstattet af steler. På strækningen fra Tane Hedevej og frem til Fyrvej er der butikker, restauranter og caféer langs begge sider af vejen, og der er mange fodgængere på stierne i begge sider af vejen.

På den centrale strækning mellem Kallesmærksvej og Fyrgården er der i begge sider af vejen en smal cykelbane med belægningssten, som er adskilt fra fortovet med steler. På delstrækningen mellem Kallesmærksvej og Toldbodvej, er hele kørebanen udformet i belægningssten.

Hvidbjerg Strandvej

Hvidbjerg Strandvej forbinder fra Blåvandvej til Hvidbjerg Strand. Udover et større sommerhusområde omkring vejen, betjener vejen også Hvidbjerg Strand Feriepark, indeholdende en stor campingplads og badeland mv. Trafikken på vejen er i høj grad præget af mange campingvogne i spidsperioder, særligt ifm. udtjekning fra campingpladserne i tidsrummet mellem kl. 10 og 12.



Figur 3 Hvidbjerg Strandvej set mod syd ved rundkørslen med Tane Hedevej (Kilde: Google streetview).

Vejen er tosporet med en kørebanebredde på ca. 6 m. Langs vejens vestlige side er der en dobbeltrettet fællessti, adskilt fra kørebanen med en ca. 1 m bred rabat. Vejen ligger i hastighedszonen i Blåvand med en hastighedsbegrænsning på 40 km/t. Nord for Tane Hedevej er strækningen mere åben med spredt randbebyggelse, mens der længere mod syd er træer og buskads tæt på vejen.

Ved krydsningen med Tane Hedevej, er der en minirundkørsel med en lille chaussestensbelagt midterø med D15 tavler. Den dobbeltrettede sti er ført med rundt i rundkørslen som blå cykelfelter, men stadig afmærket som dobbeltrettet. Dette er en usædvanlig udformning, og må formodes at udgøre et trafiksikkerhedsmæssigt problem. I forbindelse med nærværende projekt, er denne problemstilling ikke undersøgt nærmere.

Tane Hedevej

Tane Hedevej forbinder Blåvand by med Ho ca. 6 km mod øst. Vejen forløber fra Blåvandvej og krydser Hvidbjerg Strandvej i førnævnte rundkørsel.



Figur 4 Tane Hedevej set mod nordvest (Kilde: Google streetview)

Vejen er tosporet med en kørebanebredde på ca. 6 m. Langs den nordøstlige side af vejen er der et forto. Vejen ligger i hastighedszonen i Blåvand med en hastighedsbegrænsning på 40 km/t.

3.2 Kommende projekter

I det følgende er kommende og planlagte større projekter i Blåvand overordnet beskrevet. Disse må alle forventes at tiltrække yderligere trafik, men der er ikke foretaget nærmere analyser af hvor meget hvert enkelt projekt kan forventes at tiltrække.

3.2.1 Badehotel ved Hvidbjerg Strand

På nuværende tidspunkt er et nyt badehotel med 24 lejligheder og derudover 25 tilhørende strandvillaer under opførelse mellem Hvidbjerg Strandvej og Sønder Digevej, hvor Blåvand Camping tidligere var placeret. Projektet med badehotellet forventes at åbne til sommeren 2017, og den fremtidige trafik hertil vurderes at være ca. tilsvarende den tidligere trafik til Blåvand Camping, dog vil der ikke være campingvogne til badehotellet.



Figur 5 Kommende Hvidbjerg Badehotel med tilhørende strandvillaer (Kilde: polweb.varde.dk)

3.2.2 Klithotellet

Foruden badehotellet ved Hvidbjerg Strand, er der planer om opførelse af et Klithotel ved Blåvand Strand, ca. 500 m mod vest ved den eksisterende parkeringsplads til Blåvand Strand. Klithotellet omfatter 50 ferieboliger samt et fælleshus med sauna, udendørs spa, restauranter og reception mv.

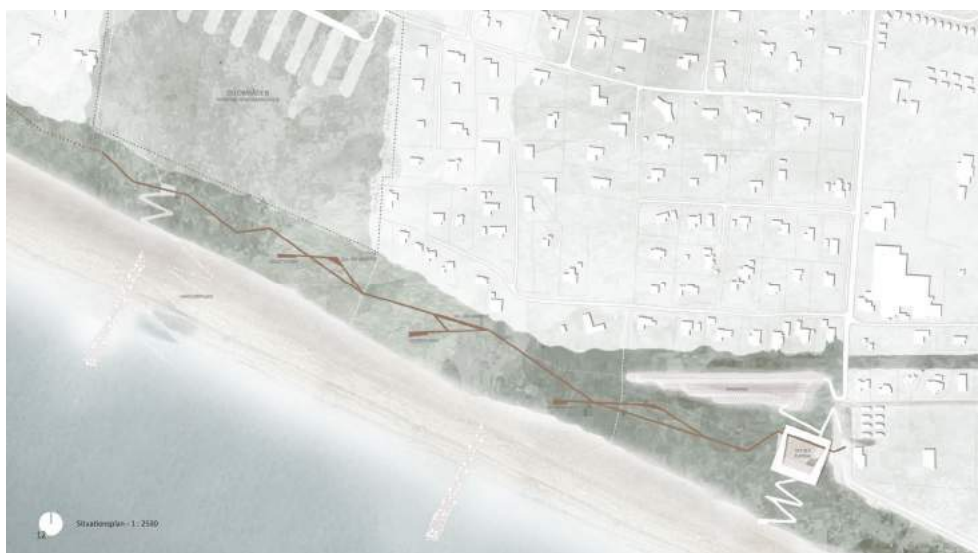


Figur 6 Klithotellet med badehuse set fra kysten (Kilde: Norrøn)

Det nye klithotel vil blive vejbetjent fra Blåvand Strandvej, som på nuværende tidspunkt betjener ca. 85 sommerhuse og parkeringspladsen ved Hafniagrunden med plads til ca. 350 biler. Ud fra en vurdering om at trafikmønstret til det nye hotel svarer til trafikken til de eksisterende sommerhuse med ca. 1 tur til og fra hver bolig pr. dag, samt at et konservativt skøn om at parkeringspladsen fyldes og tømmes én gang om dagen, medfører de 50 ferieboliger en forøgelse af trafikken på Blåvand Strandvej på ca. 10 %.

3.2.3 Boardwalk

Der planlægges endvidere for etablering af et boardwalk der forbinder Blåvand Strand med Hvidbjerg Strand. Langs boardwalken etableres der udsigtspunkter, vandlegeplads, sol og lægryder, samt et større samlingspunkt "Det blå plateau".



Figur 7 Boardwalk mellem Blåvand Strand og Hvidbjerg Strand (Kilde: Norrøn)

3.2.4 Tirpitz

Museet ved bunkerruinen Tirpitz sydøst for Blåvand med adgang fra Tane Hedevej er ved at blive erstattet af et nyt museumshus med fire gallerier. Det nye museum åbner i sommeren 2017, og der forventes ca. 80.000 årlige besøgende, svarende til ca. 220 om dagen. Dette tal vil variere over sæsonen, hvor der vil være en del flere dagligt besøgende i højsæsonen og færre i lavsæsonen. Det antages at der vil være gennemsnitligt 3 besøgende pr. bil, hvorfor museet vil genere ca. 150 bilture (75 ture til og fra museet) på et gennemsnitligt døgn. Den nuværende årsdøgntrafik på Tane Hedevej, vurderes at være ca. 1.000 ud for museet, hvorved dette vil medføre en stigning i trafikken på ca. 15 %.

Det nuværende museum har været lukket pga. ombygningen de senest år, og antages ellers at have haft få besøgende, grundet størrelsen og det faktum, at museet ikke har været alment kendt.



Figur 8 *Det nye Tirpitz Museum syd for Blåvand (Kilde: <http://www.vardekommune.dk/tirpitz-museet>)*

3.2.5 Lokalplan på Hvidbjerg Strandvej

Langs den østlige side af Hvidbjerg Strandvej op mod krydset med Blåvandvej, planlægger Varde Kommune for et nyt boligområde med ca. 23 parcelhuse og 16 rækkehuse.

På baggrund af erfaringsmæssige turrater vurderes udbygningen af lokalplanområdet at medføre en øget trafik på ca. 150 ture pr. døgn ved en fuld udbygning, svarende til en øgning af ÅDT på Hvidbjerg Strandvej på ca. 13 %.



Figur 9 Forslag til plantegning for ny lokalplan ved Hvidbjerg Strandvej

4 Trafikal analyse

På baggrund af det opstillede trafikale grundlag er der gennemført en række trafikale analyser og vurderinger med henblik på at kortlægge den nuværende situation i forhold til kapacitet og forsinkelser i spidsperioderne, samt en beregning og vurdering af hvor meget kapacitetsreserve der er i de enkelte kryds, herunder hvor meget trafikken kan stige før der opstår uacceptable forsinkelser.

4.1 Acceptabelt serviceniveau og forsinkelser

Der er gennemført kapacitetsberegninger ved hjælp af programmet Sidra Intersection 7 (program svarende til DanKAP). Vurdering af beregningsresultaterne er sket på baggrund af serviceniveaubegrebet, som er defineret i tabel 2.

Tabel 2 Definition af serviceniveau (HCM 2010).

Serviceniveau	Beskrivelse	Middelforsinkelse [sek.] Signalanlæg	Middelforsinkelse [sek.] Prioriteret kryds
A	Næsten ingen forsinkelse	<10	<10
B	Begyndende forsinkelse	10-20	10-15
C	Ringe forsinkelse	20-35	15-25
D	Nogen forsinkelse	35-55	25-35
E	Stor forsinkelse	55-80	35-50
F	Meget stor forsinkelse	>80	>50

Trafikafviklingen vurderes normalt at være uacceptabel ved serviceniveau E eller dårligere, hvilket svarer til, at den gennemsnitlige forsinkelse er større end 35 sekunder ved prioriterede kryds, herunder også rundkørsler. Det skal dog bemærkes at serviceniveau E og F optræder i og omkring mange større byer i Danmark, primært i forbindelse med morgen- og eftermiddagsspidsstimer.

Da der er tale om et ferieområde, hvor turisttrafik udgør en meget stor del af trafikken i spidsperioderne, vurderes det at niveauet for acceptable forsinkelser godt kan hæves, således at der først er tale om en uacceptabel trafikafvikling ved serviceniveau F, svarende til at den gennemsnitlige forsinkelse er større end 50 sekunder ved prioriterede kryds og rundkørsler.

4.2 Nuværende trafik

For den nuværende trafikale situation er der foretaget kapacitetsberegninger for en spidstime for de tre udpegede kryds. Derudover er trafikafviklingen på hhv. Blåvandvej og Hvidbjerg Strandvej vurderet ud fra registreringer af trafikens omfang og hastighed. På baggrund af trafiktællinger, er spidstimen identificeret som at forekomme lørdag middag i juli-august måned.

4.2.1 Kryds

Kapacitetsberegningerne er gennemført ud fra følgende forudsætninger:

- > Den forventede fremtidige døgntrafik, jf. figur 1
- > Spidstimen er en lørdag middag i juli måned.
- > Spidstimeandel på 25 %, jf. gældende vejregler (30. største time)
- > Lastbilandel er 10 %, men på Hvidbjerg Strandvej regnes der med 30 % lastbiler for at tage højde for den store mængde af campingvogne i spidstimen i henhold til omtale i afsnit 2.1.1
- > Der regnes generelt med en retningsfordeling af trafikken på 50/50 i til- og frafarter i krydsene
- > Der regnes med en spidstimefaktor på 0,85.

Spidstimefaktoren tager hensyn til at trafikintensiteten varierer over en time, og at der forekommer kortere spidsperioder, hvor trafikintensiteten er større end den gennemsnitlige intensitet i spidstimen. Ved at dividere spidstimetrafikken med en spidstimefaktor, tages der hensyn til dette forhold.

Retningsfordelingen i de enkelte kryds er bestemt på baggrund af de retningsopdelte trafikmængder på de enkelte veje, og ud fra forudsætningen om, at spidstimetrafikken skal "balancere" i krydset.

Kapacitetsberegningerne er foretaget i programmet SIDRA, hvor der kan tages højde for faktorer som smalle kørebaner, hastighedsbegrænsningen på vejene, foruden de gængse faktorer som andelen af tung trafik, og udformningen krydset med svingbaner mv.

4.2.2 Kryds 1 – Blåvandvej/Hvidbjerg Strandvej

Der er regnet med følgende trafikmængder i spidstimen i krydset.

Tabel 3 Spidstimetrafik for Blåvandvej/Hvidbjerg Strandvej (antal køretøjer)

Fra\Til	Blåvandvej V	Hvidbjerg Strandvej	Blåvandvej Ø
Blåvandvej V	-	51	459
Hvidbjerg Strandvej	38	-	114
Blåvandvej Ø	457	114	-

Det er skønnet, at der i alt er 100 fodgængere og 50 cyklister i spidstimen, der krydser Blåvandvej og Hvidbjerg Strandvej.

Resultatet af kapacitetsberegningerne er angivet på nedenstående figur.

Movement Performance - Vehicles											
Mov ID	OD Mov	Demand Total veh/h	Flows HV %	Deg. Satn v/c	Average Delay sec	Level of Service	95% Back of Queue Vehicles veh	Distance m	Prop. Queued	Effective Stop Rate per veh	Average Speed km/h
South: Hvidbjerg Strandvej S											
BV	L2	45	10,0	0,484	28,5	LOS D	2,2	18,4	0,80	1,06	30,4
BH	R2	134	30,0	0,484	11,5	LOS B	2,2	18,4	0,80	1,06	30,6
Approach		179	25,0	0,484	15,7	LOS C	2,2	18,4	0,80	1,06	30,6
East: Blåvandvej Ø											
A2V	L2	134	30,0	0,630	16,5	LOS C	6,1	48,0	0,65	0,18	32,3
A2L	T1	538	10,0	0,630	6,2	LOS A	6,1	48,0	0,65	0,18	32,5
Approach		672	14,0	0,630	8,3	NA	6,1	48,0	0,65	0,18	32,4
West: Blåvandvej V											
A1L	T1	599	9,0	0,440	0,1	LOS A	0,7	4,9	0,07	0,04	34,8
A1H	R2	60	10,0	0,440	3,5	LOS A	0,7	4,9	0,07	0,04	35,1
Approach		659	9,1	0,440	0,4	NA	0,7	4,9	0,07	0,04	34,9
All Vehicles		1509	13,2	0,630	5,7	NA	6,1	48,0	0,41	0,22	33,2

Figur 10 Resultat af kapacitetsberegning i SIDRA for krydset Blåvandvej/Hvidbjerg Strandvej

Som det fremgår af ovenstående, opleves de største forsinkelser på Hvidbjerg Strandvej, hvor trafikken i spidstimen oplever gennemsnitlige forsinkelser på ca. 16 sekunder, svarende til serviceniveau C. Venstresvingende forsinkes dog i ca. 30 sekunder, mens venstresvingende fra Blåvandvej oplever forsinkelser på ca. 16 sekunder, svarende til hhv. serviceniveau D og C.

Samlet set afvikles trafikken i krydset med acceptable forsinkelser i spidstimen.

4.2.3 Kryds 2 – Blåvandvej/Tane Hedevej

Der er regnet med følgende trafikmængder i spidstimen i krydset.

Tabel 4 Spidstimetrafik for Blåvandvej/Tane Hedevej (antal køretøjer)

Fra\Til	Blåvandvej V	Tane Hedevej	Blåvandvej Ø
Blåvandvej V	-	156	469
Tane Hedevej	131	-	56
Blåvandvej Ø	459	51	-

Det er skønnet, at der i alt er 100 fodgængere og 50 cyklister i spidstimen, der krydser Blåvandvej og Tane Hedevej.

Resultatet af kapacitetsberegningerne er angivet på nedenstående figur.

Movement Performance - Vehicles											
Mov ID	OD Mov	Demand Total veh/h	Flows HV %	Deg. Satn v/c	Average Delay sec	Level of Service	95% Back of Queue Vehicles veh	Distance m	Prop. Queued	Effective Stop Rate per veh	Average Speed km/h
South: Tane Hedevej S											
BV	L2	146	10,0	0,779	35,4	LOS E	4,3	32,5	0,92	1,42	27,0
BH	R2	62	10,0	0,779	20,1	LOS C	4,3	32,5	0,92	1,42	27,2
Approach		208	10,0	0,779	30,8	LOS D	4,3	32,5	0,92	1,42	27,0
East: Blåvandvej Ø											
A2V	L2	57	10,0	0,457	13,7	LOS B	2,0	15,6	0,31	0,07	33,8
A2L	T1	510	10,0	0,457	2,4	LOS A	2,0	15,6	0,31	0,07	33,9
Approach		567	10,0	0,457	3,5	NA	2,0	15,6	0,31	0,07	33,8
West: Blåvandvej V											
A1L	T1	577	9,0	0,534	0,8	LOS A	2,8	20,3	0,24	0,12	33,2
A1H	R2	173	10,0	0,534	4,3	LOS A	2,8	20,3	0,24	0,12	34,2
Approach		750	9,3	0,534	1,6	NA	2,8	20,3	0,24	0,12	33,5
All Vehicles		1524	9,6	0,779	6,3	NA	4,3	32,5	0,36	0,28	32,5

Figur 11 Resultat af kapacitetsberegning for krydset Blåvandvej/Tane Hedevej

Som det fremgår af ovenstående, opleves de største forsinkelser på Tane Hedevej, hvor trafikken i spidstimen oplever gennemsnitlige forsinkelser på ca. 30 sekunder, svarende til serviceniveau D. Venstresvingende forsinkes dog i ca. 35 sekunder, mens venstresvingende fra Blåvandvej oplever forsinkelser på ca. 14 sekunder, svarende til hhv. serviceniveau E og B.

De venstresvingende fra Tane Hedevej kan opleve forsinkelser, som nærmer sig kapacitetsgrænsen, men samlet set afvikles trafikken i krydset med acceptable forsinkelser i spidstimen.

4.2.4 Kryds 3 – Tane Hedevej/Hvidbjerg Strandvej

Der er regnet med følgende trafikmængder i spidstimen i krydset.

Tabel 5 Spidstimetrafik for Tane Hedevej/Hvidbjerg Strandvej (antal køretøjer)

Fra\Til	Tane Hedevej NV	Hvidbjerg Strandvej NØ	Tane Hedevej SØ	Hvidbjerg Strandvej SV
Tane Hedevej NV	-	21	114	73
Hvidbjerg Strandvej NØ	15	-	53	83
Tane Hedevej SØ	120	36	-	84
Hvidbjerg Strandvej SV	71	107	60	

Det er skønnet, at der i alt er 100 fodgængere og 50 cyklister i spidstimen, der krydser Tane Hedevej og Hvidbjerg Strandvej.

Resultatet af kapacitetsberegningerne er angivet på nedenstående figur.

Movement Performance - Vehicles											
Mov ID	OD Mov	Demand Total veh/h	Flows HV %	Deg. Satn v/c	Average Delay sec	Level of Service	95% Back of Queue Vehicles veh	Distance m	Prop. Queued	Effective Stop Rate per veh	Average Speed km/h
SouthEast: Tane Hedevej SØ											
1	L2	138	7,2	0,494	7,5	LOS A	4,2	26,0	0,77	0,70	28,2
2	T1	180	7,8	0,494	5,5	LOS A	4,2	26,0	0,77	0,70	28,6
3	R2	81	5,2	0,494	6,1	LOS A	4,2	26,0	0,77	0,70	26,1
Approach		399	7,1	0,494	6,3	LOS A	4,2	26,0	0,77	0,70	27,9
NorthEast: Hvidbjerg Strandvej NØ											
4	L2	101	6,2	0,418	7,8	LOS A	3,2	19,3	0,80	0,75	26,1
5	T1	136	21,5	0,418	6,6	LOS A	3,2	19,3	0,80	0,75	26,8
6	R2	56	3,1	0,418	6,6	LOS A	3,2	19,3	0,80	0,75	22,9
Approach		294	12,7	0,418	7,0	LOS A	3,2	19,3	0,80	0,75	25,7
NorthWest: Tane Hedevej NV											
7	L2	64	3,9	0,487	8,3	LOS A	4,0	24,1	0,80	0,75	24,6
8	T1	173	7,8	0,487	6,4	LOS A	4,0	24,1	0,80	0,75	28,1
9	R2	125	6,9	0,487	7,0	LOS A	4,0	24,1	0,80	0,75	27,3
Approach		361	6,8	0,487	6,9	LOS A	4,0	24,1	0,80	0,75	27,1
SouthWest: Hvidbjerg Strandvej SV											
10	L2	84	10,0	0,366	8,1	LOS A	2,8	22,9	0,72	0,69	33,0
11	T1	126	30,0	0,366	6,5	LOS A	2,8	22,9	0,72	0,69	33,0
12	R2	71	10,0	0,366	6,4	LOS A	2,8	22,9	0,72	0,69	32,8
Approach		280	19,0	0,366	7,0	LOS A	2,8	22,9	0,72	0,69	33,0
All Vehicles		1334	10,7	0,494	6,8	LOS A	4,2	26,0	0,78	0,73	28,1

Figur 12 Resultat af kapacitetsberegning for krydset Tane Hedevej/Hvidbjerg Strandvej

Som det fremgår af ovenstående, opleves der ikke større forsinkelser i rundkørslen, og serviceniveauet for alle strømme er A, med forsinkelser under 10 sekunder. Trafikken afvikles derfor acceptabelt i spidstimen, og der vurderes at være stor reserve i rundkørslen før kapacitetsgrænsen nås.

Det skal endvidere bemærkes, at Varde Kommune planlægger at gennemføre ændringer af rundkørslen i 2017, således der ikke er ført en dobbeltrettet sti rundt i rundkørslen.

4.2.5 Strækning 1 – Blåvandvej

Strækningen er beskrevet i afsnit 3.1.2. På strækningen varierer trafikmængden mellem en ÅDT på 3.800-5.000, hvor trafikken er størst længst mod vest. Julidøgntrafikken er ca. dobbelt så stor som ÅDT, og varierer mellem 7.500 og 9.400. Andelen af tung trafik på strækningen er målt til 5-10 %.

Ud fra trafiktællinger foretaget i højsæsonen er det tydeligt, at trafik på disse tidspunkter afvikles langsomt. På trods af en hastighedsbegrænsning på 40 km/t, er gennemsnitshastigheden i spidsperioderne kun ca. 20 km/t. Uden for højsæsonen er gennemsnitshastigheden ca. svarende til hastighedsbegrænsningen på 40 km/t, og 85 % fraktilen er 45 km/t.

Der er flere forhold der gør, at trafikken afvikles langsomt i spidsperioderne. Det vurderes at den smalle kørebane, kombineret med mange fodgængere langs begge sider af vejen, samt en stor andel af krydsende fodgængere samt store sten placeret tæt på kørebanen gør, at trafikken afvikles med lav hastighed. Givet vejens og omgivelsernes karakter, er det hensigtsmæssigt med så lav en hastighed, særligt af hensyn til de mange lette trafikanter.

Det vurderes, at kapaciteten af vejen er tæt på grænsen i spidsperioderne, og det vil være vanskeligt at afvikle mere trafik på Blåvandvej i disse perioder. En øgning af trafikken på Blåvandvej, vil udover dårligere fremkommelighed på selve vejen, sandsynligvis også påvirke afviklingen af sidevejstrafikken i krydsene der støder op til strækningen. Her vurderes særligt krydset ved Tane Hedevej at være særlig problematisk, da dette jf. 4.2.3 er tæt på kapacitetsgrænsen på nuværende tidspunkt i spidstimerne.

4.2.6 Strækning 2 – Hvidbjerg Strandvej

Strækningen er beskrevet i afsnit 3.1.2. På strækningen varierer trafikmængden mellem en ÅDT på 450-1.900, hvor trafikken er størst på strækningen umiddelbart syd for rundkørslen med Tane Hedevej. Julidøgntrafikken er ca. dobbelt så stor som ÅDT og varierer mellem ca. 900-3.500.

Andelen af tung trafik på strækningen er målt til ca. 20 %. Særligt de mange campingvogne til og fra campingpladserne langs strækningen gør, at der er registreret så stor en andel tung trafik.

Ud fra trafiktællinger foretaget på strækningen, vurderes der ikke at være kapacitetsproblemer på strækningen. Hastighedsbegrænsningen er 40 km/t, og selv i spidsperioder lørdag formiddag, hvor der er registreret det største antal biler, er gennemsnitshastigheden ca. svarende til hastighedsbegrænsningen. 85 % fraktilen på strækningen i højsæsonen er 49 km/t.

4.4 Restkapacitet i kryds

Da alle tre kryds i undersøgelsen viser, at den nuværende spidstime trafik kan afvikles med acceptable forsinkelser, er det i det følgende undersøgt nærmere hvor meget mere trafik disse kryds kan afvikle før forsinkelserne bliver uacceptable. Der foretaget kapacitetsberegninger tilsvarende afsnit 4.2, men hvor trafikken i krydsene gradvist øges med 10 %, til der opnås et serviceniveau og forsinkelser, som overstiger det acceptable niveau, jf. afsnit 4.1.

4.4.1 Blåvandvej/Hvidbjerg Strandvej

Der er gennemført kapacitetsberegninger for krydset, hvor trafikmængden øges op til forsinkelserne i krydset bliver uacceptable. Det er fundet, at der i krydset med den nuværende udformning, først opstår uacceptable forsinkelser hvis trafikken stiger med ca. 30 % i forhold til i dag.

Med en forudsætning om en generel stigning i trafikken på 1,5 %, svarer dette til en forventet restlevetid for krydset på ca. 17 år. Denne restlevetid skal dog tages med forbehold, da udviklingsprojekter som de to badhoteller ved hhv. Hvidbjerg Strand og Blåvand Strand kan medføre at trafikken stiger mere end med 1,5 % pr. år.

I dette scenarie regnes med følgende trafikmængder i spidstimen i krydset.

Tabel 6 Spidstimetrafik for Blåvandvej/Hvidbjerg Strandvej (antal køretøjer)

Fra\Til	Blåvandvej V	Hvidbjerg Strandvej	Blåvandvej Ø
Blåvandvej V	-	66	597
Hvidbjerg Strandvej	49	-	148
Blåvandvej Ø	594	149	-

Det er skønnet, at der i alt er 100 fodgængere og 50 cyklister i spidstimen, der krydser Blåvandvej og Hvidbjerg Strandvej.

Resultatet af kapacitetsberegningerne er angivet på nedenstående figur.

Movement Performance - Vehicles											
Mov ID	OD Mov	Demand Total veh/h	Flows HV %	Deg. Satn v/c	Average Delay sec	Level of Service	95% Back of Queue Vehicles veh	Distance m	Prop. Queued	Effective Stop Rate per veh	Average Speed km/h
South: Hvidbjerg Strandvej S											
BV	L2	58	10,0	1,246	210,7	LOS F	20,9	177,3	1,00	3,28	13,5
BH	R2	174	30,0	1,246	151,3	LOS F	20,9	177,3	1,00	3,28	13,5
Approach		232	25,0	1,246	166,1	LOS F	20,9	177,3	1,00	3,28	13,5
East: Blåvandvej Ø											
A2V	L2	175	30,0	0,980	50,1	LOS F	27,8	217,9	1,00	0,37	25,9
A2L	T1	699	10,0	0,980	33,0	LOS D	27,8	217,9	1,00	0,37	25,9
Approach		874	14,0	0,980	36,4	NA	27,8	217,9	1,00	0,37	25,9
West: Blåvandvej V											
A1L	T1	761	9,2	0,567	0,1	LOS A	1,1	8,0	0,08	0,04	34,8
A1H	R2	78	10,0	0,567	3,8	LOS A	1,1	8,0	0,08	0,04	35,1
Approach		839	9,3	0,567	0,5	NA	1,1	8,0	0,08	0,04	34,8
All Vehicles		1945	13,3	1,246	36,4	NA	27,8	217,9	0,60	0,57	25,9

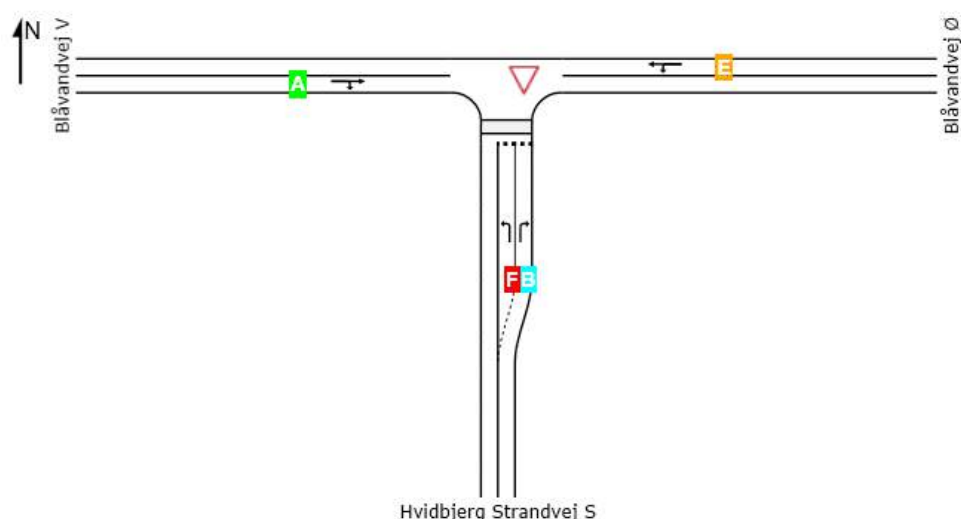
Figur 13 Resultat af kapacitetsberegning for krydset Blåvandvej/Hvidbjerg Strandvej

Som det fremgår af ovenstående, vil der med en øgning af trafikken i krydset på 30 %, opleves store forsinkelser på Hvidbjerg Strandvej på op mod 3 minutter, og serviceniveauet vil være F. Venstresvingende fra Blåvandvej vil ligeledes opleve store forsinkelser på ca. 50 sekunder, ligeledes svarende til et serviceniveau F.

Udbygningsmuligheder

For at udbygge kapaciteten i krydset, kan der etableres en kanalisering af Hvidbjerg Strandvej i en venstre- og højresvingbane. Det er fundet at der vil være behov for 25 m venstresvingbane på Hvidbjerg Strandvej.

Resultatet af en kapacitetsberegning for denne udformning fremgår af nedenstående.



Figur 14 Udformning og serviceniveau for udbygning af krydset Blåvandvej/Hvidbjerg Strandvej med svingbaner

Movement Performance - Vehicles											
Mov ID	OD Mov	Demand Total veh/h	Flows HV %	Deg. Satn v/c	Average Delay sec	Level of Service	95% Back of Queue Vehicles veh	Distance m	Prop. Queued	Effective Stop Rate per veh	Average Speed km/h
South: Hvidbjerg Strandvej S											
BV	L2	58	10,0	0,828	103,9	LOS F	2,9	22,3	0,99	1,23	17,5
BH	R2	174	30,0	0,418	13,6	LOS B	1,9	16,3	0,81	1,02	31,2
Approach		232	25,0	0,828	36,0	LOS E	2,9	22,3	0,85	1,07	26,1
East: Blåvandvej Ø											
A2V	L2	175	30,0	0,980	49,7	LOS E	27,8	217,9	1,00	0,37	25,9
A2L	T1	699	10,0	0,980	33,0	LOS D	27,8	217,9	1,00	0,37	26,0
Approach		874	14,0	0,980	36,3	NA	27,8	217,9	1,00	0,37	26,0
West: Blåvandvej V											
A1L	T1	761	9,2	0,567	0,1	LOS A	1,1	8,0	0,08	0,04	34,8
A1H	R2	78	10,0	0,567	3,8	LOS A	1,1	8,0	0,08	0,04	35,1
Approach		839	9,3	0,567	0,5	NA	1,1	8,0	0,08	0,04	34,8
All Vehicles		1945	13,3	0,980	20,8	NA	27,8	217,9	0,59	0,31	29,2

Figur 15 Resultat af kapacitetsberegning for den ændrede udformning af krydset Blåvandvej/Hvidbjerg Strandvej

Ved etablering af nævnte svingbaner, vil forsinkelserne i krydset generelt kunne reduceres. Forsinkelsen for de højresvingende fra Hvidbjerg Strandvej falder fra gennemsnitligt 150 sekunder til ca. 14 sekunder, som følge af at de venstresvingende fra samme retning ikke blokerer for afviklingen. De venstresvingende fra Hvidbjerg Strandvej, vil ligeledes opleve en reduceret forsinkelse fra ca. 3,5 minutter til 1,5 minutter.

Der vil fortsat være store forsinkelser for de venstresvingende på både Blåvandvej og Hvidbjerg Strandvej. For at forbedre dette, vurderes det at krydset skal signalreguleres, hvorved der også kan indlægges en venstresvingbane på Blåvandvej. En signalregulering vil dog medføre en noget større forsinkelse for den ligeudkørende og den højresvingende trafik på Blåvandvej fra vest, som uden en signalregulering ikke oplever forsinkelser.

4.4.2 Blåvandvej/Tane Hedevej

Der er gennemført kapacitetsberegninger for krydset, hvor trafikmængden øges op til forsinkelserne i krydset bliver uacceptable. Det er fundet, at der i krydset med den nuværende udformning, opstår uacceptable forsinkelser hvis trafikken stiger med ca. 10 % i forhold til i dag.

Med en forudsætning om en generel stigning i trafikken på 1,5 %, svarer dette til en forventet restlevetid for krydset på ca. 6 år. Denne restlevetid skal dog tages med forbehold, da udviklingsprojekter som de to badhoteller ved hhv. Hvidbjerg Strand og Blåvand Strand kan medføre at trafikken stiger mere end med 1,5 % pr. år.

Der er regnet med følgende trafikmængder i spidstimen i krydset.

Tabel 7 Spidstimetrafik for Blåvandvej/Tane Hedevej (antal køretøjer)

Fra\Til	Blåvandvej V	Tane Hedevej	Blåvandvej Ø
Blåvandvej V	-	172	516
Tane Hedevej	160	-	62
Blåvandvej Ø	505	56	-

Det er skønnet, at der i alt er 100 fodgængere og 50 cyklister i spidstimen, der krydser Blåvandvej og Tane Hedevej.

Resultatet af kapacitetsberegningerne er angivet på nedenstående figur.

Movement Performance - Vehicles											
Mov ID	OD Mov	Demand Total veh/h	Flows HV %	Deg. Satn v/c	Average Delay sec	Level of Service	95% Back of Queue Vehicles veh	Distance m	Prop. Queued	Effective Stop Rate per veh	Average Speed km/h
South: Tane Hedevej S											
BV	L2	178	10,0	1,185	138,1	LOS F	18,7	142,1	1,00	2,98	15,4
BH	R2	69	10,0	1,185	115,9	LOS F	18,7	142,1	1,00	2,98	15,5
Approach		247	10,0	1,185	131,9	LOS F	18,7	142,1	1,00	2,98	15,4
East: Blåvandvej Ø											
A2V	L2	62	10,0	0,521	16,9	LOS C	2,9	22,3	0,38	0,08	33,4
A2L	T1	561	10,0	0,521	3,4	LOS A	2,9	22,3	0,38	0,08	33,5
Approach		623	10,0	0,521	4,8	NA	2,9	22,3	0,38	0,08	33,5
West: Blåvandvej V											
A1L	T1	629	9,1	0,587	1,0	LOS A	3,8	27,8	0,27	0,12	34,4
A1H	R2	191	10,0	0,587	4,9	LOS A	3,8	27,8	0,27	0,12	34,7
Approach		820	9,3	0,587	1,9	NA	3,8	27,8	0,27	0,12	34,5
All Vehicles		1690	9,7	1,185	21,9	NA	18,7	142,1	0,42	0,52	28,9

Figur 16 Resultat af kapacitetsberegning for krydset Blåvandvej/Tane Hedevej

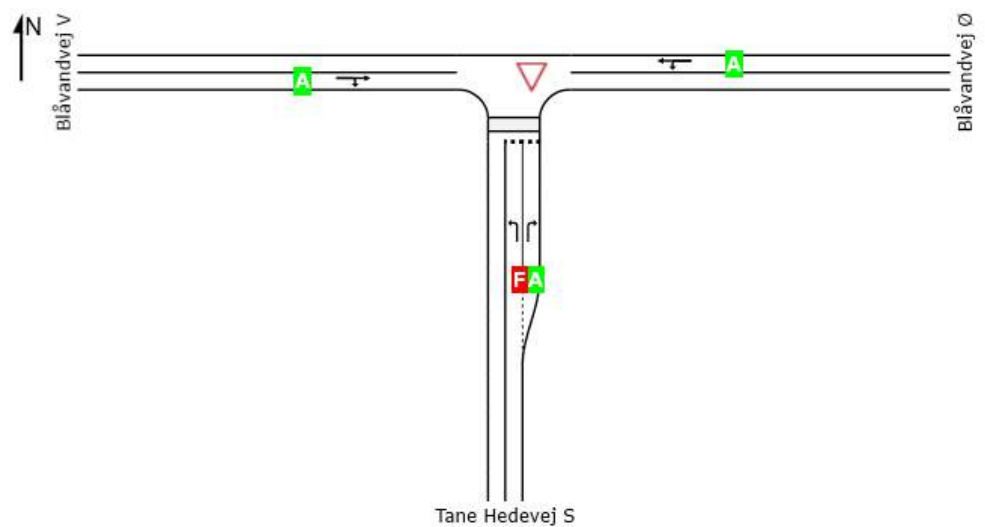
Som det fremgår af ovenstående, opleves de største forsinkelser på Tane Hedevej, hvor trafikken i spidstimen oplever gennemsnitlige forsinkelser på mere end 2 minutter, svarende til serviceniveau F.

Det skal bemærkes, at der på det sydøstlige hjørne af krydset er en parkeringsplads, hvorfra der er direkte forbindelse fra Tane Hedevej til Blåvandvej. I tilfælde af trafikafviklingsproblemer i krydset, er det sandsynligt at en del trafikanter vil køre ind over parkeringspladsen fra Tane Hedevej og ud på Blåvandvej. Dette er særligt tilfældet for de trafikanter, der skulle foretage højresving mod Blåvandvej i krydset. Denne mulighed er der ikke taget højde for i ovenstående beregninger, hvorfor den reelle trafikafvikling kan være bedre.

Udbygningsmuligheder

For at udbygge kapaciteten i krydset, kan der etableres en kanalisering af Tane Hedevej i en venstre- og højresvingsbane. Det er fundet at der vil være behov for 80 m svingbaner på Tane Hedevej.

Resultatet af en kapacitetsberegning for denne udformning fremgår af nedenstående.



Figur 17 Udformning og serviceniveau for udbygning af krydset Blåvandvej/Tane Hedevej med svingbaner.

Movement Performance - Vehicles											
Mov ID	OD Mov	Demand Flows Total veh/h	H/V %	Deg. Satn w/c	Average Delay sec	Level of Service	95% Back of Queue Vehicles veh	Distance m	Prop. Queued	Effective Stop Rate per veh	Average Speed km/h
South: Tane Hedevej S											
BV	L2	178	10,0	1,080	101,7	LOS F	10,5	79,6	1,00	2,15	17,7
BH	R2	69	10,0	0,105	7,0	LOS A	0,4	2,9	0,61	0,76	33,1
Approach		247	10,0	1,080	75,2	LOS F	10,5	79,6	0,89	1,76	20,3
East: Blåvandvej Ø											
A2V	L2	62	10,0	0,521	16,5	LOS C	2,9	22,3	0,38	0,08	33,5
A2L	T1	561	10,0	0,521	3,4	LOS A	2,9	22,3	0,38	0,08	33,5
Approach		623	10,0	0,521	4,7	NA	2,9	22,3	0,38	0,08	33,5
West: Blåvandvej V											
A1L	T1	629	9,1	0,587	1,0	LOS A	3,8	27,8	0,27	0,12	34,4
A1H	R2	191	10,0	0,587	4,9	LOS A	3,8	27,8	0,27	0,12	34,7
Approach		820	9,3	0,587	1,9	NA	3,8	27,8	0,27	0,12	34,5
All Vehicles		1690	9,7	1,080	13,6	NA	10,5	79,6	0,40	0,34	31,0

Figur 18 Resultat af kapacitetsberegning for den ændrede udformning af krydset Blåvandvej/Tane Hedevej.

Ved etablering af nævnte svingbaner, vil forsinkelserne i krydset generelt reduceres. Forsinkelsen for de højresvingende fra Tane Hedevej falder fra gennemsnitligt ca. 2 minutter til ca. 7 sekunder, svarende til en ændring fra serviceniveau F til A. Dette skyldes, at de venstresvingende fra samme retning ikke blokerer for afviklingen. De venstresvingende fra Tane Hedevej, vil derimod kun opleve en lille forbedring fra en gennemsnit forsinkelse på over 2 minutter til godt 1,5 minut, og serviceniveauet vil fortsat være F.

En udbygning af krydset vil således forbedre trafikafviklingen i krydset, men der vil fortsat være store trafikafviklingsproblemer for de venstresvingende på Tane Hedevej. For at reducere dette, kan krydset ombygges til et signalanlæg, hvorved de venstresvingende fra Tane Hedevej kan prioriteres højere, hvilket vil være på bekostning af trafikafviklingen på Blåvandvej.

4.4.3 Tane Hedevej/Hvidbjerg Strandvej

Der er gennemført kapacitetsberegninger for krydset, hvor trafikmængden øges op til forsinkelserne i krydset bliver uacceptable. Det er fundet, at der i krydset

med den nuværende udformning, først opstår uacceptable forsinkelser hvis trafikken stiger med ca. 90 % i forhold til i dag.

Med en forudsætning om en generel stigning i trafikken på 1,5 %, svarer dette til en forventet restlevetid for krydset på ca. 43 år. Der er dog tale om en så stor øgning af trafikken i forhold til i dag, at der er mange usikkerheder forbundet med dette. Samtidig er udformningen af rundkørslen meget speciel med en dobbeltrettet cykelsti over 3 af vejgrenene, som er vanskelig at modellere korrekt i kapacitetsberegningerne. Dette vurderes dog ikke at ændre nævneværdigt ved resultatet om, at der er en betydelig restkapacitet i rundkørslen.

Der er regnet med følgende trafikmængder i spidstimen i krydset.

Tabel 8 Spidstimetrafik for Tane Hedevej/Hvidbjerg Strandvej (antal køretøjer)

Fra\Til	Tane Hedevej NV	Hvidbjerg Strandvej NØ	Tane Hedevej SØ	Hvidbjerg Strandvej SV
Tane Hedevej NV	-	40	217	138
Hvidbjerg Strandvej NØ	29	-	101	158
Tane Hedevej SØ	227	68	-	159
Hvidbjerg Strandvej SV	136	204	113	

Det er skønnet, at der i alt er 100 fodgængere og 100 cyklister i spidstimen, der krydser Tane Hedevej og Hvidbjerg Strandvej.

Resultatet af kapacitetsberegningerne er angivet på nedenstående figur.

Movement Performance - Vehicles											
Mov ID	OD Mov	Demand Total veh/h	Flows HV %	Deg. Satn v/c	Average Delay sec	Level of Service	95% Back Vehicles veh	Queue Distance m	Prop. Queued	Effective Stop Rate per veh	Average Speed km/h
SouthEast: Tane Hedevej SØ											
1	L2	226	8,3	1,134	97,6	LOS F	47,6	319,9	1,00	3,10	17,3
2	T1	306	8,7	1,134	95,4	LOS F	47,6	319,9	1,00	3,10	17,4
3	R2	119	6,7	1,134	96,0	LOS F	47,6	319,9	1,00	3,10	16,8
Approach		651	8,2	1,134	96,3	LOS F	47,6	319,9	1,00	3,10	17,3
NorthEast: Hvidbjerg Strandvej NØ											
4	L2	158	7,5	0,916	42,6	LOS D	18,1	124,0	1,00	1,92	22,5
5	T1	225	24,8	0,916	42,0	LOS D	18,1	124,0	1,00	1,92	22,8
6	R2	73	4,7	0,916	41,0	LOS D	18,1	124,0	1,00	1,92	20,6
Approach		455	15,6	0,916	42,1	LOS D	18,1	124,0	1,00	1,92	22,3
NorthWest: Tane Hedevej NV											
7	L2	86	5,5	1,065	76,5	LOS F	35,6	235,7	1,00	2,73	18,0
8	T1	294	8,7	1,065	74,5	LOS F	35,6	235,7	1,00	2,73	19,3
9	R2	201	8,1	1,065	75,1	LOS F	35,6	235,7	1,00	2,73	19,0
Approach		581	8,0	1,065	75,0	LOS F	35,6	235,7	1,00	2,73	19,0
SouthWest: Hvidbjerg Strandvej SV											
10	L2	160	10,0	0,893	33,4	LOS C	18,4	150,2	1,00	1,62	26,8
11	T1	240	30,0	0,893	32,6	LOS C	18,4	150,2	1,00	1,62	26,8
12	R2	133	10,0	0,893	31,6	LOS C	18,4	150,2	1,00	1,62	26,7
Approach		533	19,0	0,893	32,6	LOS C	18,4	150,2	1,00	1,62	26,8
All Vehicles		2220	12,3	1,134	64,3	LOS E	47,6	319,9	1,00	2,41	20,4

Figur 19 Resultat af kapacitetsberegning for krydset Tane Hedevej/Hvidbjerg Strandvej

Som det fremgår af ovenstående, opleves de største forsinkelser på Hvidbjerg Strandvej fra nordøst, hvor trafikken i spidstimen oplever gennemsnitlige forsinkelser på ca. 70 sekunder, svarende til serviceniveau F.

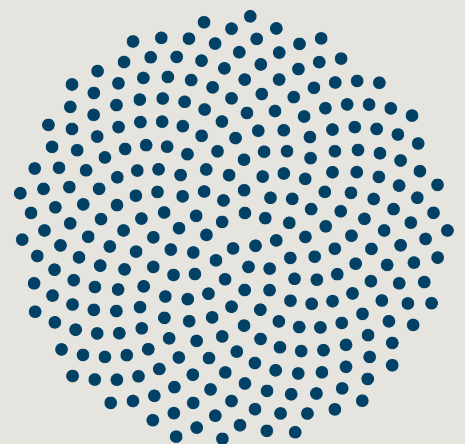
Bilag 3



April 2017



**Varde
Kommune**





Notat

Kystdirektoratet
J.nr. 16/05915-10
Ref. Ilse Gräber
13-02-2017

Bemærkninger til kommuneplan 2017 og miljøscreening af forsøgsprojektet "Blåvand Kyst", Varde Kommune

Kystdirektoratet har den 23. januar 2017 modtaget høring af kommuneplanforslaget 2017 for Varde Kommune.

Varde Kommune meddelte endvidere den 7. februar 2017, at der skal foretages en miljøvurdering af forsøgsprojektet "Blåvand Kyst" og anmodede om bemærkninger til screeningen.

Nedenstående bemærkninger vedrører alene projektet ved Blåvand, og bemærkninger gælder både for miljøscreeningen samt kommuneplanforslaget.

- Kystdirektoratet anbefaler generelt, at kommunerne foretager en forbyggende indsats mod erosion/oversvømmelse. Det betyder, at fremadrettede aktiviteter, der kan medføre fremtidige skader bør undgås, hvilket også understøtter intentionerne i planloven mht. planlægning i kystområderne. Det betyder også, at områder i kystnære områder bør holdes fri for bebyggelse.
- Kystdirektoratet lægger afgørende vægt på, at projektet ikke svækker det eksisterende dige i forhold det eksisterende sikkerhedsniveau, og at projekteringen bør ske i samarbejde og med samtykke fra digeejerne.
- Kystdirektoratet opfordrer til, at projektet udføres så det ikke udløser krav om ekstra kystbeskyttelse, og at klimaændringer tænkes ind i projektet.
- Kystdirektoratet varetager en del af kystbeskyttelsen i området og henviser til den aftale, som den 18. april 2013 blev indgået mellem Kystdirektoratet og Varde Kommune. I kommunens overvejelser bør det dog indgå, at aftalen af 18. april 2013 indtil videre ophører i 2018.



- Kystdirektoratet anbefaler, at kommunen vurderer risikoen for erosion i kr. pr. år på strækningen. Denne risiko vurderes ud fra en sandsynlighed af, hvorvidt der er fare for, at området bliver udsat for erosion og de skader, der sker som følge af erosionen.



**Varde
Kommune**

Bytoften 2, 6800 Varde
Telefon 7994 6800
vardekommune@varde.dk

www.vardekommune.dk