

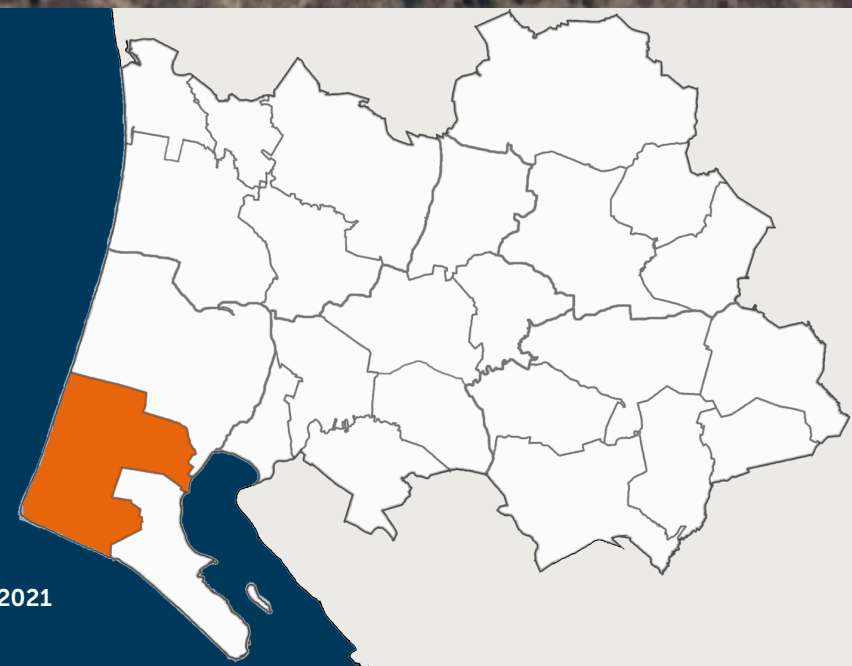


Varde
Kommune

05.01.R14

FORSLAG TIL TILLÆG 02

RAMMEOMRÅDE 05.01.R14



KOMMUNEPLAN 2021

OFFENTLIG HØRING

Byrådet fremlægger hermed Forslag til Tillæg 2 til Kommuneplan 2021, Varde Kommune i offentlig høring fra den 10. januar 2022 til den 31. marts 2022.

Med kommuneplantillægget gives mulighed for at der kan udlægges et område til rekreative formål.

I høringsperioden har borgere, interesseorganisationer og andre myndigheder mulighed for at komme med synspunkter, kommentarer eller indsigelser. Eventuelle bidrag skal være Varde Kommune i hænde senest:

Torsdag den 31. marts 2022

Bidrag kan sendes på mail til planogby@varde.dk eller som brev til Plan og Vækst, Varde Kommune, Bytoften 2, 6800 Varde. Mærk bidraget med "Tillæg 2 til Kommuneplan 2021, Varde Kommune".

Efter høringsperioden vil alle bidrag blive forelagt Byrådet inden der tages endelig stilling til planen. Hvis der bliver foretaget ændringer af det offentliggjorte forslag, vil eventuelle berørte borgere få lejlighed til at udtale sig inden planens endelige vedtagelse.

Efter den politiske behandling vil ejere, naboer og bidragydere blive orienteret om beslutningen.

OPBYGNING

Tillæg 2 til Kommuneplan 2021 udgøres af en redegørelse, der beskriver planens baggrund og formål samt en række rammebestemmelser, der fastlægger afgrænsningen af et nyt rammeområde benævnt 05.01.R14 til rekreative formål i form af parkeringsplads og turistattraktion samt fastlægger rammerne for lokalplanlægningen.

HVAD ER ET KOMMUNEPLANTILLÆG?

Et kommuneplantillæg er et supplement til den eksisterende kommuneplan. Et kommuneplantillæg kan justere og ændre bestemmelser i kommuneplanen, når det er nødvendigt i forhold til realisering af et projekt eller en lokalplan.

Byrådet har ansvaret for kommuneplanlægningen. Kommuneplanen er en sammenfattende plan der konkretiserer de overordnede politiske mål for udvikling og arealanvendelsen i kommunen. Kommuneplanen består af en hovedstruktur for kommunen, retningslinjer for arealanvendelsen og rammer for lokalplanlægningen. Hovedstrukturen sammenfatter Byrådets overordnede mål for udviklingen og arealanvendelsen i hele kommunen. Retningslinjerne er et udtryk for en række arealinteresser, der skal varetages og afvejes i den øvrige planlægning og administration. Kommuneplanens rammebestemmelser fastlægger rammerne for indholdet af lokalplaner for de enkelte kommuner.

REDEGØRELSE

Hvad er et kommuneplantillæg?	1
Baggrund og formål	3
Områdets beliggenhed	3
Eksisterende forhold	3
Kommuneplantillæggets indhold	3
Rammebestemmelser	4
Forhold til andre planer	5
Kommuneplan 2021	5
Kystnærhedszonen	8
Lokalplan	11
Internationalt naturbeskyttelsesområde – Natura 2000-områder og bilag IV-arter	11
Miljøvurdering	12
Miljøvurdering af planer og programmer	12
Kommuneplantillæggets retsvirkninger	13
Vedtagelsespåtegning	13

Bilag

Kommuneplanrammer

Eksisterende uudnyttede rammer

BAGGRUND OG FORMÅL

Med nærværende Tillæg 2 til Kommuneplan 2021 ønsker Varde Kommune at ændre plangrundlaget og dermed skabe mulighed for at etablere en parkeringsplads til brug for museet ved Tirpitz-stillingen samt for at foretage indledende planlægning for den resterende del af området.

OMRÅDETS BELIGGENHED

Planområdet ligger ved Gl. Mælkevej, umiddelbart øst for sommerhusområderne ved Østkrogen. Planområdet har et samlet areal på ca. 2,9 ha og omfatter matr.nr. 56d Vandflod By, Oksby.

Området afgrænses mod nord, syd og øst af åbne lettere kuperede klitarealer. Længere væk vokser klitterne og bliver flere steder dækket af højere beplantning. Mod vest afgrænses området af sommerhusbebyggelsen på Østkrogen/Gl. Mælkevej samt mod et større klitareal, der også rummer en sti fra Gl. Mælkevej til museet.

EKSISTERENDE FORHOLD

Området ligger i landzone og vedbliver at ligge i landzone. Området anvendes i dag til landsbrugsformål. Samtidig med kommuneplanændringen, offentliggøres et forslag til lokalplan for den nordlige del til parkeringsplads.

Ved udarbejdelsen af planerne består planområdet af en ubebygget mark. Den vestlige del af marken anvendes til midlertidig parkeringsplads for museet. Den resterende del af marken henligger som græsmark.

KOMMUNEPLANTILLÆGGETS INDHOLD

Med kommuneplantillægget etableres et nyt rammeområde. Rammebestemmelserne for rammeområdet fastlægger områdets anvendelse til rekreative formål i form af parkeringsplads og turistattraktion.

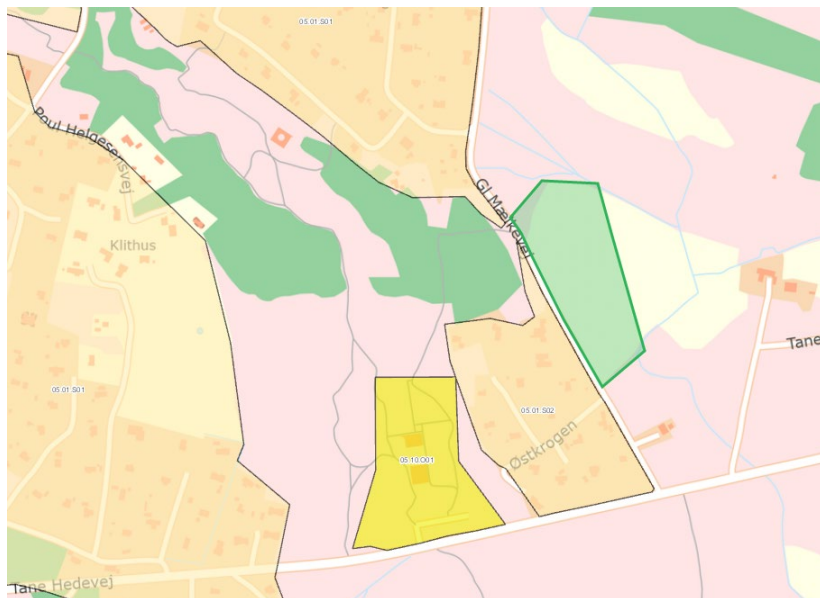
Foruden områdets anvendelse fastlægges, at der ikke må opføres anden bebyggelse i området end de, der er nødvendige i forbindelse med områdets brug, fx et toilet. Bebyggelsen må ikke opføres i en højde større end 5 m.

RAMMEBESTEMMELSER

I henhold til Lov om planlægning (lovbekendtgørelse nr. 1157 af 1/7 2020) fastsættes ved nærværende Forslag til Tillæg 2 til Kommuneplan 2021, følgende ændringer:

- Udlæg af nyt rammeområde 05.01.R14, se Figur 1.

Lokalplaner, der træffer bestemmelser for rammeområdet, skal være i overensstemmelse med de bestemmelser, der er indeholdt i nedenstående Tabel 1.



Figur 1: Afgrænsning af det nye rammeområde til rekreative formål i form af parkering og turistattraktioner (grøn).

FORHOLD TIL ANDRE PLANER

Kommuneplan 2021

Forslag til kommuneplantillægget omfatter et område, hvor der ikke tidligere været fastsat rammebestemmelser for området.

Den nye kommuneplanramme udlægger planområdet til rekreative formål, herunder til parkeringsplads.

Lokalplanen er udarbejdet i overensstemmelse med Kommuneplantillæg 2 til Kommuneplan 2021.

Planområdet er omfattet af en række bindinger fra kommuneplanen.

Klimatilpasning

Mindre dele af lokalplanområdet er i hht. kommuneplanens klimatilpasningsplan i risiko for at blive oversvømmede i tilfælde af ekstrem nedbør. Ifølge beregningerne, er der risiko for, at der vil kunne stå 10-25 cm vand i området, i tilfælde af nedbør ved en 100 års hændelse.

De områder, der vil kunne stå under vand, er alle beliggende under kote 7,75 m DVR90. Det er en forudsætning for lokalplanens realisering, at bebyggelse klimasikres til kote 8,00 m DVR90. Klimasikringen kan fx foretages ved at hæve terrænet i de laveste områder eller ved at etablere regnvandsbede og -grøfter, der kan opsamle vandet. Listen er ikke udtømmende, men ønskes afværgeforanstaltninger udover de, der er beskrevet i lokalplanens afsnit omkring bonusvirkning, skal der foretages en efterfølgende vurdering

af deres anvendelighed, landskabsmæssige indpasninger og øvrige påvirkninger, således som der sædvanligvis gøres i forbindelse med landzoneadministrationen.

Mastezone

Planområdet er beliggende i mastezone 1. Mastezone 1 skal friholdes for master. Lokalplanen giver ikke mulighed for opførelse af master, antenner eller lignende.

Landskabskarakterområde

Planområdet er beliggende i kystlandskabet omkring sommerhusområdet i Blåvand, og indgår som en del af de større uforstyrrede landskaber i området i Oksby Vrøgum Hede- og Plantagelandskab. Landskabskarakterområdet består af en varieret mosaikstruktur, der består af plantager, klitsøer og hedearealer. Landskabskarakterområdet er generelt ikke så kulturpåvirket, men man fornemmer de mange afvandingsgrøfter, som er et levn fra da man prøvede at afvande lavbundsarealerne mellem plantagerne til landbrug.

Hele landskabsområdets visuelle oplevelsesmuligheder er knyttet til oplevelsen af de større plantager, men også de fragmenterede mindre beplantninger adskilt af hedearealer er en særlig visuel oplevelse. Her får man en særlig oplevelse af landskabet, der netop med sin beplantning lader beskueren få lange kig ud i landskabet og dermed opleve dybde i landskabet.

Landskabsområdet vurderes naturmæssigt at være i god tilstand. Hede- og klitlandskabet byder her på nogle af de mest fascinerende variationer af landskabsdannelser med store dramatiske højdeforskelle i terrænet. Landskabet her danner

grundlag for at opleve en unik flora, som er karakteriseret ved at være hjemmehørende i de danske kystlandskaber. De store plantager er med deres kuperede terræn med til at højne oplevelsen og kvaliteten af dette kystlandskab.

Landskabsområdet har med de unikke terrænforskelte og mosaik struktureren stor tiltrækning på bl.a. diverse friluft aktiviteter som eksempelvis mountainbike -og løberuter. Det er vigtigt, at faciliteterne hertil indpasses i omgivelserne således, at oplevelsen af den rige natur her ikke spoles visuelt med fremmedelementer. Karakterområdet er særdeles sårbart for placering af tekniske anlæg samt bebyggelse. Områder beliggende op til bymæssig bebyggelse er ekstra sårbare for urbanisering. Det er vigtigt, at der her er særlig bevågenhed på natur-og landskabsbeskyttelse.

De eksisterende beplantningsstrukturer bør opretholdes. Landskabsområdet har potentiale til at rumme flere faciliteter til turister, som ønsker at opleve naturen ved karakterområdet. Sådanne anlæg bør være mindre i skala og vil skulle indpasses i naturen, så de ikke forstyrrer - men supplerer naturoplevelsen.

Kystlandskaber skal som udgangspunkt friholdes for bebyggelse og anlæg, jf. kommuneplanens retningslinje 19.7 i Kommuneplan 2021.

Byrådets mål er, at udviklingen i det åbne land sker med respekt for eksisterende landskabsværdier. Der skal være plads til nødvendig udvikling, men udviklingen skal ske, hvor det er hensigtsmæssigt og tilpasses landskabets karakter.

Det vurderes, at udviklingen i det åbne land sker med respekt for eksisterende landskabsværdier. Dette vurderes primært på baggrund af områdets afgrænsede størrelse, den landskabelige indpasning kombineret med, at pladsen afskærmes visuelt. Afskærmningen foretages ved at ændre terrænet i et afgrænset område, men til en typologi, der findes i det tilgrænsende landskabsområde, både med hensyn til form, størrelse og beplantning.

Parkeringspladsen etableres med grusbelægning og med trug til nedsivningen. Beplantningen skal i høj grad ligne den i områderne omkring, men skal samtidig kunne overleve i et trug til nedsivning af regnvand.

I området vil der alene være mulighed for at opføre én toiletbygning, der i størrelse, materialevalg og farve, er afpasset til området.

Det er endvidere undersøgt, at området ikke er levested for beskyttede dyre- eller plantearter eller indeholder væsentlige landskabselementer.

Større uforstyrrede landskab

Hele lokalplanområdet er i kommuneplanen udpeget som en del af et større uforstyrret landskab i Kommuneplan 2021. I hht. retningslinje 19.10 i kommuneplan 2021 for større sammenhængende landskaber, skal de uforstyrrede landskaber søges friholdt for større tekniske anlæg og jordløse brug.

Store dele af det åbne land er i dag påvirket af større trafikanlæg, master, vindmøller eller store produktionsanlæg. Derfor er det kun få steder muligt at opleve et uforstyrret

landskab uden dominerende eller støjende anlæg og aktiviteter. For at skåne disse områder mest muligt, skal områderne søges friholdt for større tekniske anlæg. Nødvendigt byggeri i tilknytning til eksisterende landbrugsejendomme skal søges placeret og udformet, så det i mindst mulig grad påvirker landskabsoplevelsen.

I forbindelse med lokalplanlægningen er der foretaget en afvejning af, hvorvidt udsigten over lokalplanområdet eller oplevelsen af en klitformation langs Gl. Mælkevej, vil være den mest hensigtsmæssige for landskabsoplevelsen, i kombination med hensynet til genepåvirkningerne af udsigt til en parkeringsplads for sommerhusbeboerne på modsatte side af Gl. Mælkevej. Det har i forbindelse med disponeringen af området desuden indgået, at adgangen til lokalplanområdet skal være trafiksikkerhedsmæssigt forsvarlig, herunder at der er gode oversigtsforhold og at gæsterne kan finde pladsen uden at der etableres store skilte.

Grønt Danmarkskort

Hele lplanområdet er udpeget som potentiel natur i kommuneplanen. I hht. til retningslinje 20.6 i Kommuneplan 2021, kan der ikke forventes tilladelse, godkendelse eller dispensation til byggeri, anlæg og andre projekter, der ikke er forenelige med naturbeskyttelsesinteresserne for området.

I tilkendegivelserne i kommuneplanens naturafsnit fremgår følgende:

Der kan gives tilladelse til opførelse af rekreative faciliteter til kommunens borgere og turister indenfor det Grønne Danmarkskort for at understøtte det aktive friluftsliv, hvis det

er foreneligt med de naturmæssige og landskabelige interesser.

Ved lokalplanlægningen skal der redegøres for de beskyttelseshensyn, der bør tages indenfor de beskyttede naturtyper samt for mulighederne for at bevare små levesteder for vilde planter og dyr.

I forbindelse med planlægningen for området, er der bl.a. foretaget en registrering af områdets fauna, herunder undersøgt for en evt. forekomst af bilag iv-arter. I området er der ikke registreret markfirben og med udgangspunkt i områdets brug som parkeringsplads i dagtimerne, er det vurderet, at heller ikke strandtudser vil blive påvirket.

Geologiske rammeområder

Planområdet er beliggende i det geologiske rammeområde omkring Vadehavet et udpeget kystlandskab.

Lokalplanområdet består af en del af et dyrket landbrugsområde og er derfor kraftig modelleret, i forhold til det oprindelige hedelandskab. Der er derfor ikke bevaringsværdige geologiske landskabstræk tilbage i området.

Skovrejsning

Planområdet er beliggende i et område, hvor skovrejsning er uønsket. Der er til lokalplanen udarbejdet en planteliste, over de planter, der må anvendes indenfor lokalplanområdet. Der er på plantelisten ikke medtaget træer, og planen vurderes derfor at være i overensstemmelse med retningslinjen.

Støj

Planområdet ligger indenfor støjkonsekvensområdet for Oksbøl skyde- og øvelsesterræn, hvor der ikke må udlægges areal til støjfølsom anvendelse, som fx boliger.

Lokalplanen udlægger området til parkeringsplads, der ikke er en støjfølsom anvendelse. Lokalplanen giver ikke mulighed for at indrette nye boliger eller mulighed for overnatning eller anden støjfølsom anvendelse.

Kystnærhedszonen

Planområdet er beliggende i landzone og inden for kystnærhedszonen. Der har ikke tidligere været udarbejdet kommuneplanrammer eller vedtaget lokalplaner for området.

For planlægningen i kystnærhedszonen gælder, at der kun må planlægges for anlæg i landzone, såfremt der er en særlig planlægningsmæssig eller funktionel begrundelse for kystnær lokalisering.

Begrundelse for placering

Planlægning for et nyt parkeringsareal ved Tirpitz skal tage størst muligt hensyn til de omkringliggende sommerhuse i forhold til fx støj, indbliksgener, uvedkommende færdsel mv. På samme vis skal planlægningen sikre, at der ikke sker skade på naturen i området. Ved denne type planlægning er der således mange forskellige faktorer, der skal inddrages og afvejes.

Det skønnes, at det ikke vil være hensigtsmæssigt at etablere de nødvendige parkeringspladser så langt fra museet, at der er behov for fx en shuttlebus, da mange vil forsøge at få en plads tæt på museet og en sådan ordning derfor vil generere

både unødigt trafik og ulovlige parkeringer. Det ujævne besøgstal kan desuden medvirke til at en eventuel shuttlebus vil medføre unødvendig trafik i perioder med få besøgende.

Vardemuseerne havde cirka 210.000 gæster i 2019, og forventer fremadrettet at ligge på mellem 150.000 og 250.000 gæster om året. Store særudstillinger vil formodentlig kunne få tallet over 250.000 igen. Det vurderes, at det ikke giver meget mening at tale om et gennemsnitligt antal gæster pr. dag, da besøgstallet har varieret fra 50 gæster pr. dag, da der var færrest, til 2.600, da der var flest i løbet af det første år, og sådan vil det sandsynligvis også være fremover. Jævnfør museets egne analyser er der behov for 300 parkeringspladser i højsæsonen, 250 i mellemsæsonen og 150 i vintermånederne, dog knap 300 hele året ved store særudstillinger. Der findes ca. 90 parkeringspladser på den eksisterende plads foran museet.

Alle de uplanlagte/ubebyggede områder omkring Tirpitz ligger i kystlandskab og større uforstyrret landskab. Det vurderes dog, at med en fornuftig og tilpasset planlægning vil disse bindinger ikke være en hindring for etablering af parkeringspladser og de øvrige mindre anlæg.

De alternative placeringsmuligheder, med undtagelse af den eksisterende midlertidige parkeringsplads ved Gl. Mælkevej, omfatter arealer, der enten er klitfredede, beskyttet natur, fredede eller udpeget som eksisterende værdifuld natur og eksisterende værdifuld økologisk forbindelse i Grønt Danmarkskort. Disse placeringer vil derfor medføre krav om dispensationer mv. fra diverse lovgivninger fra statslige

myndigheder. Den eksisterende midlertidige parkeringsplads ved Gl. Mælkevej er udpeget som potentiel værdifuld natur og økologisk forbindelse i Grønt Danmarkskort, og er ikke omfattet af nogen af de øvrige nævnte bindinger.

Udpegningen til potentiel værdifuld natur og økologisk forbindelse betyder, at der kan udføres naturgenopretning mv. i området, men at udpegningen samtidig ikke medfører konflikter med private eller offentlige interesser, eller at der sker begrænsninger af muligheder for udviklingen og vækst i kommunen.

Lokalplanen er et led i realiseringen af Varde Kommunes sammenhængende turismepolitik, hvor der er fokus på både at skabe nye overnatningsformer og muligheder for oplevelser til områdets gæster.

Planområdet indeholder ikke specielle rekreative værdier for friluftsliv, da området er privatejet og ikke tilgængeligt for offentligheden, og da det i dag blot fremstår som et åbent græsareal. De rekreative værdier i det omkringliggende landskab omhandler værdier som klitplantagerne, klitterne, strandengene og kyststrækningen. Disse landskabstyper findes ikke inden for det område, der ønskes anvendt som parkeringsområde.

På denne baggrund vurderes en realisering af projektet ikke at medføre en væsentlig negativ påvirkning på de eksisterende friluftsværdier i det omkringliggende landskab. Anvendelse af den eksisterende midlertidige parkeringsplads ved Gl. Mælkevej er ud fra en afvejning af naturhensynet om benyttelse og beskyttelse, hensynet til naboer, bevarelse af

dyre- og planteliv være den mest optimale placering i området.

Alternative placeringsmuligheder

Formålet med etablering af en permanent parkeringsplads i området, er at sikre tilstrækkelig parkeringskapacitet til Tirpitz-museet. Museet har oplevet en væsentligt større interesse, end det var forudsat i forbindelse med vedtagelsen af Lokalplan 05.10.L01 i 2014. Museet oplever specielt i højsæsonen, at den eksisterende parkeringsplads ikke kan rumme de interesserede gæster.

Der er forud for planlægningen af området gennemgået en række alternative områder, for at undersøge om disse ville være aktuelle for planlægningen. De undersøgte områder er alle beliggende indenfor kystnærhedszonen og inden for en afstand af ca. 1 km fra museet. Der er ikke undersøgt alternative placeringsmuligheder udenfor kystnærhedszonen, da parkeringspladsen funktionelt skal betjene Tirpitz-museet. I processen er der bl.a. undersøgt mulighederne for at planlægge i klitterne omkring museet. Det er vurderet, at dette ikke vil være en hensigtsmæssig eller tilgængelig løsning. Området er klitfredet i hht. Naturbeskyttelseslovens § 8, og der er ved tidligere undersøgelser konstateret markfirben i området. Markfirben er optaget på bilag IV til habitatdirektivet. Der er desuden undersøgt mulighed for at udvide den eksisterende parkeringsplads syd for Tane Hedevej, skråt over for indkørslen til Gl. Mælkevej. Hele området er her beskyttet efter naturbeskyttelseslovens §3 og i hht. fredning 4376 fra 1967, af hedeklitområdet, Krogsande Nord. Der er desuden undersøgt, om et område omkring Tane

Hedevej 43 vil kunne anvendes. Området er ikke belagt med yderligere landskabelige bindinger end lokalplanområdet. Det er dog skønnet, at med en afstand på ca. 900-1.000 m, vil det ikke være attraktivt for en parkeringsplads, ligesom gæsterne i stedet forventes at parkere på enten Tane Hedevej, Gl. Mælkevej, Østkrogen, Gl. Hovej eller en anden sommerhusvej i området.

Der vurderes på denne baggrund ikke at være rimelige alternative placeringsmuligheder til det ansøgte i og omkring museet

Turistpolitiske overvejelser

Det fremgår af Kommuneplan 2017 og Kommuneplan 2021, at "Turismen er en vigtig del af kommunens samlede erhvervsstruktur og samtidig et erhverv, der med fordel kan betragtes som en helhed med en overordnet målsætning om at tiltrække gæster til området, give dem en service af høj kvalitet og tilbyde dem gode oplevelsesmuligheder.

Varde Kommunes visioner og målsætninger for udviklingen af turismen fastlægges i "Turismestrategien for Varde Kommune 2013-2018" samt i "Udviklingsplan for Vestkysten", som Varde Kommune ønsker at bidrage til realiseringen af.

Hvis Varde Kommune skal fastholde og udvikle sin position som en af landets førende kystferiekommuner, er det vigtigt at udvikle kvaliteten af ferierammerne (feriehuse, kystbymiljøet, strand- og badevandskvalitet, infrastruktur osv.), da det er en forudsætning for, at området også fremadrettet kan tiltrække turister. Der er fokus på at formidle områdets natur og kulturhistorie på en lærerig og

vedkommende måde, så de får besøgende et indblik i, hvordan naturens kræfter og kulturhistorien har præget området og dens befolkning.

Kommuneplanens retningslinjer for turismeplanlægning fastsætter at:

4.4 Nye områder til ferie- og fritidsanlæg, herunder feriehoteller og feriecentre, skal placeres i tilknytning til eksisterende bysamfund eller større ferie- og fritidsbebyggelse. I kystlandskaber kan nye områder til ferie- og fritidsanlæg placeres i tilknytning til eksisterende bysamfund eller større ferie- og fritidsbebyggelse, hvis det er foreneligt med de landskabelige interesser for det enkelte landskabskarakterområde.

4.5 Områder i kystnærhedszonen skal friholdes for bebyggelse og anlæg, som ikke er afhængige af en kystnær placering, og nye ferie- og fritidsanlæg skal placeres på arealer i eller i tilknytning til byzone eller sommerhusområder.

Området for Lokalplan 05.01.L16 er beliggende umiddelbart øst for Gl. Mælkevej, hvor der på den vestlige side ligger sommerhuse.

Projektet er i overensstemmelse med kommuneplanens retningslinjer for placering af nye ferie- og fritidsanlæg idet projektet placeres i umiddelbart sammenhæng med sommerhusområdet, og som det nærmeste område til museet, hvor der mht. planretlige og naturmæssige bindinger er mulighed for at indpasse parkeringspladsen.

Det er tidligere vurderet, at planlægningen ikke strider imod de landskabsmæssige interesser for området, herunder igennem etableringen af en afskærmende klitformation langs Gl. Mælkevej.

Eks. rekreative rammeudlæg indenfor kystnærhedszonen

Varde Kommunes samlede areal udgør ca. 1.240 km². Det samlede areal indenfor kystnærhedszonen udgør ca. 320 km². I Kommuneplan 2021 har Varde Kommune 66 eksisterende rekreative rammeudlæg indenfor kystnærhedszonen.

Indenfor de 66 rammer er der rekreativ anvendelse i form af blandt andet campingplads, kræmmermarked, feriecenter, grønne fællesarealer, idrætsanlæg, golfbaner og lignende.

48 ud af de 66 rekreative rammer er omfattet af en lokalplan, heraf 6 rammeområder, hvor der er lokalplanlagt for mindre end 75%.

De 18 enkeltområder, der ikke er omfattet af en lokalplan, fremgår af bilag til kommuneplantillægget.

Der er kun 2 uudnyttede rammer indenfor kystnærhedszonen i Varde Kommune. Det ene område er beliggende ved Vrøgum, mens det andet er beliggende ved et feriecenter mellem Nr. Nebel og Nymindegab.

Rammeområdet i Vrøgum udlægges til feriecenter, mens det andet område er udlagt til minizoo.

Planlægningen knytter sig funktionelt til museet og er beliggende i tilknytning til de eksisterende områder til rekreative formål, herunder sommerhusområder indenfor det store turistområde i Blåvand. Udlægget foretages i direkte tilknytning til den eksisterende infrastruktur i området.

Uanset hvilken placering i og omkring Blåvand, der ønskes placeret nyudlæg i, så vil området være beliggende i kystnærhedszonen. Den ansøgte placering til etableringen af en parkeringsplads i foretages i forbindelse med eksisterende

udlæg, og udenfor områder omfattet af beskyttelsesbestemmelser i naturbeskyttelsesloven. I forbindelse med områdets disponering, er der taget hensyn til områdets visuelle sammenhæng med kystlandskabet, herunder ved fastsættelse af krav om etableringen af en klit langs Gl. Mælkevej og dennes størrelse og udbredelse, set i forhold til det omgivende landskab.

Visuel påvirkning

Lokalplanen giver alene bonusvirkning for at opføre en enkelt toiletbygning i området, og ellers udlægges den resterende del af området til grusparkeringsplads afskærmet mod Gl. Mælkevej via en klit- og hedelignende formation.

Det vurderes derfor, at den visuelle påvirkning ikke vil være væsentlig.

Lokalplan

Nærværende Forslag til Tillæg 2 til Kommuneplan 2021 er udarbejdet sideløbende med Forslag til Lokalplan 05.01.L16.

INTERNATIONALT NATURBESKYTTelsesOMRÅDE – NATURA 2000-OMRÅDER OG BILAG IV-ARTER

Ifølge bekendtgørelse om udpegning og administration af internationale naturbeskyttelsesområder samt beskyttelse af visse arter 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 ligger ca. 1.100 m fra Natura2000-områderne Fuglebeskyttelsesområde 55, Skallingen og Langli, habitatområde nr. 78 Vadehavet med Ribe Å, Tved Å og Varde Å vest for Varde samt Ramsarområde nr. 27, Vadehavet.

Varde Kommune har ikke kendskab til forekomst af bilag IV-arter i området.

Varde Kommune vurderer, at lokalplanen ikke vil have nogen negative påvirkninger af Natura 2000-området og bilag IV-arter.

MILJØVURDERING

Miljøvurdering af planer og programmer

Der er foretaget screening efter LBK. om miljøvurdering af planer og programmer og af konkrete projekter, for at vurdere, om der er behov for at udarbejde en miljørapport for planen.

Det er Varde Kommunes vurdering, at lokalplanforslaget og kommuneplantillægget skal miljøvurderes. Begrundelsen er, at der er en væsentlig usikkerhed forbundet med påvirkningen i forbindelse med lokalplanens realisering, og at denne usikkerhed bør nærmere belyses via en miljøvurdering.

Det er desuden Varde Kommunes vurdering, at kommuneplantillægget alene skal miljøvurderes i forhold til

Bilag-IV arter, da kommuneplantillægget alene fastsættes for et begrænset område, og at den egentlige usikkerhed omkring miljøpåvirkningen fra trafik og støj knytter sig til en konkret, lokalplanlagt anvendelse. Det må i forbindelse med en nærmere og mere detaljeret planlægning for den resterende del af rammeområdet vurderes, om benyttelsen af dette område vil udløse krav om en miljørapport.

Byrådet har derfor besluttet, at der skal udarbejdes en miljørapport, jf. § 10 i LBK. Nr. 973 af 25/6/2020 om miljøvurdering af planer og programmer og af konkrete projekter.

Der er foretaget en miljøvurdering af forslaget til Lokalplan 05.01.L16 og kommuneplantillæg 2, der er fremlagt samtidig med dette forslag til kommuneplantillæg 2, jf. i Lov om miljøvurdering af planer og programmer og af konkrete projekter.

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

Det konkluderes samlet på miljøvurderingen, at med de indarbejdede afværgeforanstaltninger, da vil planlægningen ikke have en væsentlig indvirkning på miljøet.

Miljørapporten foreligger i et selvstændigt notat, der kan rekvireres ved Plan & Vækst, Varde Kommune, samt ses på Varde Kommunes hjemmeside: www.vardekommune.dk

KOMMUNEPLANTILLÆGGETS RETSVIRKNINGER

I henhold til Lov om planlægning, § 12, stk. 2 og 3, kan Byrådet modsætte sig udstykning og bebyggelse, som er i strid med kommuneplanens rækkefølgebestemmelser samt modsætte sig opførelse af bebyggelse eller ændret anvendelse af bebyggelse eller ubebyggede arealer, når bebyggelsen eller anvendelsen er i strid med bestemmelserne i kommuneplanens rammedel. Forbuddet kan dog ikke nedlægges, såfremt området er omfattet af en gældende lokalplan eller byplanvedtægt. Derudover kan forbud efter § 12, stk. 3 ikke nedlægges, hvis området er udlagt til offentligt formål i kommuneplanen.

VEDTAGELSESPÅTEGNING

Forslag til Tillæg 2 til "Kommuneplan 2021, Varde Kommune" er vedtaget med henblik på offentlig høring, i henhold til § 24 i lov om planlægning, af Varde Byråd den 05. 012022.

P.b.v.



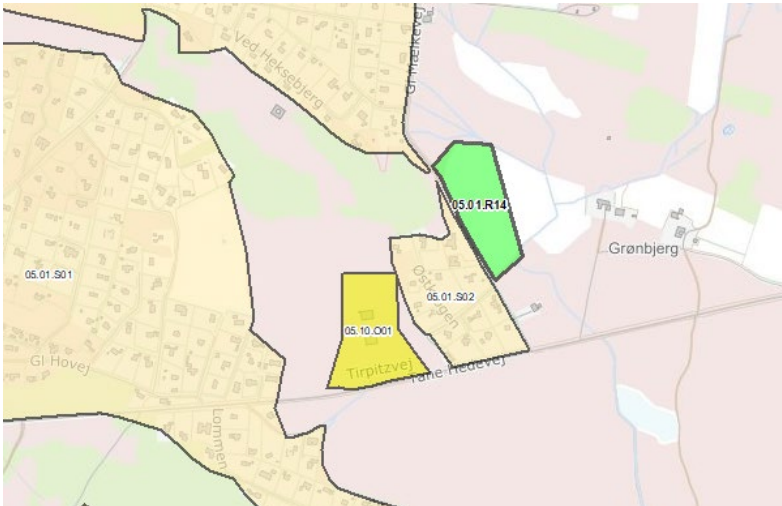
Mads Sørensen
Borgmester

/



Mogens Pedersen
Kommunaldirektør

BILAG – RAMMEBESTEMMELSER FOR 05.01.R14 – Blåvand

		Specifik anvendelse I	Maks. bebyggelsesprocent	10 %
		Øvrige ferie- og fritidsformål	Bebyggelsesprocenten beregnes af	For området under ét
			Maks. højde	5 m
			Maks. etager	Max 1 etage
		Specifik anvendelse II	Maks. bebyggelsesprocent	
			Bebyggelsesprocenten beregnes af	
			Maks. højde	
			Maks. etager	
		Specifik anvendelse III	Maks. bebyggelsesprocent	
			Bebyggelsesprocenten beregnes af	
			Maks. højde	
			Maks. etager	
Anvendelse generel	Rekreativt område	Notat - Miljøforhold	Ved planlægning af arealet skal der indarbejdes bestemmelser, der mindsker påvirkning ved/af landskabet og oversvømmelse.	
Fremtidig zone	Landzone	Notat – Infrastruktur	Fastlægges ved lokalplanlægning.	
Notat – Anvendelsesbestemmelser	Parkering og turistattraktion	Notat – Zoneforhold	Kystnærhedszone.	
Notat – Områdets anvendelse:		Notat – Lokalplaner og byplanvedtægter		

BESTEMMELSER

		indenfor rammen:	
Notat – Bebyggelsens omfang og udformning:	Området skal friholdes for bebyggelse. Toiletbygninger og tilsvarende til områdets forsyning tillades under hensyntagen til landskab mv.	Notat:	Anlæg i området skal være forenelige med de landskabelige interesser i området.
Notat - Opholds- og friarealer			

Tabel 1: Rammebestemmelser for rammeområde 05.01.R14

BESTEMMELSER

De 18 rammeområder, der ikke er omfattet af en lokalplan, er:

Ramme nr.	Rekreativ anvendelse i form af:	Restareal (m2)
07.02.R01	Campingplads	0
07.03.R05	Campingplads	0
07.03.R02	Naturområde	0
07.03.R03	Naturområde	0
07.03.R04	Campingplads	0
07.01.R01	Idrætsanlæg (delvist indenfor kystnærhedszone)	0
16.03.R01	Feriecenter (ikke udnyttet)	44.721
16.01.R04	Campingplads	0
16.01.R03	Grønt område (delvist indenfor kystnærhedszone)	0
05.02.R01	Campingplads	0
05.02.R02	Campingplads	0
05.02.R03	Campingplads	0
04.10.R01	Råstofområde (gravning påbegyndes snarest)	0
08.01.R05	Campingplads	0
04.01.R01	Idrætsanlæg	0
13.10.R04	Mini zoo (ikke udnyttet)	83.565
23.01.R03	Lejrplads	0
23.01.R05	Grønt område	0



**Varde
Kommune**

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

www.vardekommune.dk

MILJØRAPPORT

FOR FORSLAG TIL LOKALPLAN 05.01.L16 og Tillæg 02 til Kommuneplan
2021

VARDE KOMMUNE

Indhold

Indledning.....	5
Planområde	5
Projektet	5
Planforhold	5
3. Ikke-teknisk resumé.....	7
Konklusion	7
4. Miljøvurdering	8
Afgrænsning af miljørapportens indhold	8
Empiriindsamling.....	9
0 – Alternativet	10
Trafikale forhold	12
Bilag IV-arter	16
Støj.....	18
5. Sammenfatning	20
Overvågning.....	20
Kumulative effekter	21
Mangler og usikkerheder.....	21
Sammenfattende redegørelse.....	21
Vedtagelse og offentliggørelse	21
Klagevejledning.....	22

Indledning

Denne miljørapport er udarbejdet i henhold til Lov om Miljøvurdering af planer og programmer. Loven har til formål at fremme en bæredygtig udvikling ved at sikre, at der foretages en miljøvurdering af de planer og programmer, hvis gennemførelse kan få væsentlig indvirkning på miljøet.

Ifølge loven skal planer og programmer miljøvurderes, hvis gennemførelsen af planen kan antages at få væsentlig indvirkning på miljøet.

Nærværende miljørapport giver en samlet miljøvurdering af lokalplan 05.01.L16 og tillæg 02 til Kommuneplan 2021. Lokalplanen giver mulighed for at etablere en parkeringsplads med en rummelighed på ca. 200 p-båse.

Kommuneplantillæg 02 til Kommuneplan 2021 giver, udover muligheden for at planlægge for parkeringspladsen omfattet af forslag til Lokalplan 05.01.L16, også mulighed for at lave senere planlægning for et område til turistattraktioner i et område friholdt for bebyggelse.

Planområde

Lokalplanområdet ligger ved Gl. Mælkevej, umiddelbart øst for sommerhusområderne ved Østkrogen og Gl. Mælkevej 72. Lokalplanområdet har et samlet areal på ca. 1 ha.

Området afgrænses mod nord, øst og syd af åbne, lettere kuperede klitarealer. Længe væk vokser klitterne og bliver flere steder dækket af plantagebeplantning og med enkelte, men spredte klitgårde.

Mod vest afgrænses området af sommerhusbebyggelsen på Østkrogen/Gl. Mælkevej samt mod et større klitareal, der også rummer en sti fra Gl. Mælkevej til museet.

Kommuneplantillægget omfatter hele matr.nr. 56d og omfatter et samlet areal på ca. 2.9 ha, heraf 1 ha omfattet af forslaget til Lokalplan 05.01.L16.

Projektet

Museet ønsker mulighed for at øge antallet af parkeringspladser omkring museet, ved etablering af en ny parkeringsplads med ca. 200 parkeringspladser ved Gl. Mælkevej, i området hvor den midlertidige parkeringsplads tidligere var placeret. Desuden ønskes der mulighed for etablering af et toilet i tilknytning til parkeringspladsen.

Lokalplanen giver mulighed for, at der kan etableres en permanent parkeringsplads i lokalplanområdet. Parkeringspladsen skal udformes med størst mulig respekt for både landskab, naboer og trafiksikkerheden. Parkeringspladsen skal afskærmes med en min. 10 m bred og 1-1,6 m høj klitformation, der skal strække sig langs hele grundstykket. Klitten skal udformes i organiske former, og skal enkelte steder både bestå af en mindre forklit langs vejen og større bagved.

Parkeringspladsen skal indrettes i organiske former og med plads til ca. 200 biler.

Der foreligger ikke konkrete planer eller projekter for den del af kommuneplantillægget, der ikke er omfattet af lokalplanforslaget.

Planforhold

Til realiseringen af projektet kræves et plangrundlag. Ved lokalplanens udarbejdelse består planområdet af en ubebygget mark. Den vestlige del af marken, anvendes til midlertidig parkeringsplads for museet. Den

resterende del af marken henligger som græsmark. Planerne omfatter den nordlige del af marken. Der er ikke tidligere udlagt kommuneplanrammer for projektområdet, hvorfor kommuneplantillæg 02 er udarbejdet. I kommuneplantillæg 02 udlægges der en ny ramme til rekreative formål. Der er tillige udarbejdet et lokalplanforslag for en del af området til parkeringsplads. Der kan ikke foretages ændret arealanvendelse, opføres bebyggelse eller andet i den resterende del af rammeområdet, førend der er udarbejdet en lokalplan for området.

3. Ikke-teknisk resumé

Der er i miljøvurderingen behandlet følgende emner

- bilag IV-arter
- den trafikale påvirkning af området og
- støjforhold

Punkterne er fremkommet ved en scoping af planerne. Der er ved scoping taget særligt hensyn til planområdets placering i forbindelse med den eksisterende bebyggelse, veje samt viden om tidligere registreringer af bilag IV-arter.

Det konkluderes i miljøvurderingen, at realiseringen af lokalplanen ikke vil medføre en væsentlige påvirkning af miljøet.

Det konkluderes omkring trafikafviklingen, at lokalplanen vil medføre en større trafikale belastning, men at dette kan rummes indenfor den eksisterende vejs kapacitet. Af hensyn til trafiksikkerheden anbefales, det at Gl. Mælkevej fortsat er udlagt som en grusvej. Med den beskudne trafikmængde vurderes en grusvej med den nuværende bredde godt at kunne afvikle trafikken til og fra parkeringspladsen. Samtidig sikrer en grusvej at hastigheden holdes lav i forhold til hvis vejen asfalteres.

Det konkluderes omkring bilag IV-arter, at planområdet ikke er et egnet yngle- eller rasteområde. Anvendelse af arealet til parkering i dagtimerne i højsæsonen og i begrænsede perioder udenfor højsæsonen kan derfor ikke på nogen måde skade den økologiske funktionalitet for en eventuel strandtudsebestand i området, og feltundersøgelserne har vist, at markfirbenet ikke findes i lokalplanområdet.

Det konkluderes omkring støjforhold, at parkeringspladsen ikke giver anledning til overskridelse af de vejledende grænseværdier for støj.

Konklusion

Det konkluderes samlet på miljøvurderingen, at med de indarbejdede afværgeforanstaltninger, da vil planlægningen ikke have en væsentlig indvirkning på miljøet.

4. Miljøvurdering

Miljørapporten er udarbejdet efter de i *”Lov om miljøvurdering af planer og programmer og af konkrete projekter (VVM)”*¹, LBK nr. 973 af 25/6/2020, kriterier, der kræves overhold ved udarbejdelsen af en miljørapport.

Resultatet af en miljøvurdering angiver den forventede virkningen af en plan, program eller et konkret projekt på det omkringliggende og aktuelle miljø. I en miljørapport fremlægges mulige afværgeforanstaltninger til hvordan virkningen på miljøet kan undgås eller mindskes.

Udgangspunktet for miljøvurderingen er et bredt og omfattende miljøbegreb. Det brede miljøbegreb omfatter alt fra den biologiske mangfoldighed over befolkning, menneskers sundhed, fauna, flora, over jordbund, vand, luft og klimatiske forhold, materielle goder, landskab, kulturarv, kirker og kirkeomgivelser, til arkitektonisk og arkæologisk arv.

Byrådet har besluttet, at der skal udarbejdes en miljørapport, jf. § 10 i LBK. Nr. 973 af 25/6/2020 om miljøvurdering af planer og programmer og af konkrete projekter.

Afgrænsning af miljørapportens indhold

I henhold til § 11 i *”Miljøvurdering af planer og programmer og af konkrete projekter (VVM)”* skal myndigheden, i dette tilfælde Varde Kommune, forud for udarbejdelsen af miljørapporten, afgrænse miljørapportens indhold.

Varde Kommune har på baggrund af en screening/scoping vurderet, at planforslaget kan have væsentlig indvirkning på miljøet jf. miljøvurderingslovens § 3 stk. 1 nr. 3. På baggrund af screeningen/scoping og på indkomne bemærkninger fra screeningen afgrænses miljørapportens indhold til at omfatte følgende emne:

- støjforhold
- usikkerhed omkring forekomsten af bilag IV-arter og
- den trafikale påvirkning af området.

Screeningen, scoping har været i for-høring hos potentielt berørte myndigheder i form af

- Miljøstyrelsen
- Forsvaret
- Landbrugsstyrelsen
- Bolig- og Planstyrelsen (tidligere Erhvervsstyrelsen)
- Interne myndigheder i Varde Kommune

i perioden fra den 5. marts til den 19. marts 2021. Der er ikke indkommet bemærkninger i høringen.

For de øvrige miljøparametre, vurderes der ikke at være sandsynlighed for væsentlig miljøpåvirkning. Øvrige miljøparametre indgår derfor ikke i miljøvurderingen og miljørapporten.

Der vil i det følgende blive analyseret på de tre emner; Støj, trafikale forhold og bilag IV-arter. Disse forhold er i miljøvurderingsscreeningen blevet udpeget som emner der potentielt kunne have en væsentlig

¹ Forkortelsen VVM står for Vurdering af Virkninger på Miljøet.

påvirkning på miljøet. Det er vurderet, med udgangspunkt i de tilgængelige oplysninger om området og de fremsatte planforslag, at støjforhold og trafik alene vedr. lokalplanforslaget, mens Bilag-IV artsundersøgelsen vedr. planområdet for både lokalplan og kommuneplantillæg. I forbindelse med en senere planlægning for den del af kommuneplanrammen, der ikke er omfattet af en lokalplan, vil der skulle foretages en nærmere vurdering af en ny lokalplans indflydelse på miljøet.

Det har i forbindelse med lokalplanlægningen været overvejet om de landskabsmæssige forhold tillige skulle behandles i miljørapporten. Det er her vurderet, at lokalplanens afsnit omkring landskab er dækkende i forhold til at sikre indpasning i landskabet. Der skal i hht. kommuneplanens retningslinjer for udlæg af nye områder til fritidsanlæg indenfor de udpegede kystlandskaber, foretages en konkret vurdering i forhold til overensstemmelsen med de landskabelige interesser for landskabsområdet.

Analyserne i miljørapporten vil i det følgende blive efterfulgt af en beskrivelse af miljøpåvirkningen og afsluttet med en eller flere afværgeforanstaltninger, i det omfang miljøpåvirkningen viser sig at være for stor eller væsentlig. Afværgeforanstaltningerne skal tilføjes, således at planernes miljøpåvirkning nedbringes til et acceptabelt niveau. Det acceptable niveau vurderes i forhold til områdets status, sårbarhed og øvrige forventede miljøpåvirkninger.

Empiriindsamling

Der er udarbejdet tre baggrundsanalyser med det formål, at have tilstrækkelig empirisk data til at kunne foretage en miljøvurdering. Der er vedlagt bilag ang. støjmålinger, trafikale forhold samt undersøgelse for bilag IV-arter.

Der er foretaget en undersøgelse efter forekomsten af evt. bilag IV-arter i og omkring planområdet. Undersøgelserne er udført med henblik på at registrere og kortlægge artsforekomsterne og udbredelsen heraf. Der er i forbindelse med undersøgelsen udarbejdet en rapport. I rapporten er der beskrevet en undersøgelsesmetode, samt konklusion omkring tilstedeværelsen af arter og deres påvirkning på planlægningen. Feltundersøgelsen er en grundig undersøgelse i forhold til markfirben, mens muligheden for påvirkning af eventuelle strandtudser er belyst ud fra en teoretisk vurdering. Rapporten er vedlagt som bilag 1.

Vardemuseerne havde cirka 210.000 gæster i 2019, og forventer fremadrettet at ligge på mellem 150.000 og 250.000 gæster om året. Store særudstillinger vil formodentlig kunne få tallet over 250.000. Det vurderes, at det ikke giver meget mening at tale om et gennemsnitligt antal gæster pr. dag, da besøgstallet har varieret fra 50 gæster pr. dag, da der var færrest, til 2.600, da der var flest i løbet af det første år, og sådan skønnes det også at være fremover. Museets egne analyser har tidligere vist et behov på op imod 350 parkeringspladser i højsæsonen, 250 i mellemsæsonen og 150 i vintermånederne, og 350 hele året ved store særudstillinger.

Der er i foråret 2019 gennemført registrering af antallet af parkerede biler. I løbet af sommeren 2019 har museets medarbejdere løbende registreret antallet af parkerede biler og sammenholdt dette med antallet af gæster på museet, for at få et reelt grundlag at vurdere det fremtidige parkeringsbehov på. Der er således talt biler på både P1, P2 og Naturstyrelsens lille parkeringsplads syd for Tane Hedevej, samt optalt eventuelt ulovligt parkerede biler langs Tane Hedevej.

Optællingen viste, at den nuværende P1 er tilstrækkelig når der på en dag kommer op til 500 gæster, der fordeler deres ankomst over mindst fem timer. Med andre ord kan P1 med 85 pladser i runde tal modtage biler svarende til 100 gæster i timen. Det svarer til, at der typisk er 3 personer i gennemsnit i bilerne og at

gæsterne typisk bliver i Tirpitz 2-3 timer. Kommer der mere end 100 gæster i timen mere end tre timer i træk, bliver P1 fyldt og der er behov for mere parkering.

Således blev der på en travl dag i juli 2019, hvor der allerede inden frokost var kommet 500 gæster optalt i alt 125 parkerede biler på de tre parkeringspladser tilsammen. Modsat var P1s 85 pladser tilstrækkeligt til ca. 700 gæster på en travl dag mellem jul og nytår 2019, fordi gæsterne fordelte sig over hele dagen.

I de travleste uger i juli og august ligger gennemsnittet af gæster pr dag på ca 1.300. Her er åbningstiden fra 9 til 19, så det gennemsnitlige antal ankomster pr time de første otte timer er typisk omkring 150, hvilket indebærer at P1 bliver fyldt op i løbet af de første to timer, og da gæsterne typisk bliver inde i museet lidt mere end to timer, er der på disse dage typisk behov for cirka 150 til 200 parkeringspladser.

På den allertravleste dag i 2019 blev der optalt i alt 238 samtidigt parkerede biler på parkeringspladserne.

Der er derfor, ud fra konkret vurdering af det aktuelle og fremtidige parkeringsbehov sammenholdt med de konkrete optællinger, foretaget en tilpasning af det nødvendige antal parkeringspladser. Tallet er således reduceret fra ca. 350 til ca. 280-290 pladser, herunder med ca. 90 parkeringspladser foran museet på P1.

På baggrund af en formodning om ændret trafikmængde i fremtiden, som følge af projektet samt realiseringen af andre projekter i nærområdet, foretaget en undersøgelse af den nuværende trafik samt estimeret den fremtidige trafikmængde samt afledte konsekvenser heraf. 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. Rapporten er vedlagt som bilag 2.

På baggrund af fordelingen af trafik til og fra området, er der foretaget en række beregninger af støjniveauet og udbredelsen fra en parkeringsplads. På baggrund af trafikstrømningerne er der opstillet afværgeforanstaltninger.

0 – Alternativet

0 – Alternativet, også kaldet referencescenariet, er den situation, hvor den nuværende planlægning for området fastholdes og status quo bevares.

Ved 0-alternativet ophører planområdet med at være parkeringsplads. Planområdet henligger herefter alene som landbrugsjord.

Baggrunden for lokalplanlægningen af marken er, at parkeringskapaciteten på museets egen grund har vist sig ikke-tilstrækkeligt. Det er i tidligere og i forbindelse med en midlertidig landzonetilladelse vurderet, at en standsning af anvendelsen af planområdet til parkering under spidsbelastninger, vil kunne skabe farlige og u hensigtsmæssige trafikale forhold, hvor besøgende i stedet parkerer i vejkanterne på offentlige og private veje. Der vil også være risiko for, at de fredede arealer benyttes til parkering.

Der er i forbindelse med planlægningen også inddraget et referencescenarie. Ved referencescenariet, vil der blive etableret en parkeringsplads længere væk, fx ved Tane Hedevej 43. Det er her vurderet, at det ikke vil være hensigtsmæssigt at etablere de nødvendige parkeringspladser så langt fra museet, at der er behov for fx en shuttlebus, da mange vil forsøge at få en plads tæt på museet og en sådan ordning derfor vil generere både unødigt trafik og ulovlige parkeringer. Det ujævne besøgstal kan desuden medvirke til at en eventuel shuttlebus vil medføre unødvendig trafik i perioder med få besøgende.

De alternative placeringsmuligheder indenfor en afstand er min. 600 m fra museet, med undtagelse af den eksisterende midlertidige parkeringsplads ved Gl. Mælkevej, omfatter arealer, der enten er klitfredede, beskyttet natur, fredede eller udpeget som eksisterende værdifuld natur og eksisterende værdifuld

økologisk forbindelse i Grønt Danmarkskort. Disse placeringer vil derfor medføre krav om dispensationer mv. fra diverse lovgivninger fra statslige myndigheder. Den eksisterende midlertidige parkeringsplads ved Gl. Mælkevej er udpeget som potentiel værdifuld natur og økologisk forbindelse i Grønt Danmarkskort, og er ikke omfattet af nogen af de øvrige nævnte bindinger. Udpegningen til potentiel værdifuld natur og økologisk forbindelse betyder, at der kan udføres naturgenopretning mv. i området, men at udpegningen samtidig ikke medfører konflikter med private eller offentlige interesser, eller at der sker begrænsninger af muligheder for udviklingen og vækst i kommunen.

Trafikale forhold

Nuværende forhold

Gl. Mælkevej er en ca. 5 m bred grusvej, der forbinder fra Tane Hedevej i syd til Sandtoftevej og videre mod Blåvandvej i nord. Vejen fungerer som adgangsvej til de østligste sommerhuse i Blåvand. Der er i 2018 registreret en årsdøgntrafik syd for den nuværende midlertidige parkeringsplads på 182 biler.

Julidøgntrafikken er dog væsentligt højere, og er målt til 339 biler. Vejen er beliggende inden for byzonetavlen "Blåvand-Oksby", og der gælder således den generelle hastighedsbegrænsning på 50 km/t.

Mod syd forbinder Gl. Mælkevej til Tane Hedevej. Dette er en ca. 5,5 m bred asfalteret vej mellem Blåvand og Ho, og er ankomstvejen til Tirpitz museet. Langs nordsiden af vejen er der en dobbeltrettet cykelsti på ca. 2,5 m, adskilt fra kørebanen med en 30 cm bred stribe.

I 2019 er der registreret en årsdøgntrafik på 1.967 biler, mens julidøgntrafikken er 2.889. Tane Hedevej er beliggende uden for byzonegrænsen, men på strækningen forbi Tirpitz og Gl. Mælkevej er der en lokal hastighedsbegrænsning på 60 km/t, hvor der også er standsningsforbud i begge vejsider.

Yderligere trafikale forhold for Gl. Mælkevej og Tane Hedevej fremgår af nedenstående tabel.

Lokalitet	Målt periode	Årsdøgntrafik	Julidøgntrafik	Hastighedsgrænse	Gnms. Hastighed	85 % fraktil	Andel tung trafik	Største time- trafik
Gl. Mælkevej v. p-pladsen	Uge 32, 2018	182	339	50 km/t	23,9 km/t	30,0 km/t	11,8 %	77
Tane Hedevej v. Tirpitz	Uge 30, 2019	1.967	2.889	60 km/t	53,8 km/t	65,3 km/t	11,3 %	514

Der er også foretaget trafiktællinger på vejene i 2020, men grundet unormal trafik som følge af Coronapandemien, vurderes disse ikke at være retvisende.

Til den eksisterende midlertidige p-plads er der én samlet ind- og udkørsel til Gl. Mælkevej. Denne er placeret ca. 20 m nord for adgangen til matrikel 56p på vestsiden af vejen, jf. figur 1.

Parkeringspladsen er belagt med grus, og har et areal på ca. 3.300 m². Som tommelfingerregel kan der regnes med 25 m² pr. bil, inkl. manøvrearealer og adgangsveje. Dette svarer til en kapacitet af den nuværende plads på ca. 132 pladser.

Da der er tale om en grusparkeringsplads, hvor arealet ikke kan udnyttes optimalt, da båsene ikke er afmærket, må der regnes med et fradrag i kapaciteten. Det vurderes således at den nuværende midlertidige p-plads har en reel kapacitet til ca. 100 biler.

Fremtidige forhold

Lokalplanen omfatter etableringen af en permanent parkeringsplads, delvist på det areal, hvor der på nuværende tidspunkt er en midlertidig parkeringsplads. Kapaciteten skal i den forbindelse øges fra nuværende ca. 100 biler til 200 biler.

Adgangsvejen for trafik til parkeringspladsen vil fortsat være Gl. Mælkevej, hvor trafikken primært vil ankomme fra syd via Tane Hedevej, da denne udgør den overordnede vej til museet og parkeringspladsen. Det er muligt at komme fra nord via Gl. Mælkevej, men vejen er ikke oplagt for ikke-stedkendte. Derfor vurderes trafik fra nord at være yderst begrænset og primært at være lokale eller sommerhuslejere i området omkring Gl. Mælkevej. Turister der forlader p-pladsen, og som sætter deres GPS efter et mål, der ikke er i nærområdet kan dog godt blive ledt mod nord ad Gl. Mælkevej.

Adgangen til parkeringspladsen placeres længst mod nord, hvorved der sikres større afstand til adgangen til matrikel 56p end den nuværende adgang til parkeringspladsen.

Forventet trafikgenerering

Biltrafik

Da der allerede eksisterer en parkeringsplads i projektområdet, som tjener samme formål som den planlagte, eksisterer en del af trafikken til og fra parkeringspladsen. Den planlagte permanente parkeringsplads har dog en kapacitet der er ca. dobbelt så stor som den nuværende midlertidige parkeringsplads.

Den største trafikbelastning til parkeringspladsen må forventes at være i museets højsæson i juli og august. Der er i denne periode registreret en største timetrafik på Gl. Mælkevej på 77 biler, svarende til 38,5 biler i hver retning.

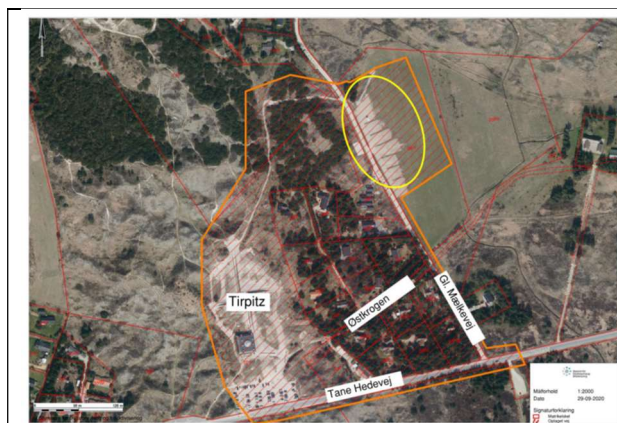
Som worst-case kan det antages, at al registreret trafik i spidstimen på Gl. Mælkevej er til og fra parkeringspladsen. Dette svarer således til, at der inden for den mest trafikerede time sker en udskiftning på knap 40 % af de 100 eksisterende pladser. Med en fordobling af kapaciteten på parkeringspladsen er der derved potentielt mulighed for at trafikken også fordobles. Derved kan der forventes en største timetrafik til og fra den permanente parkeringsplads på ca. 160 biler pr. time (80 biler ind og 80 biler ud). Jævnt fordelt over spidstimen giver dette en samlet trafik på ca. 2,5 biler pr. minut.

Da parkeringspladsen er en fjernparkeringsplads og derved fungerer som aflastning for den primære parkeringsplads foran museet på Tane Hedevej, vurderes trafikstigningen på Gl. Mælkevej ikke at være stor uden for højsæsonen, hvor biler primært holder ved museet, og hvor den eksisterende kapacitet på den midlertidige parkeringsplads er tilstrækkelig. Der forventes således kun en marginal ændring i årsdøgntrafikken på Gl. Mælkevej. For julidøgntrafikken, hvor der er højsæson, vil stigningen være større. Da det ikke forventes at den fordoblede kapacitet medfører en fordobling af trafikken på alle dage i juli, men kun i de allertravleste tidsperioder, som er koncentreret på få dage og timer i løbet af måneden, vurderes den gennemsnitlige julidøgntrafik at stige med ca. 50 %. Den nuværende og forventede fremtidige trafik på Gl. Mælkevej fremgår således af tabel 2.

	Nuværende trafik (2018 tælling)				Samlet forventet fremtidig trafik			Forventet stigning i %		
	Talt uge	ÅDT	JDT	Spids- time	ÅDT	JDT	Spids- time	ÅDT	JDT	Spids- time
Gl. Mælkevej	32	182	339	80	191	509	160	5 %	50 %	100 %

Bløde trafikanter

Besøgende skal bevæge sig til fods fra parkeringspladsen til museet ved at benytte den eksisterende sti fra den nordlige ende af parkeringspladsen, jf. figur 1 og figur 6.



Figur 1 fra trafikanalysen



Figur 6 fra trafikanalysen

Denne sti udgør en direkte rute til museet, og med tydelig skiltning om adgangsvejen forventes det ikke, at fodgængere vil benytte Gl. Mælkevej mod syd og herfra enten vælge en rute via Øst-krogen eller langs Tane Hedevej.

Der er dog tale om en natursti, som ikke er egnet for alle, herunder gangbesværede og barnevogne mv. Kørestolsbrugere mv. forventes ikke at benytte parkeringspladsen på Gl. Mælkevej, men i stedet vil de anvende de afmærkede handicappladser på den primære parkeringsplads foran museet på Tane Hedevej.

Oversigtsforholdene hvor fodgængere skal krydse Gl. Mælkevej fra parkeringspladsen til stien mod museet vurderes som gode, da krydsningspunktet er beliggende i ydersiden af en kurve, og hastigheden på Gl. Mælkevej generelt er lav.

Afværgeforanstaltninger

Da der vurderes risiko for at ikke-stedkendte, der forlader parkeringspladsen og kører efter GPS bliver ledt mod nord ad Gl. Mælkevej, bør der opsættes skiltning med højresving forbudt ved udkørsel fra pladsen. Det vurderes at langt de fleste, særligt de ikke-stedkendte, vil respektere dette, hvorved trafikbelastningen af Gl. Mælkevej nord for parkeringspladsen vil være minimal.

For at sikre at fodgængere vælger den nordlige sti fra parkeringspladsen til museet bør der opsættes tydelig skiltning af fodgængerruten. Den nuværende skiltning er ikke tydelig med mindre man står lige foran den, jf. figur 6. Tydeliggørelsen af stien kan også understøttes ved at indrette parkeringspladsen således, at fodgængere naturligt ledes fra parkeringspladsen og ud til Gl. Mælkevej direkte overfor det sted, hvor stien begynder på modsatte side. Dette bør af hensyn til trafiksikkerheden være nord for adgangsvejen til parkeringspladsen, således at fodgængere ikke krydser, hvor de fleste biler kører ind og ud fra pladsen.

I den forbindelse bør stien mellem parkeringspladsen og museet enten opgraderes, således det er muligt at medbringe barnevogne/trækvogn mv, eller der kan indrettes familiepladser og supplerende handicappladser på den primære parkeringsplads.

Der har i forbindelse med vurderingen af afværgeforanstaltninger været overvejet, hvorvidt Gl. Mælkevej burde blive asfalteret på et stykke. Det har her indgået i vurderingen, at der fra en grusvej opstår støvgener, særligt i de tørre måneder om sommeren. Støvgenerne er holdt op imod en asfalteret vej. Ved en asfalteret vej er der ikke samme støvgener, til gængæld forventes der erfaringsmæssigt en højere hastighed på vejen.

Vurdering

På baggrund af den forventede trafikgenerering til og fra området, forventes der ikke at opstå trafikafviklingsproblemer som følge af udvidelsen af projektet.

Trafikken i den største time vil forventeligt udgøre i alt ca. 160 biler (80 biler ind og 80 biler ud), eller hvad der gennemsnitligt svarer til ca. 2,5 biler pr. minut. Denne mertrafik vurderes ikke at medføre trafikafviklings-problemer hverken på Gl. Mælkevej eller i krydset Gl. Mælkevej/Tane Hedevej.

Den trafikale påvirkning vil være størst i højsæsonen omkring juli-august, samt påsken og efterårsferien, hvor besøgstallet til museet er størst. Da parkeringspladsen er en fjernparkerings-plads og derved fungerer som aflastning for den primære parkeringsplads foran museet på Tane Hedevej, vurderes ændringen i trafikken på Gl. Mælkevej at være meget begrænset uden for højsæsonen.

Af hensyn til trafiksikkerheden anbefales, det at Gl. Mælkevej fortsat er udlagt som en grusvej. Med den beskedne trafikmængde vurderes en grusvej med den nuværende bredde godt at kunne afvikle trafikken til og fra parkeringspladsen. Samtidig sikrer en grusvej at hastigheden holdes lav i forhold til hvis vejen asfalteres. Grusvejen giver flere støvgener end en asfalteret vej, mens en asfalteret vej giver en højere hastighed end en grusvej. Det er disse to forhold, der skal holdes op imod hinanden.

Undersøgelsen er vedhæftet som bilag bagerst i miljørapporten.

Bilag IV-arter

Eksisterende forhold

Planområdet består af en græsmark og en midlertidig parkeringsplads, etableret på terræn.

Omkring området findes der flere forskellige naturtyper, der er potentielle levesteder for forskellige bilag IV-arter. Det er vurderet, at planområdet ikke er et egnet som yngle eller rasteområde for bilag IV-arter.



Naboer til ejendommen har tilkendegivet, at der i området findes markfirben. Der er derfor foretaget en biologisk feltundersøgelse i og omkring området for at få stedfæstet artens tilstedeværelse. Undersøgelsen har omfattet bilag IV-arten markfirben. Der er desuden udarbejdet en teoretisk vurdering af muligheden for påvirkning af strandtudser.

Fremtidige forhold

Ved en realisering af lokalplan og kommuneplantillæg, vil områdets anvendelse ændre sig, og der vil i området blive anlagt en permanent parkeringsplads med 200 enheder, regnvandsbede mv. samt senere kunne planlægges for andre turistattraktioner uden væsentlig bebyggelse. Dette vil kunne påvirke evt. forekomster af bilag IV-arter i området.

Undersøgelsen og feltarbejdet er foregået ved planområdet samt ved Tirpitz museet og Blåvand Fyr. Undersøgelserne udenfor planområdet er foretaget for at verificere, at der var tale om egnede dage til feltundersøgelse.

I undersøgelsesperioden er der ikke registreret markfirben eller strandtudser i området.

Undersøgelsen er foretaget under vejrforhold, der er velegnede for observation af markfirben. Den dækker desuden så stor en del af feltsæsonen, at det er muligt at vurdere, om der er tale om en yngle- eller rastelokalitet for adulte individer af markfirben, og/eller om der kan være tale om en rastelokalitet (opvækstlokalitet) for juvenile individer af markfirben.

Vurdering

Der blev ved ingen af besøgene fundet markfirben, og det konkluderes, at arten ikke anvender ejendommen som yngle- eller rastelokalitet.

Matr.nr. 56d Vandflod By, Oksby rummer ingen søer eller periodisk oversvømmede arealer, så det er ikke en mulig ynglelokalitet for strandtudse. Strandtudser vil heller ikke anvende det flade areal som rastepads (overnatning eller overvintring). Hvis der er strandtudser, vil de i stedet anvende de tilstødende kuperede klitter.

Det vil sige, at i forhold til strandtudser kan arealet kun komme på tale som en fourageringslokalitet – eller som en lokalitet, der passerer under migration. Hvad angår disse aktiviteter, er strandtudsens nataktiv, og de perioder, hvor disse aktiviteter foregår, falder uden for Tirpitz-museets åbningstid og dermed uden for perioder med kørsel på arealet.

Anvendelse af arealet til parkering i dagtimerne i højsæsonen og i begrænsede perioder udenfor højsæsonen kan derfor ikke på nogen måde skade den økologiske funktionalitet for en eventuel strandtudsebestand i området.

Det bemærkes i øvrigt, at beskyttelsen af bilag IV-arter ikke omfatter fourageringslokaliteter, med mindre arealet også anvendes som yngle- eller rastelokalitet.

Afværgeforanstaltninger

Undersøgelserne konkluderer, at anvendelsen af området ikke vil påvirke yngle- eller rasteområder, ligesom anvendelsen ikke vil have en skadelig virkning på arter eller bestande. Der foreslås derfor ikke afværgeforanstaltninger.

Støj

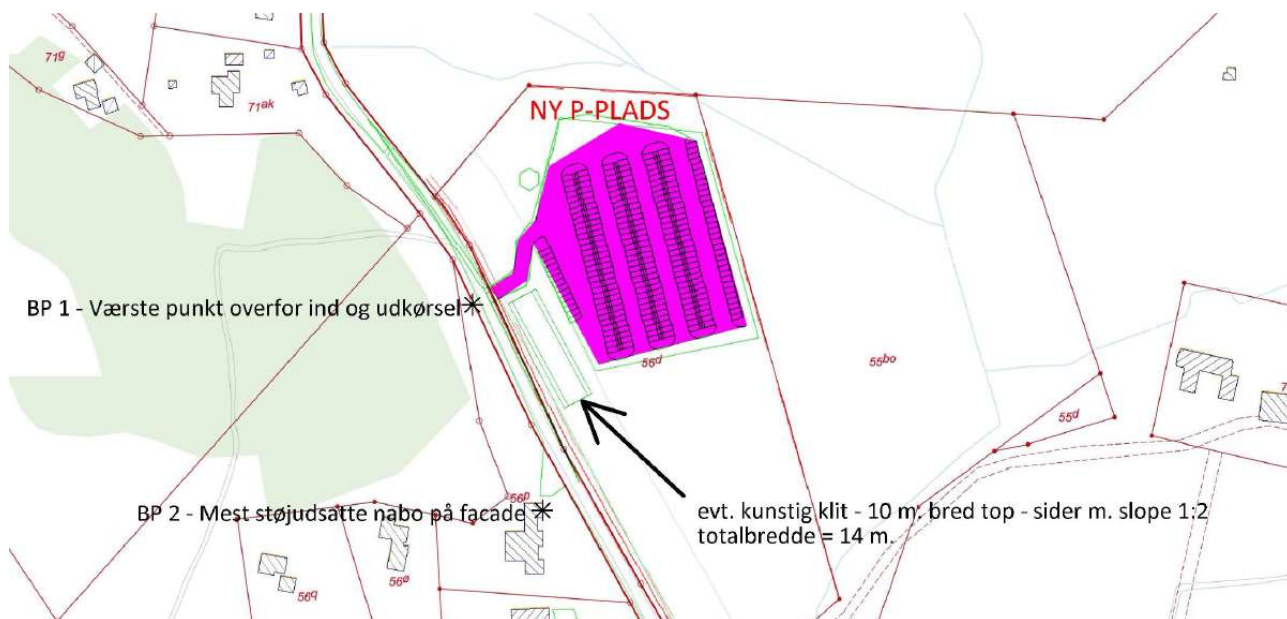
Nuværende forhold

Planområdet anvendes til græsmark og henstår med anlæg til parkering. Der er tale om en grusparkeringsplads, hvor arealet ikke kan udnyttes optimalt, da båsene ikke er afmærket. Der regnes med en reel kapacitet på ca. 100 biler.

Der er ikke foretaget støjmålinger eller beregninger fra den eksisterende parkeringsplads.

Fremtidige forhold

Ved en realisering af lokalplan og med de forventede trafiktal, er der foretaget en beregning af støjudbredelsen fra parkeringspladsen i hht. de vejledende grænseværdier for støj. Beregningen er foretaget på parkeringspladsen alene, og omfatter ikke støj fra Gl. Mælkevej.



Der er foretaget beregninger i hht. til den fordeling af antallet af biler, der er fremkommet i vurderingen af de trafikale forhold i det foregående afsnit. Der er herved anvendt 480 ind- og udkørsler i løbet af en dag, svarende til 240 biler. Der er for hver parkeringsoperation taget udgangspunkt i Miljøstyrelsens støjdatabase for værdier for støj og deres varighed. Ud fra støjudbredelseskort er valgt mest støjudsatte punkt over for ind/udkørsel i sommerhusområde, samt ved opholdsareal ved sommerhuset Gl. Mælkevej 72.

Det fremgår af støjberegningen, at støjbelastningen i dagperioden (kl. 7-18) er beregnet til 34,8 dB(A) alle dage både med og uden klit i det mest støjbelastede punkt i sommerhusområde (BP1). Støjbelastningen om aftenen efter kl. 18 er beregnet til 30,7 dB(A) alle dage.

Grænseværdien er 40 dB(A) på hverdage kl. 7-18 samt lørdag kl. 7-14 og 35 dB(A) om søndagen samt hverdage efter kl. 18 og lørdag efter kl. 14.

Det vil sige, at på hverdage i dagsperioden samt lørdage kl. 7-14 er grænseværdien overholdt med 5,2 dB(A). For lørdag eftermiddag (kl. 14-18) og på søndage kl. 7-18 er grænseværdien overholdt med 0,2 dB(A). Om aftenen alle dage er støjgrænserne overholdt med 4,3 dB(A).

BP1 er det mest støjbelastede punkt beliggende over for ind/udkørsel til ny p-plads. Dette punkt er placeret i sommerhusområde, men ligger ca. 90 meter fra bolig. Grænseværdien er dog stadig gældende, idet den

skal overholdes overalt i sommerhusområdet. Ved nærmeste beboelse (BP2) er støjgrænsen overholdt med en margin på 6,2-12,2 dB(A), hvilket dog ikke har nogen praktisk betydning, da støjgrænsen skal overholdes i skel til sommerhusområdet.

En evt. kunstig klit medfører ikke en betydende støjdæmpning, og er derfor ikke en støjæssigforudsætning for den ønskede p-plads.

Vurdering

Ved de forudsatte trafiktal er der ikke overskridelser af vejledende grænseværdier for støj med en margin på 0,2 dB(A), i det punkt med størst belastning.

Afværgeforanstaltninger

Undersøgelserne konkluderer, at anvendelsen af området ikke medfører en større støjpåvirkning end den forudsat i de vejledende grænseværdier for støj. Der foreslås derfor ikke afværgeforanstaltninger.

5. Sammenfatning

I planlægningen er der arbejdet med afværgende foranstaltninger for at undgå væsentlige negative påvirkninger i forbindelse med planens gennemførelse. Sideløbende med planlægningen og udarbejdelse af forslaget til lokalplan 05.01.L16 og kommuneplantillæg 02 udarbejdet nærværende miljøvurdering. Afværgeforanstaltninger er løbende indarbejdet i lokalplanforslaget, som følge af miljøvurderingen.

Trafik

I forbindelse med screeningen af planerne, blevet det konstateret, at der var en større usikkerhed omkring evt. ændringer i de trafikale mønstre, samt deres betydning for omgivelserne. Det er her vurderet og konkluderet at der ikke forventes at opstå trafikafviklingsproblemer som følge af udvidelsen af projektet.

Den trafikale påvirkning vil være størst i højsæsonen omkring juli-august, samt påsken og efterårsferien, hvor besøgstallet til museet er størst. Da parkeringspladsen er en fjernparkerings-plads og derved fungere som aflastning for den primære parkeringsplads foran museet på Tane Hedevej, vurderes ændringen i trafikken på Gl. Mælkevej at være meget begrænset uden for højsæsonen.

Det bør sikres, at der ved parkeringspladsen foran museet findes handicap- og familiepladser.

Bilag IV

Der er i forbindelse med planprocessen rejst spørgsmålstegn ved, om arealet er et egnet og anvendt yngle/rasteområde for bilag IV-arter, særligt markfirben. Det er gennem feltundersøgelser konkluderet, at planområdet ikke er et egnet eller anvendt yngle/rasteområde og at aktiviteterne ikke vil påvirke den økologiske funktionalitet.

Støj

Der er gennemført en beregning af støjudbredelsen af fra parkeringspladsen. Det er her konkluderet, at der ikke sker overskridelser af de vejledende grænseværdier. Det sted med mest støjbelastning har en beregnet magen på 0.2 dB.

Miljøvurderingen af lokalplanforslag nr. 05.01.L16 og kommuneplantillæg nr. 02 konkluderer samlet, at realiseringen af planerne ikke vil medføre væsentlige påvirkninger på miljøet

Overvågning

I henhold til § 12, stk. 4 i Lov om miljøvurdering af planer og programmer og af konkrete projekter (VVM) skal myndigheden overvåge de væsentlige miljøpåvirkninger af planens eller programmets gennemførelse.

Planerne forventes ikke at kunne påvirke miljøet væsentligt. Tiltag der kan påvirke befolkning og menneskers sundhed samt landskabet vurderes ikke at være væsentlige påvirkninger af miljøet. Derfor vil der heller være grund til at foreslå overvågning af lokalplanens virkninger. Det forudsættes, at eventuelle mindre indvirkninger på miljøet enten kan overvåges gennem krav og vilkår, som fastlægges i forbindelse med godkendelsen af det ansøgte projekt, eller gennem fremtidige trafiktællinger.

I forbindelse med en evt. senere lokalplanlægning for den uudnyttede del af rammeområdet, vil der skulle vurderes på den nye planlægnings påvirkning af miljøet, herunder de kumulative effekter i forhold til Lokalplan 05.01.L16. Det må i forbindelse med en nærmere og mere detaljeret planlægning for den resterende del af rammeområdet vurderes, om benyttelsen af dette område vil udløse krav om en miljørapport.

Kumulative effekter

De kumulative påvirkninger omfatter både påvirkninger fra det planlagte inden for planområdet samt påvirkninger fra andre planer og projekter i og omkring området. I vurderingen er der lagt vægt på at vurdere de kumulative forhold med relation til trafikale forhold i området. Med de kumulative påvirkninger vurderes det, om planforslagets miljømæssige virkning forstærkes eller formindskes som følge af planlagte og eksisterende projekter og initiativer i området.

Der er ikke kendskab til andre enkeltstående projekter, der forventes kumulativt at påvirke trafikken, bilag IV-arter eller støjudbredelsen i området, ligesom der ikke er kendskab til andre projekter, der væsentligt forventes at påvirke miljøet.

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 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.

Sammenfattende redegørelse

Når offentlighedsperioden er udløbet, behandles indkomne bemærkninger, og miljørapporten suppleres med en "sammenfattende redegørelse". Den sammenfattende redegørelse er et selvstændigt afsnit i miljørapporten, og den offentliggøres sammen med den endeligt vedtagne lokalplan og kommuneplantillæg. Efterfølgende skal planens miljømæssige konsekvenser overvåges i overensstemmelse med de krav, der er fastsat i miljørapporten.

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. 973 af 25/06/2020, Bekendtgørelse af lov om miljøvurdering af planer og programmer.)

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.

11-06-2020

Ref.: Jens Martin Reincke Vahl

Sagsnr.: 20/7124

Dokumentnr.: 87947/20



**Varde
Kommune**

Notat - besigtigelser i feltsæsonen 2020 og konklusion vedrørende muligheden for forekomst af markfirben på ejendommen matr.nr. 56d Vandflod By, Oksby

Baggrund

I forbindelse med sager omkring muligheden for parkeringsplads på ejendommen har Varde Kommune ud fra en faglig vurdering fundet ejendommen uegnet for markfirben. Naboer til ejendommen har dog givet til kende, at de finder ejendommen velegnet for markfirben, og det er på den baggrund besluttet at gennemføre en undersøgelse i feltsæsonen 2020. Undersøgelsen er gennemført af biolog Jens Vahl, der er erfaren feltherpetolog.

Besigtigelser og resultater

Den 11. maj 2020

Vekslende skydække med jævn til frisk vind og 10-12 grader celsius.

Som reference blev klitterne ved Blåvand Fyr først besigtiget kl. 12-13. Trods grundig eftersøgning blev der ikke fundet markfirben (og heller ikke almindeligt firben). Det var lidt for køligt og blæsende til at være ideelle betingelser for observation af markfirben.

Herefter blev hele matriklen ved Gl. Mælkevej grundigt gennemgået 2 gange fra kl. 13-14. Her var mere læ end ved fyret, men der blev alligevel ikke fundet markfirben (og heller ikke almindeligt firben).

Endelig gennemgik jeg arealet omkring Tirpitz-museet fra kl.13-14 med samme vejrforhold som ved Gl. Mælkevej. Her fandt jeg 1 stk. juvenil markfirben lige SV for museet og 1 stk. adult markfirben (han) lige NØ for museet. Se kortudsnit:



Observationerne ved museet under tilsvarende vejrforhold tyder på, at det burde være muligt at observere markfirben ved Gl. Mælkevej, hvis der havde været nogen.

Den 26. maj 2020

Vekslende skydække med svag vind og 10-13 grader celsius. Mest skyet, men lidt sol ind imellem. Gode observationsforhold for markfirben, der ville solbade, hver gang solen kom frem.

Kl. 11.30 – 12.30 blev der som reference fundet 7 markfirben i klitterne omkring fyret ved Blåvandshuk (2 stk. juvenil, 2 adulte hunner og 3 adulte hanner).

Herefter blev hele matriklen ved Gl. Mælkevej grundigt gennemgået 2 gange fra kl. 12.40 – 13.40. Her var mere læ end ved fyret, men der blev alligevel ikke fundet markfirben (og heller ikke almindeligt firben).

Arealet ved Tirpitz-museet blev hastigt gennemgået fra kl. 13.40 – 13.50. Der blev fundet 1 stk. adult markfirben på samme sted som den 11. maj.

Den 17. juli 2020

Vekslende skydække med svag til let vind og 18 grader celsius. Gode observationsforhold for markfirben, der ville solbade, hver gang solen kom frem.

Kl. 11.00 – 11.30 blev der som reference fundet 7 markfirben i klitterne omkring fyret ved Blåvandshuk (1 stk. stor juvenil, 6 adulte).

Herefter blev hele matriklen ved Gl. Mælkevej grundigt gennemgået 1 gang fra kl. 12.00 – 12.30. Jordvolden i nord vurderes at være det eneste sted med en spinkel mulighed for forekomst af markfirben, og den blev derfor gennemgået 3 gange. Der blev ikke fundet markfirben (og heller ikke almindeligt firben).

Den 25. august 2020

Vekslende skydække med let vind og 18 grader celsius. Gode observationsforhold for markfirben, der ville solbade, hver gang solen kom frem.

Kl. 13.00 – 13.15 blev der som reference fundet 5 adulte markfirben i klitterne omkring fyret ved Blåvandshuk. To af dyrene blev i øvrigt fundet på arealer, der har været behandlet med biorotor.

Herefter blev hele matriklen ved Gl. Mælkevej grundigt gennemgået 1 gang fra kl. 13.30 – 14.00. Jordvolden i nord blev gennemgået 3 gange. Der blev ikke fundet markfirben, men på jordvolden blev der fundet 1 stk. almindeligt firben (juvenil fra 2019).

Konklusion vedrørende muligheden for forekomst af markfirben

Undersøgelsen er foretaget under vejrforhold, der er velegnede for observation af markfirben. Den dækker desuden så stor en del af feltsæsonen, at det er muligt at vurdere, om der er tale om en yngle- eller rastelokalitet for adulte individer af markfirben, og/eller om der kan være tale om en rastelokalitet (opvækstlokalitet) for juvenile individer af markfirben.

Der blev ved ingen af besøgene fundet markfirben, og det konkluderes, at arten ikke anvender ejendommen som yngle- eller rastelokalitet.



12-10-2020

Ref.: Jens Martin Reincke Vahl

Sagsnr.: 20/7124

Dokumentnr.: 152432/20



**Varde
Kommune**

Notat med vurdering af muligheden for påvirkning af strandtudse

Matr.nr. 56d Vandflod By, Oksby rummer ingen søer eller periodisk oversvømmede arealer, så det er ikke en mulig ynglelokalitet for strandtudse. Strandtudser vil heller ikke anvende det flade areal som rastepads (overnatning eller overvintring). Hvis der er strandtudser, vil de i stedet anvende de tilstødende kuperede klitter.

Det vil sige, at i forhold til strandtudser kan arealet kun komme på tale som en fourageringslokalitet – eller som en lokalitet, der passeres under migration. Hvad angår disse aktiviteter, er strandtudsens nataktiv, og de perioder, hvor disse aktiviteter foregår, falder langt uden for Tirpitz-museets åbningstid og dermed uden for perioder med kørsel på arealet.

Anvendelse af arealet til parkering i dagtimerne i højsæsonen og i begrænsede perioder udenfor højsæsonen kan derfor ikke på nogen måde skade den økologiske funktionalitet for en eventuel strandtudsebestand i området.

**Land Syd I/S Landinspektører
Kronprinsensgade 68
6700 Esbjerg**

Att.: Uffe M. Holm

Esbjerg, den 11. januar 2021
Sagsnr. 11378.0008-2020 – 01

Støjæssige konsekvenser ved anlæggelse af ny p-plads øst for Tirpitz, 6857 Blåvand.

Efter rekvisition fra Land Syd I/S, v. Uffe M. Holm, har ARBEJDSMILJØEksperten v. undertegnede fortaget beregninger og vurdering af støj fra nærliggende matrikel Vandflod By, Oksby 56d, som ønskes delvis anvendt til parkeringsformål, se placering i vedlagte bilag 1.

Matriklen er beliggende ud til Gl. Mælkevej, i et område uden vedtaget lokalplan, i landzone, se vedlagte bilag 1.3. Området samt beboelser øst for Gl. mælkevej er alle beliggende i åben land, mens der vest for Gl. Mælkevej er områder udlagt til sommerhusområder.

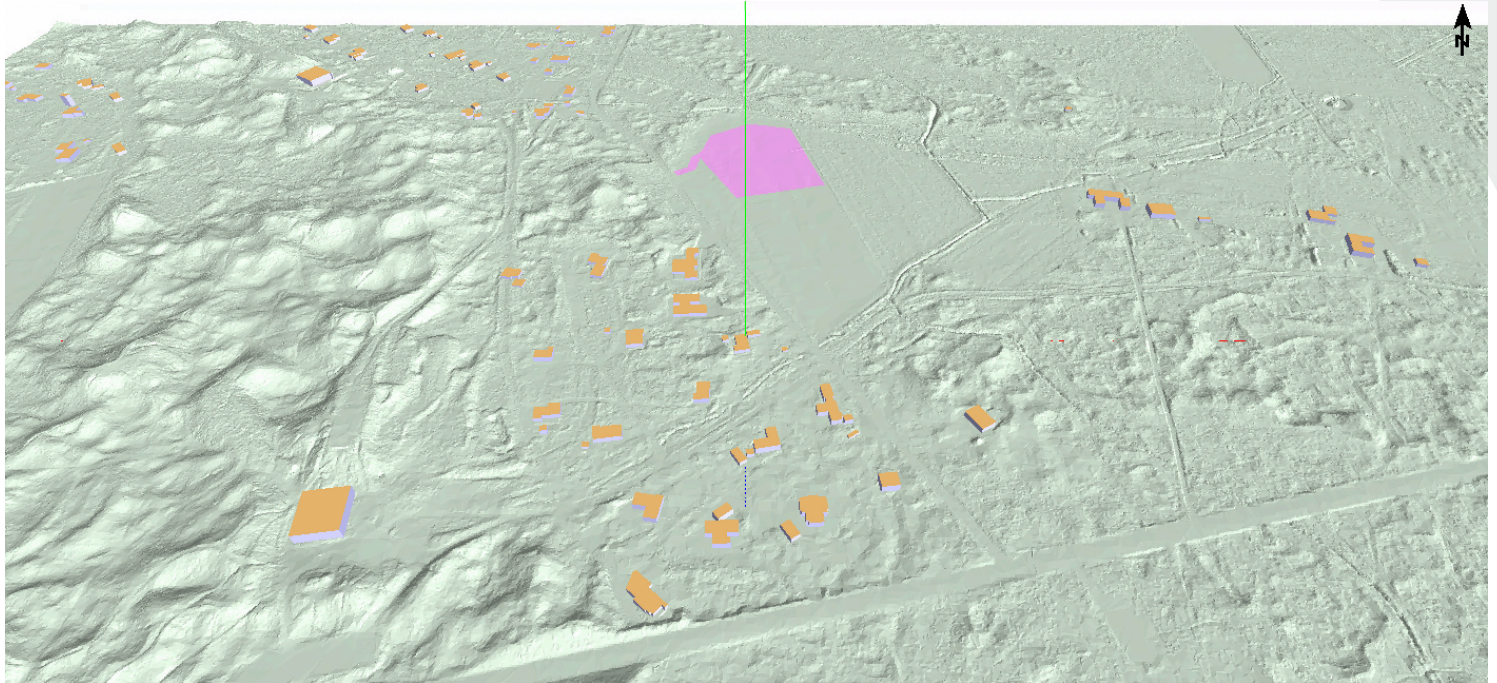
Metode

Ud fra støjældernes udbredelseforhold (afstand, skærmning og refleksioner), samt kildernes driftstider, er kildernes individuelle bidrag til støjbelastningen i de respektive beregningspunkter bestemt.

Beregningerne er udført efter den af Miljøstyrelsens godkendte nordiske beregningsmetode for ekstern støj jf. Miljøstyrelsens vejledning nr. 5/1993, "Beregning af ekstern støj fra virksomheder". Som beregningsværktøj er anvendt EDB-beregningsværktøjet SoundPLAN ver. 8.2. Beregningerne er udført således at de kan afrapporteres som "Miljømåling - ekstern støj", såfremt dette skulle ønskes.

Som grundlag er benyttet kort (satellit foto 2019/skærmkort). Højdedata for hele området er hentet fra DHM/terrænmodel (0,4 m grid), DTM_615_44_TIF_UTM32-ETRS89. Bygninger er medtaget fra GeoDanmark (tidligere FOT) kort (615-44_DXF_UTM32-EUREF89) og bygningshøjder beregnet fra DHM/overflademodel (0,4 m grid) DSM_615_44_TIF_UTM32-ETRS89, hvilket er indarbejdet i denne SoundPlan model. Alle ovenstående hentet fra Styrelsen for dataforsyning og effektivisering via kortforsyningen.dk. Alle hårde arealer, veje og pladser er indregnet i modellen. Se bilag 1.1 for oversigtskort.

Dette medfører en 3D model som vist på nedenstående skitse:



Set fra syd

Generelle forudsætninger

På arealet som ønsket udnyttet til parkering, er der lagt en areal støjkilde som parkeringsoperation. Hver parkeringsoperation ($L_{wa}=84,8 \text{ dB(A)}$) er sat til 60 sekunder (30 sek. pr. indkørsel og 30 sek. pr. udkørsel). Der er benyttet standardtal fra Miljøstyrelsens Støjdatabase.

Ud fra oplyste trafiktal er der lavet beregninger ud fra følgende forudsætninger:

Kl.	Antal ind- eller udkørsler	Minutters drift medtaget i beregninger
8-9	20	10
9-10	40	20
10-11	60	30
11-12	80	40
12-13	60	30
13-14	60	30
14-15	40	20

15-16	40	20
16-17	30	15
17-18	30	15
18-19	20	10

Dette er af Kresten Madsen fra Trafikplan vurderet som værende på den sikre side, ud fra denne gennemførte estimering af årsdøgntrafik.

På Tirpitz hjemmeside er følgende åbningstider oplyst:

Tirsdag – søndag 10:00 – 17:00

1. december – 31. marts

Åbent mandag i uge 1 og uge 7

Mandag – søndag 10:00 – 17:00

1. april – 30. juni & 16. august – 30. november

Mandag – søndag 9:00 – 18:00

1. juli – 15. august

Lukket

24/12, 25/12, 31/12, 01/01

Som det ses af ovenstående drifttider er der indlagt trafik på pladsen både timen før/efter normal åbningstid, selv om pladsen kun forventes benyttet ved spidsbelastninger, da det forventes at p-plads ved Tirpitz fyldes først.

Se ovenstående skiste samt oversigtskort, vedlagt som bilag 1.1.

Oplysninger vedr. trafiktal er oplyst af Trafikplan v. Kresten Madsen

Oplysninger vedr. p-pladsens udformning mm. er oplyst af LandSyd v. Uffe Holm.

Resultater/vurdering

Der er udført beregninger både med/uden 1 m. høj klit langs vejen (se placering på bilag 1.2). Se støjdbredelseskort vedlagt som bilag 2.

Ud fra støjdbredelseskort er valgt mest støjdsatte punkt over for ind/udkørsel i sommerhus område (BP1), samt ved opholdsareal ved sommerhuset (BP2), se placering på vedlagte bilag 2.

Støjbelastningen i disse 2 udvalgte punkter er beregnet med/uden 1 m. høj klit langs vejen. Se beregningsresultater i vedlagte bilag 3.

OBS! Om søndagen gælder grænseværdien for aftenperioden i værste 8 timer i dagperioden.

Som det ses af vedlagte bilag 3 er støjbelastningen i BP1, i værste 8 timer i dagperioden, beregnet til 34,8 dB(A) uden klit og 34,8 dB(A) med klit. Grænseværdien i dagperioden er på hverdage/lørdage 40 dB(A), mens grænseværdien om søndagen er 35 dB(A).

Grænseværdien på hverdage/lørdage(kl. 7-14) er hermed overholdt med 5,2 dB i dagperioden og med 4,2 dB i aftenperioden, i værste pkt. (BP1).

Grænseværdien for lørdag eftermiddag(kl. 14-18) og på søndage er overholdt med 0,2 dB, i værste pkt. (BP1).

BP1 – er værste punkt over for ind/udkørsel til ny p-plads. Der er ingen beboelse her og grænseværdien ved nærmeste beboelse (BP2) er overholdt med en margin på 6,2-12,2 dB.

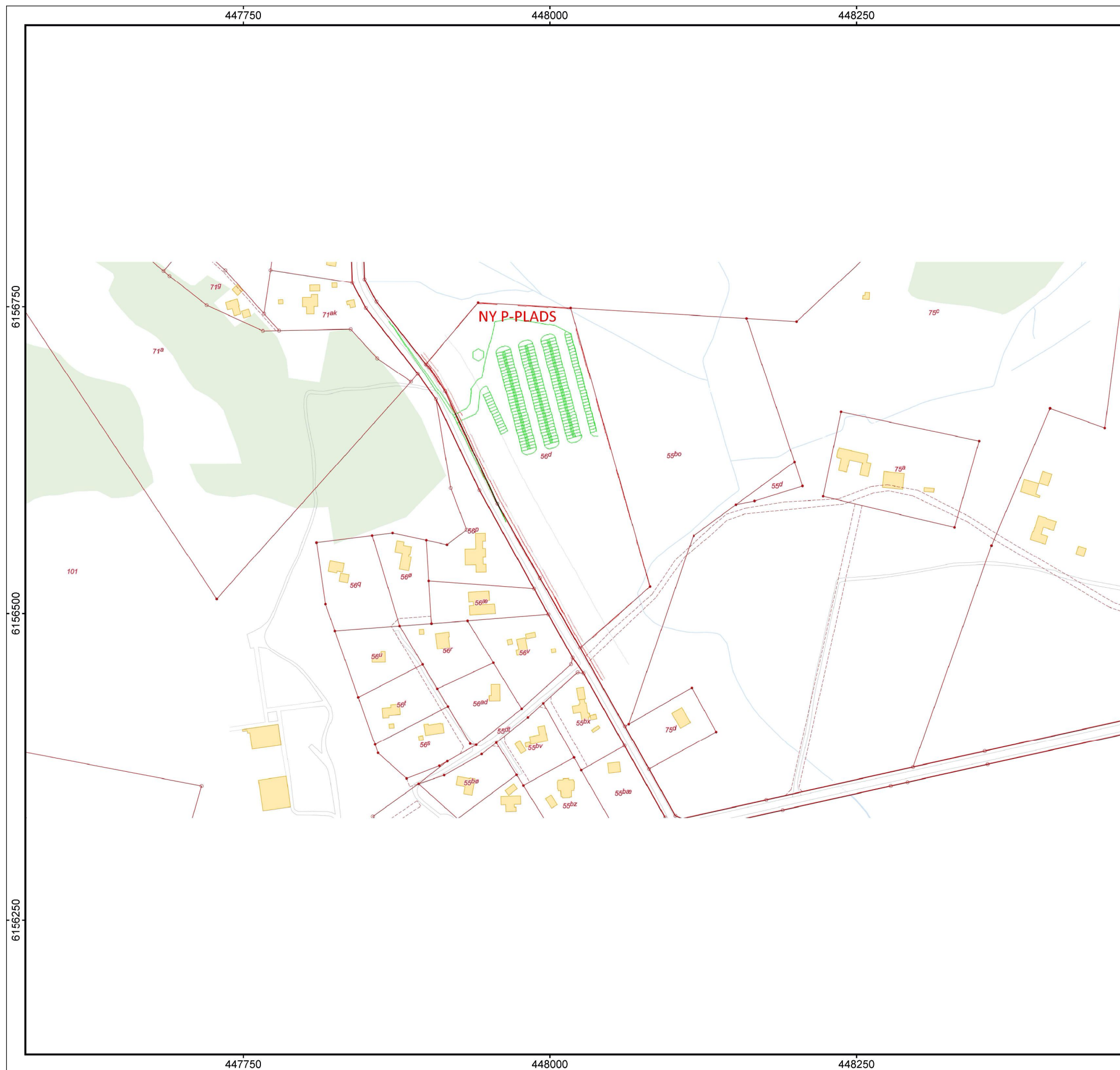
En evt. kunstig klit medfører ikke en betydende støjdæmpning, og er derfor ikke en forudsætning for den ønskede p-plads.

Vi håber at ovenstående er tilstrækkeligt til Jeres videre arbejde med sagen. Er dette ikke tilfældet eller opstår der spørgsmål/kommentar til noget af det fremsendte er I naturligvis velkommen til at kontakte os.

Med venlig hilsen
ARBEJDSMILJØ**Eksperten**

Bo Plet
Partner & Seniormiljørådgiver

Vedlagt 8 stk. bilag.



Customer: Land Syd IS Landinspektører
Project: Ekstern støj - P-plads v. Tirpitz
Project-No. 11378.0008-2020

Bilag

1.1

Oversigtskort med ønsket placering af ny p-plads

Project engineer: Casper Sørensen
Created: 05-11-2020
Processed with SoundPLAN 8.2, Update 26-10-2020

Signs and symbols

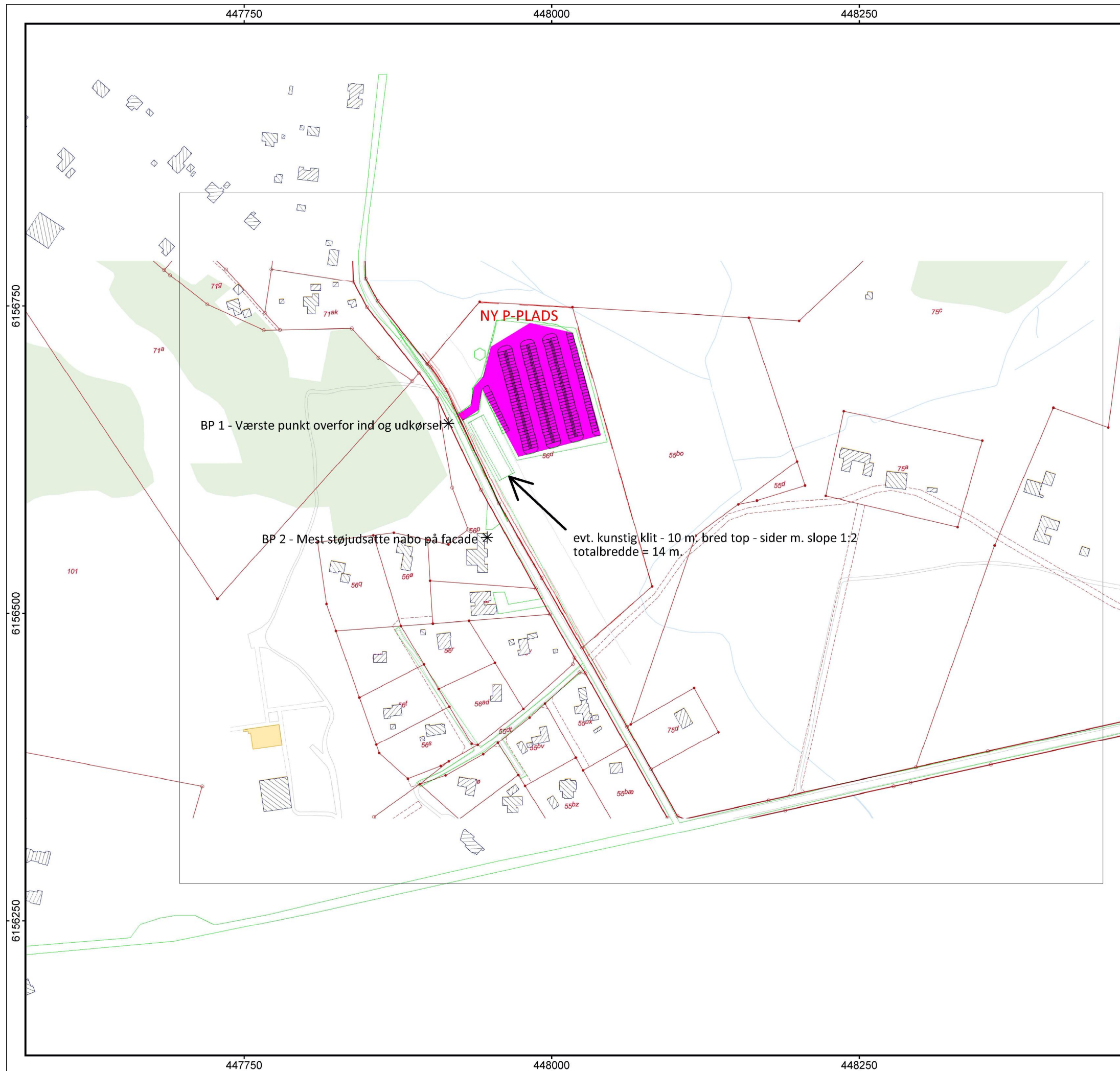
-  Main building
-  Point receiver
-  Noise calculation area
-  Line source
-  Area source
-  Ground absorption
-  Point source



Length scale 1:3142



ARBEJDSMILJØ **Eksperterne**
AUTORISERET ARBEJDSMILJØRÅDGIVER



Customer: Land Syd IS Landinspektører
Project: Ekstern støj - P-plads v. Tirpitz
Project-No. 11378.0008-2020

Bilag
1.2

Oversigtskort med ønsket placering af ny p-plads
- Markering af område med bilkørsel
- Placering af udvalgte beregningspunkter
- Placering af evt. lav klit

Project engineer: Casper Sørensen
Created: 05-11-2020
Processed with SoundPLAN 8.2, Update 26-10-2020

Signs and symbols

- Main building
- Point receiver
- Noise calculation area
- Line source
- Area source
- Ground absorption
- Point source
- Berm
- Base line

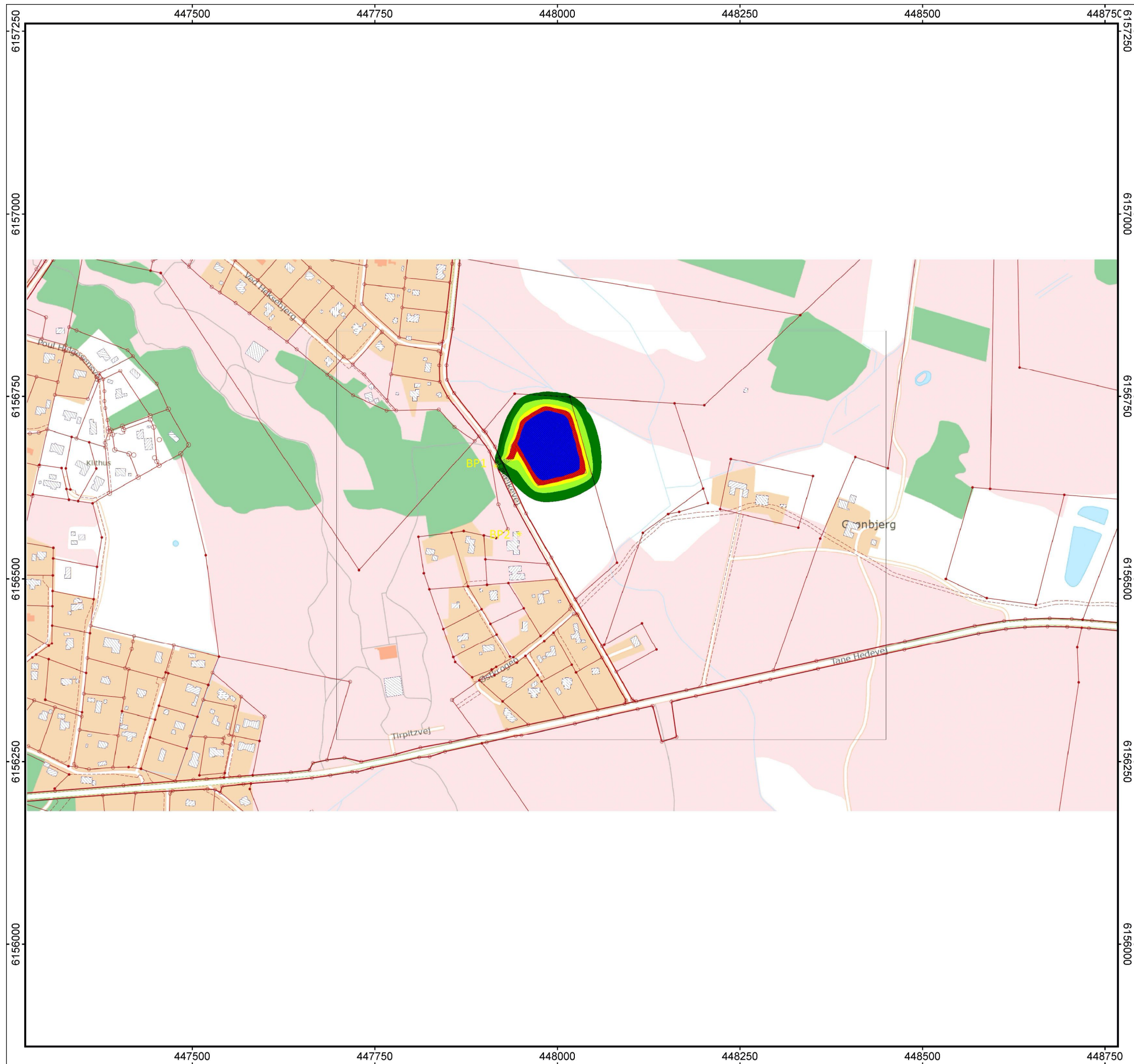


Length scale 1:3142



ARBEJDSMILJØEksperten
AUTORISERET ARBEJDSMILJØRÅDGIVER





Customer: Land Syd IS Landinspektører
Project: Ekstern støj - P-plads v. Tirpitz
Project-No. 11378.0008-2020

Forudsætningen:
- Kildestyrke Lwa = 84,8 dB(A)

Bilag

2.1

Støjdbredelse Uden Jordvold
Result number 2
Calculation in 1,5 m above ground
Dag perioden LAeq, 8h

OBS! Kun til orienterende brug

Project engineer: Casper Sørensen
Created: 09-10-2020
Processed with SoundPLAN 8.2, Update 26-10-2020

Levels LAeq, 8h
in dB(A)

< 35
35 - 38
38 - 41
41 - 44
44 - 47
47 - 50
>= 50

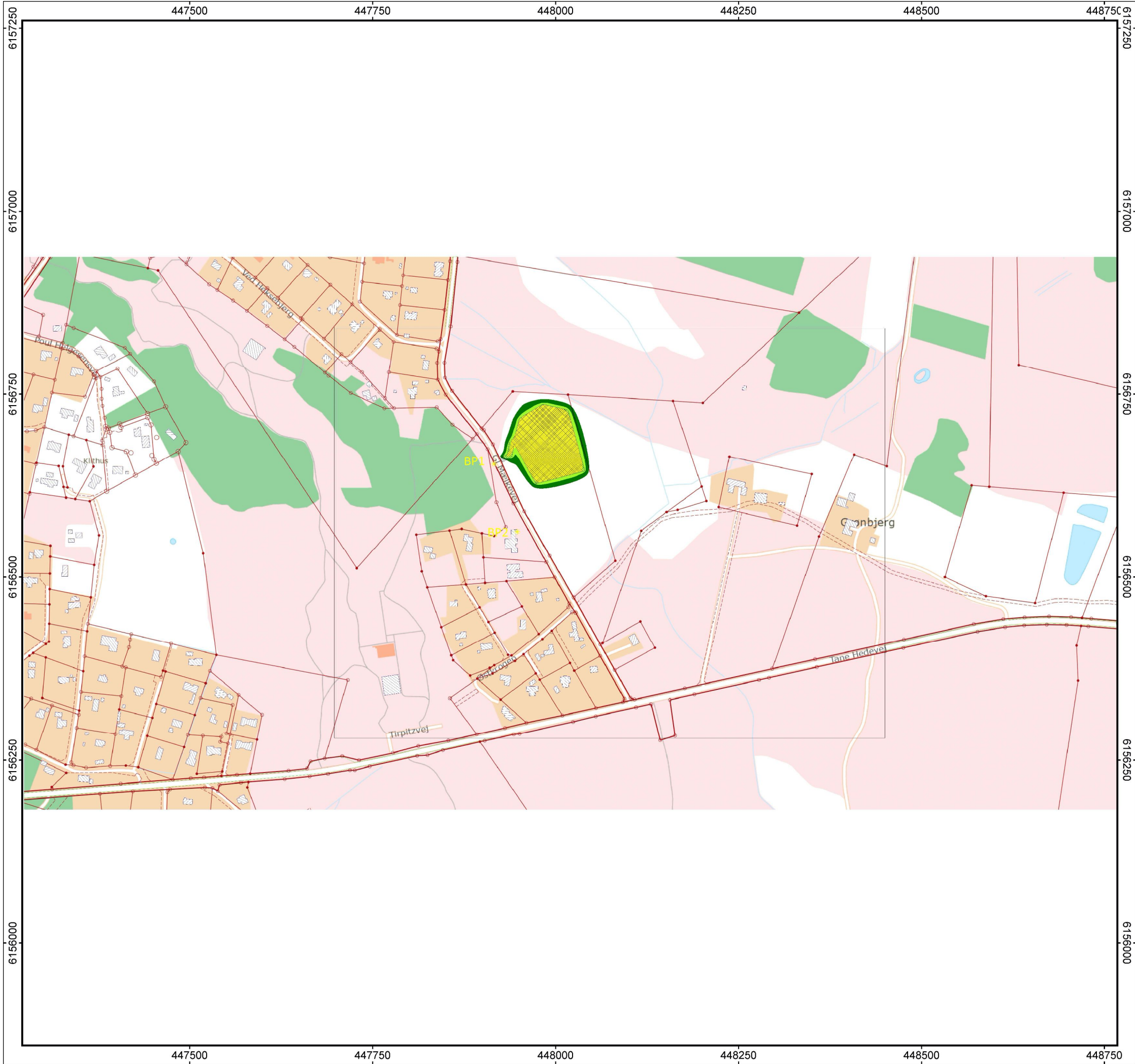
Signs and symbols

- Main building
- Point receiver
- Noise calculation area
- Line source
- Area source
- Ground absorption
- Point source

Length scale 1:5245

0 45 90 180 270 360 m

ARBEJDSMILJØEksperten
AUTORISERET ARBEJDSMILJØRÅDGIVER



Customer: Land Syd IS Landinspektører
Project: Ekstern støj - P-plads v. Tirpitz
Project-No. 11378.0008-2020

Forudsætningen:
- Kildestyrke Lwa = 84,8 dB(A)

Bilag
2.2

Støjudbredelse Uden Jordvold
Result number 2
Calculation in 1,5 m above ground
Aften perioden LAeq,1h

OBS! Kun til orienterende brug

Project engineer: Casper Sørensen
Created: 09-10-2020
Processed with SoundPLAN 8.2, Update 26-10-2020

Levels LAeq,1h
in dB(A)

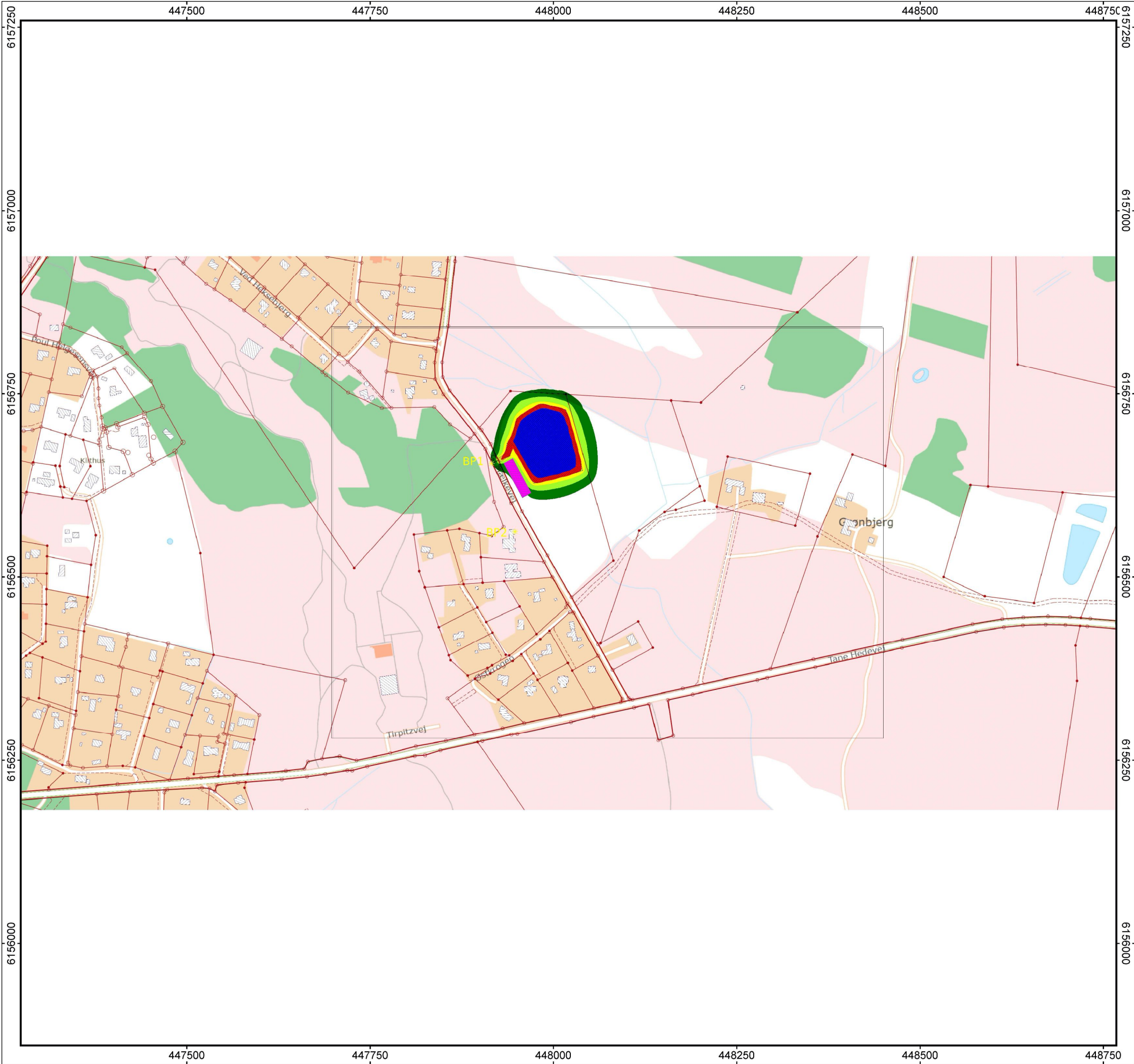
< 35
35 - 38
38 - 41
41 - 44
44 - 47
47 - 50
>= 50

Signs and symbols

- Main building
- Point receiver
- Noise calculation area
- Line source
- Area source
- Ground absorption
- Point source

Length scale 1:5245

0 45 90 180 270 360 m



Customer: Land Syd IS Landinspektører
Project: Ekstern støj - P-plads v. Tirpitz
Project-No. 11378.0008-2020

Forudsætningen:
- Kildestyrke Lwa = 84,8 dB(A)

Bilag
2.3

Støjudbredelse med Jordvold
Result number 1

Calculation in 1,5 m above ground
Dag perioden LAeq, 8h

OBS! Kun til orienterende brug

Project engineer: Casper Sørensen
Created: 09-10-2020
Processed with SoundPLAN 8.2, Update 26-10-2020

Levels LAeq, 8h
in dB(A)

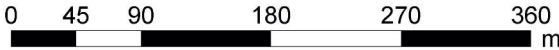
- < 35
- 35 - 38
- 38 - 41
- 41 - 44
- 44 - 47
- 47 - 50
- >= 50

Signs and symbols

- Main building
- Point receiver
- Noise calculation area
- Line source
- Area source
- Ground absorption
- Point source
- Berm
- Base line



Length scale 1:5237



ARBEJDSMILJØEksperten
AUTORISERET ARBEJDSMILJØRÅDGIVER

Ekstern støj - P-plads v. Tirpitz

Støjbelastning

Beregningspunkt uden Jordvold

Bilag 3.1

Receiver	Grænseværdi Dag dB(A)	Grænseværdi Aften dB(A)	Grænseværdi Nat dB(A)	L _{Aeq} , 8h Støjbelastning - dag dB(A)	L _{Aeq} , 1h Støjbelastning - efter dB(A)	L _{Aeq} , 0,5h Støjbelastning - nat dB(A)	
BP 1 - Værste punkt overfor ind og udkørsel	40	35	35	34,8	30,8		
BP 2 - Mest støjudsatte nabo på facade	40	35	35	28,8	24,7		

	ArbejdsmiljøEksperten ApS Auktionsgade 3 6700 Esbjerg DENMARK	1
--	---	---

Ekstern støj - P-plads v. Tirpitz

Støjbelastning

Beregningspunkt med Jordvold

Bilag 3.2

Receiver	Grænseværdi Dag dB(A)	Grænseværdi Aften dB(A)	Grænseværdi Nat dB(A)	L _{Aeq} , 8h Støjbelastning - dag dB(A)	L _{Aeq} , 1h Støjbelastning - efter dB(A)	L _{Aeq} , 0,5h Støjbelastning - nat dB(A)	
BP 1 - Værste punkt overfor ind og udkørsel	40	35	35	34,8	30,7		
BP 2 - Mest støjudsatte nabo på facade	40	35	35	28,8	24,7		

	ArbejdsmiljøEksperten ApS Auktionsgade 3 6700 Esbjerg DENMARK	1
--	---	---

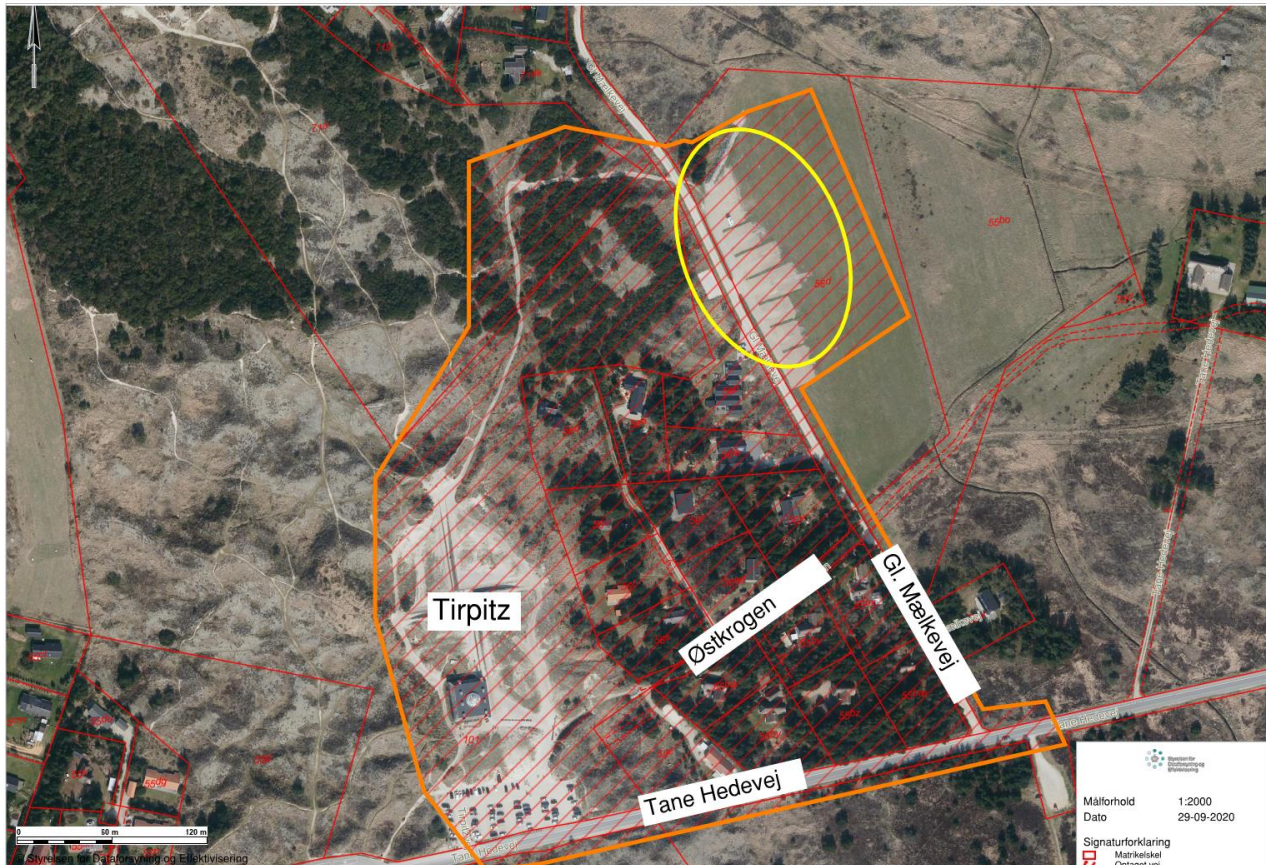
LandSyd Ny fjernparkeringsplads ved Tirpitz Trafikal analyse	Trafikplan ApS Niels Bohrs Vej 6 6700 Esbjerg Tlf.: 41 76 68 40 info@trafikplan.dk www.trafikplan.dk CVR: 37539163
Dato 16. september 2021	

Indhold

1	Baggrund	2
2	Eksisterende forhold	3
2.1	Veje	4
2.2	Midlertidig p-plads	5
3	Fremtidige forhold	7
3.1.1	Forventet biltrafik	7
3.1.2	Bløde trafikanter	8
4	Afværgeforanstaltninger	9
5	Samlet vurdering og anbefalinger	9

1 Baggrund

LandSyd udarbejder en ny lokalplan med tilhørende miljøvurdering for en permanent fjernparkeringsplads til 200 biler på Gl. Mælkevej ved Tirpitz museet i Blåvand. I forbindelse med udarbejdelsen af lokalplan og miljøvurdering er Trafikplan blevet bedt om at vurdere projektets påvirkning af trafikken i nærområdet på Gl. Mælkevej og Tane Hedevej. Området fremgår af nedenstående kort.

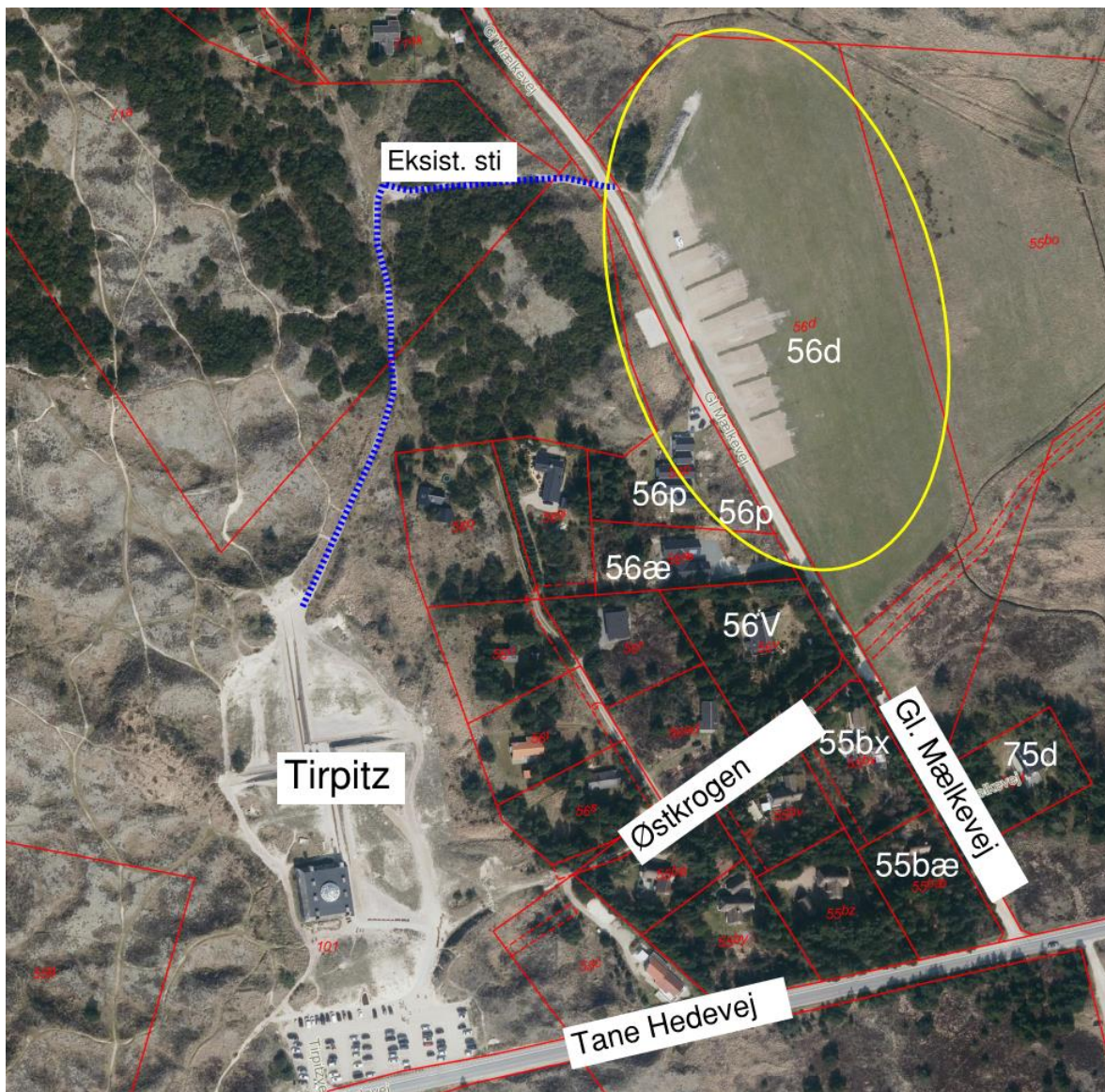


Figur 1. Placering af parkeringspladsen på matrikel 56d (markeret med gul cirkel), samt influensområdet (orange skavering).

2 Eksisterende forhold

Projektområdet er beliggende på Gl. Mælkevej nordøst for Tirpitzmuseet på den nordlige del af matrikel 56d. På nuværende tidspunkt er der en midlertidig parkeringsplads, som anvendes af besøgende til Tirpitz når den primære parkeringsplads foran museet på Tane Hedevej er fyldt. Det er denne midlertidige parkeringsplads på Gl. Mælkevej som ønskes udvidet og gjort permanent.

Arealet for parkeringspladsen er beliggende på østsiden af Gl. Mælkevej. På vestsiden af Gl. Mælkevej er der en række sommerhuse mellem parkeringspladsen og Tirpitz museet. To af disse har adgang direkte fra Gl. Mælkevej ud for arealet til parkeringspladsen (matr. 56p og 56æ), mens de øvrige vejbetjenes via Østkrogen syd for parkeringspladsen. Der er et enkelt sommerhus på østsiden af Gl. Mælkevej længst mod syd (matr. 75d), som også har vejadgang direkte til Gl. Mælkevej.



Figur 2. Placering af parkeringspladsen på matrikel 56d (markeret med gul cirkel).

2.1 Veje

Gl. Mælkevej er en ca. 5 m bred grusvej, der forbinder fra Tane Hedevej i syd til Sandtoftevej og videre mod Blåvandvej i nord. Vejen fungerer som adgangsvej til de østligste sommerhuse i Blåvand. Der er i 2018 registreret en årsdøgntrafik syd for den nuværende midlertidige parkeringsplads på 182 biler. Julidøgntrafikken er dog væsentligt højere, og er målt til 339 biler. Vejen er beliggende inden for byzonetavlen "Blåvand-Oksby", og der gælder således den generelle hastighedsbegrænsning på 50 km/t.



Figur 3. Gl. Mælkevej ved nuværende midlertidige p-plads, set mod syd.

Mod syd forbinder Gl. Mælkevej til Tane Hedevej. Dette er en ca. 5,5 m bred asfalteret vej mellem Blåvand og Ho, og er ankomstvejen til Tirpitz museet. Langs nordsiden af vejen er der en dobbeltrettet cykelsti på ca. 2,5 m, adskilt fra kørebanen med en 30 cm bred stribe.

I 2019 er der registreret en årsdøgntrafik på 1.967 biler, mens julidøgntrafikken er 2.889. Tane Hedevej er beliggende uden for byzonegrænsen, men på strækningen forbi Tirpitz og Gl. Mælkevej er der en lokal hastighedsbegrænsning på 60 km/t, hvor der også er standsningsforbud i begge vejsider.



Figur 4. Tane Hedevej ved Tirpitz, set mod øst.

Yderligere trafikale for Gl. Mælkevej og Tane Hedevej fremgår af nedenstående tabel.

Tabel 1. Oversigt over trafiktællinger i området.

Lokalitet	Målt periode	Årsdøgn- trafik	Julidøgn- trafik	Hastigheds- grænse	Gnms. Hastighed	85 % fraktil	Andel tung trafik	Største time- trafik
Gl. Mælkevej v. p-pladsen	Uge 32, 2018	182	339	50 km/t	23,9 km/t	30,0 km/t	11,8 %	77
Tane Hedevej v. Tirpitz	Uge 30, 2019	1.967	2.889	60 km/t	53,8 km/t	65,3 km/t	11,3 %	514

Der er også foretaget trafiktællinger på vejene i 2020, men grundet unormal trafik som følge af Coronapandemien, vurderes disse ikke at være retvisende.

2.2 Midlertidig p-plads

Til den eksisterende midlertidige p-plads er der én samlet ind- og udkørsel til Gl. Mælkevej. Denne er placeret ca. 20 m nord for adgangen til matrikel 56p på vestsiden af vejen, jf. figur 1.

Parkeringspladsen er belagt med grus, og har et areal på ca. 3.300 m². Som tommelfingerregel kan der regnes med 25 m² pr. bil, inkl. manøvrearealer og adgangsveje. Dette svarer til en kapacitet af den nuværende plads på ca. 132 pladser.

Da der er tale om en grus parkeringsplads, hvor arealet ikke kan udnyttes optimalt, da båsene ikke er afmærket, må der regnes med et fradrag i kapaciteten. Det vurderes således at den nuværende midlertidige p-plads har en reel kapacitet til ca. 100 biler.



Figur 5. Eksisterende midlertidige p-plads, set mod nord.

Der er skiltet fra den primære parkeringsplads foran Tirpitz på Tane Hedevej og til den midlertidige p-plads. Skiltningen er opsat i begge vejsider foran museet og gentages i krydset Tane Hedevej/Gl: Mælkevej.

3 Fremtidige forhold

Lokalplanen omfatter etableringen af en permanent parkeringsplads på det areal hvor der på nuværende tidspunkt er en midlertidig parkeringsplads. Kapaciteten skal i den forbindelse øges fra nuværende ca. 100 biler til 200 biler.

Adgangsvejen for trafik til parkeringspladsen vil fortsat være Gl. Mælkevej, hvor trafikken primært vil ankomme fra syd via Tane Hedevej, da denne udgør den overordnede vej til museet og parkeringspladsen. Det er muligt at komme fra nord via Gl. Mælkevej, men vejen er ikke oplagt for ikke-stedkendte. Derfor vurderes trafik fra nord at være yderst begrænset og primært at være lokale eller sommerhuslejere i området omkring Gl. Mælkevej. Turister der forlader p-pladsen, og som sætter deres GPS efter et mål, der ikke er i nærområdet kan dog godt blive ledt mod nord ad Gl. Mælkevej.

Adgangen til parkeringspladsen placeres længst mod nord, hvorved der sikres større afstand til adgangen til matrikel 56p end den nuværende adgang til parkeringspladsen.

3.1.1 Forventet biltrafik

Da der allerede eksisterer en parkeringsplads i projektområdet, som tjener samme formål som den planlagte, eksisterer en del af trafikken til og fra parkeringspladsen. Den planlagte permanente parkeringsplads har dog en kapacitet der er ca. dobbelt så stor som den nuværende midlertidige parkeringsplads.

Den største trafikbelastning til parkeringspladsen må forventes at være i museets højsæson i juli og august. Der er i denne periode registreret en største timetrafik på Gl. Mælkevej på 77 biler, svarende til 38,5 biler i hver retning.

Som worst-case kan det antages, at al registreret trafik i spidstimen på Gl. Mælkevej er til og fra parkeringspladsen. Dette svarer således til, at der inden for den mest trafikerede time sker en udskiftning på knap 40 % af de 100 eksisterende pladser. Med en fordobling af kapaciteten på parkeringspladsen er der derved potentielt mulighed for at trafikken også fordobles. Derved kan der forventes en største timetrafik til og fra den permanente parkeringsplads på ca. 160 biler pr. time (80 biler ind og 80 biler ud). Jævnt fordelt over spidstimen giver dette en samlet trafik på ca. 2,5 biler pr. minut.

Da parkeringspladsen er en fjernparkeringsplads og derved fungerer som aflastning for den primære parkeringsplads foran museet på Tane Hedevej, vurderes trafikstigningen på Gl. Mælkevej ikke at være stor uden for højsæsonen, hvor biler primært holder ved museet, og hvor den eksisterende kapacitet på den midlertidige parkeringsplads er tilstrækkelig. Der forventes således kun en marginal ændring i årsdøgntrafikken på Gl. Mælkevej. For juledøgntrafikken hvor der er højsæson vil stigningen være større. Da det ikke forventes at den fordoblede kapacitet medfører en fordobling af trafikken på alle dage i juli, men kun i de allertravleste tidsperioder, som er koncentreret på få dage og timer i løbet af måneden, vurderes den gennemsnitlige juledøgntrafik at stige med ca. 50 %. Den nuværende og forventede fremtidige trafik på Gl. Mælkevej fremgår således af tabel 2.

Tabel 2. Nuværende og forventet fremtidig trafik på Gl. Mælkevej syd for parkeringspladsen

	Nuværende trafik (2018 tælling)				Samlet forventet fremtidig trafik			Forventet stigning i %		
	Talt uge	ÅDT	JDT	Spids- time	ÅDT	JDT	Spids- time	ÅDT	JDT	Spids- time
Gl. Mælkevej	32	182	339	80	191	509	160	5 %	50 %	100 %

3.1.2 Bløde trafikanter

Besøgende skal bevæge sig til fods fra parkeringspladsen til museet ved at benytte den eksisterende sti fra den nordlige ende af parkeringspladsen, jf. figur 1 og figur 6.



Figur 6. Eksisterende sti fra parkeringsplads mod museet.

Denne sti udgør en direkte rute til museet, og med tydelig skiltning om adgangsvejen forventes det ikke at fodgængere vil benytte Gl. Mælkevej mod syd og enten vælge en rute via Østkroen eller langs Tane Hedevej.

Der er dog tale om en natursti, som ikke er egnet for alle, herunder gangbesværede og barnevogne mv. Kørestolsbrugere mv. forventes ikke at benytte parkeringspladsen på Gl. Mælkevej, men i stedet vil de anvende de afmærkede handicappladser på den primære parkeringsplads foran museet på Tane Hedevej.

Oversigtsforholdene hvor fodgængere skal krydse Gl. Mælkevej fra parkeringspladsen til stien mod museet vurderes som gode, da krydsningspunktet er beliggende i ydersiden af en kurve, og hastigheden på Gl. Mælkevej generelt er lav.

4 Afværgeforanstaltninger

Da der vurderes risiko for at ikke-stedkendte, der forlader parkeringspladsen og kører efter GPS, bliver ledt mod nord ad Gl. Mælkevej, bør der opsættes skiltning med højresving forbudt ved udkørsel fra pladsen. Det vurderes at langt de fleste, særligt de ikke-stedkendte, vil respektere dette, hvorved trafikbelastningen af Gl. Mælkevej nord for parkeringspladsen vil være minimal.

For at sikre at fodgængere vælger den nordlige sti fra parkeringspladsen til museet bør der opsættes tydelig skiltning af fodgængerruten. Den nuværende skiltning er ikke tydelig medmindre man står lige foran den, jf. figur 6. Tydeliggørelsen af stien kan også understøttes ved at indrette parkeringspladsen således fodgængere naturligt ledes fra parkeringspladsen og ud til Gl. Mælkevej direkte overfor det sted hvor stien begynder på modsatte side. Dette bør af hensyn til trafiksikkerheden være nord for adgangsvejen til parkeringspladsen, således fodgængere ikke krydser hvor de fleste biler kører ind og ud fra pladsen.

5 Samlet vurdering og anbefalinger

På baggrund af den forventede trafikgenerering til og fra området, forventes der ikke at opstå trafikafviklingsproblemer som følge af udvidelsen af projektet. Trafikken i den største time vil forventeligt udgøre i alt ca. 160 biler (80 biler ind og 80 biler ud), eller hvad der gennemsnitligt svarer til ca. 2,5 biler pr. minut. Denne mertrafik vurderes ikke at medføre trafikafviklingsproblemer hverken på Gl. Mælkevej eller i krydset Gl. Mælkevej/Tane Hedevej.

Den trafikale påvirkning vil være størst i højsæsonen omkring juli-august, samt påsken og efterårsferien, hvor besøgstallet til museet er størst. Da parkeringspladsen er en fjernparkeringsplads og derved fungerer som aflastning for den primære parkeringsplads foran museet på Tane Hedevej, vurderes ændringen i trafikken på Gl. Mælkevej at være meget begrænset uden for højsæsonen.

Den eksisterende skiltning til parkeringspladsen på Gl. Mælkevej fra den primære parkeringsplads foran museet på Tane Hedevej vurderes at være tydelig og tilstrækkelig, således trafikanter bliver gjort opmærksom på den alternative parkeringsplads når den primære plads er fyldt.

For at sikre, at trafikanter på vej væk fra parkeringspladsen ikke kører mod nord ad Gl. Mælkevej, bør der opsættes højresvingsforbud ved udkørslen fra parkeringspladsen.

Af hensyn til trafiksikkerheden anbefales, det at Gl. Mælkevej fortsat er udlagt som en grusvej. Med den beskedne trafikmængde vurderes en grusvej med den nuværende bredde godt at kunne afvikle trafikken til og fra parkeringspladsen. Samtidig sikrer en grusvej at hastigheden holdes lav i forhold til hvis vejen asfalteres.

Da fodgængere mellem parkeringspladsen og museet ikke skal færdes langs Gl. Mælkevej, men naturligt ledes via den nordlige sti til museet, vurderes der ikke at være en trafiksikkerhedsmæssig problemstilling med mange fodgængere langs en smal vej, og risikoen for at fodgængere vælger enten en rute via Østkrogen eller Tane Hedevej vurderes som lille.

I den forbindelse bør stien mellem parkeringspladsen og museet enten opgraderes, således det er muligt at medbringe barnevogne/trækvogn mv, eller der kan indrettes familiepladser og supplerende handicappladser på den primære parkeringsplads, således barnevogne og kørestolsbruger mv. ikke skal benytte stien fra Gl. Mælkevej. Med en samlet kapacitet på knap 300 pladser i alt på den primære parkeringsplads og fjernparkeringspladsen, vurderes der behov for ca. 10 familie- og handicappladser i alt.