

Dato 14.06.2024
Dok.nr. 8767608
Sagsnr. GEO-2023-03776
Ref. AGSC

Resumé af indkomne bemærkninger til Forslag til tillæg 16 til Kommuneplan 2021 og Forslag til lokalplan 05.01.L19 for parkering til Tirpitz samt vurdering af disse

I forbindelse med den offentlige høring af Forslag til tillæg 16 til Kommuneplan 2021 og Forslag til lokalplan 05.01.L19 for parkering til Tirpitz, har Varde Kommune modtaget bemærkninger fra følgende:

| ID | Navn | På vegne af | Bilag | Bemærkninger |
|----|----------------------------|--------------|-------|--------------------|
| 1 | Hans E. S. Christensen | Privatperson | | |
| 2 | Tove Porskjær for 7 naboer | Privatperson | Ja | |
| 3 | Ribe Stift | Myndighed | Ja | |
| 4 | DIN Forsyning | Virksomhed | | Ingen bemærkninger |
| 5 | Michael Plesner Østergaard | Privatperson | | |
| 6 | Naturstyrelsen Blåvandshuk | Virksomhed | Ja | |
| 7 | Anne Pedersen | Privatperson | | |

Trafik og parkering

ID 1 vil gerne, at der kommer en parkeringsplads på Gl. Mælkevej, da der i dag sker mange farlige parkeringer langs vejene i området, hvor biler og fodgængere blandes sammen. Der var ikke problemer med denne type parkeringer, da den midlertidige parkeringsplads var i brug.

ID 2 mener, at den gældende lokalplan for Tirpitz angiver, at adgang til/fra museet skal foregå fra Tane Hedevej. Desuden henvises til Byrådets principbeslutning d. 05.12.2023 om, at både stien og vejarealer benyttes som adgang til Tirpitz fra parkeringspladsen, at cykelstien langs Tane Hedevej udvides med en gangbane, og at Gl. Mælkevej udvides med plads til gående. ID 2 mener således ikke, at lokalplanen er i overensstemmelse med ovenstående ift. adgang til og fra museet. ID 2 mener, at en adgangsvej/sti langs Gl. Mælkevej mv. bør indgå i lokalplanen jfr. Byrådets beslutning.

ID 2 mener, at benyttelsen af parkeringspladsen vil medføre en voldsom belastning med kørsel, smækken med bildøre, snakken mv. ift. et stilleområde ad en lille grusvej ved sommerhuse. Alle gæsterne henvises til trampestien, hvilket er en meget høj aktivitet og en stor belastning inkl. støj mv. ID 2 mener derfor, at parkeringspladsen bør placeres et andet sted – fx langs Tane Hedevej. Det kan ligeledes være relevant at indsætte en shuttlebus, hvilket også kan tilgodese udfordringerne med trængsel i Blåvand midtby.

ID 2 mener, at der er behov for en undersøgelse som grundlag for en vurdering fremfor antagelser/skøn. Der skal sammenlignes med andre store attraktioner i hele verden ift. pladsreservation, tidsbestilling, lokal transport mv. ID 2 mener, at der ikke er taget højde for den erfaringsmæssige relativt store mængde af ekstra-kørsler, der opstår ved, at der ikke planlægges opsættelse af elektroniske skilte til information om det aktuelle antal ledige pladser på p-pladsen foran museet. Desuden er der alene tale om trafik som følge af parkeringspladsen, hvortil kommer trafik af lokalområdets beboere, gæster, håndværkere mv. ID 2 konstaterer, at beregningsgrundlaget ikke er dækkende og resultatet derfor ikke retvisende. Følgelig anbefaler og forventer vi en yderligere undersøgelse og vurdering.

ID 2 mener, at det er afgørende, at parkeringspladsen ikke benyttes til andre køretøjer end personbiler, da større køretøjer forårsager rystelser og sætningsskader. Hvordan sikres det?

ID 2 og ID 5 vil spørger hvordan Varde Kommune vil sikre 'At parkeringspladsen alene er åben 1 time før museets åbningstid og lukker 1 time efter museets åbningstid' som anført i lokalplanen.

ID 7 oplyser, at de har oplevet væsentligt mere trafik med busser og personbiler i de perioder, hvor den midlertidige parkeringsplads har været i brug, hvilket har betyder mere støv, støj og trafik. ID 7 vurderer, at det også vil være tilfældet med de nye planer, og ID 7 er derfor imod at planerne gennemføres.

Vurdering:

Formålet med lokalplanen er bl.a., at der kan etableres en permanent parkeringsplads for at kunne imødekomme efterspørgsel på parkering til museet, dette særligt i højsæsonen. Herved skal lokalplanen også indirekte medvirke til, at der ikke opstår farlige og ulovlige parkeringer, ved at tilbyde gæsterne et alternativ til parkering i vejsiden.

I forbindelse med hhv. Udvalget for Plan og Teknik møde og Økonomi- og Erhvervsudvalgets møde den 14/3 2024, blev det besluttet at sende forslag til Kommuneplantillæg 16 og Forslag til Lokalplan 05.01L19 i 8 ugers offentlig høring.

I sagsfremstillingerne står det beskrevet, at forvaltningen anbefaler af hensyn til trafiksikkerheden, at Gl. Mælkevej fortsat er udlagt som en grusvej, fordi hastigheden dermed holdes lav i forhold til, at vejen asfalteres. En grusvej medfører flere støvgener end asfalterede veje, mens en asfalteret vej giver en

højere hastighed end en grusvej. Det bør sikres, at der ved parkeringspladsen foran museet findes handicap- og familiepladser. Dette er indskrevet som et vilkår i lokalplanens §11.2.

En sti langs Gl. Mælkevej og Tane Hedevej er ikke en del af selve lokalplanområdet. Af beslutningen på Byrådsmødet d. 5/12 2023 fremgår det, at Gl. Mælkevej skal udvides med plads til gående, og Tane Hedevej udvides, så stien er opdelt i henholdsvis cykel- og gangbane. Udvidelsen vil ske uafhængigt af lokalplanen og lokalplanens realisering er ikke afhængig heraf.

I miljøvurderingen tages der fortsat udgangspunkt i, at de bløde trafikanter benytter stien mellem parkeringspladsen og museet. Hvis det opleves, at fodgængere i større omfang vælger at gå langs Tane Hedevej, kan Gl. Mælkevej og cykelstien langs Tane Hedevej mellem Gl. Mælkevej og Tirpitz benyttes. Det undersøges på nuværende tidspunkt om Tane Hedevej kan suppleres med en selvstændig gangsti til den kommende udvidelse af den eksisterende cykelsti, så disse er indrettet til, at fodgængere sikkert kan færdes denne vej.

Det er vedtaget som en del af miljøvurderingens overvågningsprogram, at der kontinuerligt skal vurderes på, hvorvidt gæsterne som forudsat anvender naturstien som adgang til museet eller om gæsterne går langs Gl. Mælkevej.

Ved at etablere en supplerende parkeringsplads, hvor adgangen til museet sker via en eksisterende natursti og ikke via Tane Hedevej, vurderes det, at der ikke ændres i det grundlæggende princip om at vejadgang sker fra Tane Hedevej. Det er her museet har adresse, og det er der, deres indgang er.

Varde Kommune vurderer fortsat, at en placering af parkeringspladsen ved Tane Hedevej 43, eller tilsvarende længere væk, ikke er hensigtsmæssig grundet afstanden til museet. Det vurderes generelt, 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 vil derfor 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. Det vurderes ligeledes, at udvidelse af den eksisterende parkeringsplads syd for Tane Hedevej ud for Gl. Mælkevej ikke vil være hensigtsmæssig, da området er delvist klitfredet, §3-beskyttet, fredet og registreret som eksisterende værdifuld natur og økologisk forbindelse i Grønt Danmarkskort og herved markant kraftigere beskyttet end planområdet. Desuden vil en udvidelse af parkeringspladsen på sydsiden af Tane Hedevej medføre, at flere gæster vil skulle krydse Tane Hedevej til fods, hvilket i forhold til trafiksikkerheden ikke er hensigtsmæssigt.

Der har været foretaget trafiktællinger i området. Trafiktællingerne er foretaget i uge 32 i 2018 i forbindelse med, at der var etableret en midlertidig og tidsbegrænset parkeringsplads i området. Den midlertidige parkeringsplads havde plads til ca. 100 biler.

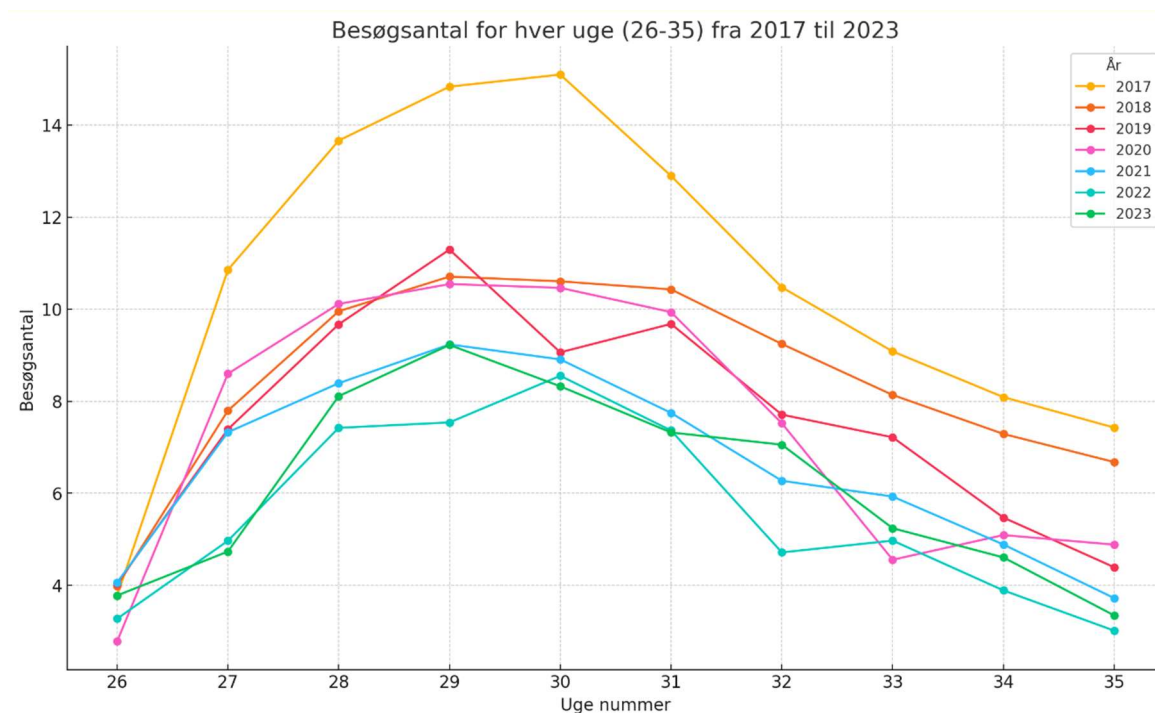
Der er i den travleste time registreret 77 biler på Gl. Mælkevej. Dette er trafik både til museet og almindelig offentlig trafik på vejen.

Det er herfra antaget – som udtryk for en worst case betragtning, at al trafikken er til og fra parkeringspladsen. Denne trafik er herfra ekstrapoleret til det dobbelte, svarende til at hele den nye plads har samme udskiftningsrate.

Ekstrapoleringen svarer til, at både den offentlige trafik og trafikken til parkeringspladsen begge er fordoblet, og at stigningen også er tidsmæssigt sammenfaldende.

Ifølge besøgstal fra Varde Museerne er gennemsnittet for den mest travle uge i juli, ca. 1.500 gæster om dagen og med et gennemsnit på 1000-1.300 pr. dag i ugerne 28-32 for årene 2021, 2022 og 2023.

Tallene for årene 2018-2020 er ca. 300 højere pr. dag, mens 2017 – der er åbningsåret – er markant højere.



Figur 1 Graf over udviklingen i besøgstal i ugerne 26-35 i perioden 2017-2023. Antal besøgende er angivet i tusinder. Kilde: Varde Museerne

Som det fremgår af grafen, følger besøgstallene samme mønster, dog ses det, at besøgstallene generelt har været faldende.

Varde Museerne oplyser desuden, at parkeringspladsen på Gl. Mælkevej typisk kun bliver brugt de dage, hvor der i gennemsnit er mere end 800 gæster.

Der er foretaget en trafikvurdering, hvor det er forudsat, at trafikken på Gl. Mælkevej ville blive fordoblet, herunder som følge af en øget brug af en parkeringsplads på Gl. Mælkevej, i forhold til 2018 niveauet.

Med udgangspunkt i de faktiske besøgstal, ses der ikke et væsentligt grundlag for at antage, at trafikken skulle være mere end fordoblet, faktisk burde trafikken til og fra museets parkeringsplads i stedet være svagt faldende i perioden. Der er foretaget trafiktællinger i 2018 med en julidøgnstrafik på 340 biler.

Det er på den baggrund vurderingen, at trafikberegningerne er foretaget på et retvisende grundlag, herunder et grundlag, der har taget udgangspunkt i en større trafikbelastning end der reelt må forventes som følge af museets aktiviteter.

Parkeringspladsen foran museet ligger ud mod Tane Hedevej, og kan forholdsvis let overskues fra Tane Hedevej. Effekten af dynamisk (elektronisk) parkeringsvejvisning vil derfor være begrænset. Der vejvises med faste tavler fra Tane Hedevej mod parkeringspladsen på Gl. Mælkevej.

I lokalplanens vilkår for landzonetilladelse, i § 11.2, er det bl.a. fastsat som et vilkår for etableringen, at parkeringspladsen alene er åben 1 time før og 1 time efter museets åbningstid, samt at der er opsat skraldespande. Såfremt vilkårene ikke efterleves, vil der være grundlag for, at Varde Kommune kan håndhæve forholdet.

I lokalplanen er angivet et princip for indretningen af parkeringspladsen. Pladsen er indrettet til personbiler, og der er ikke parkeringsmulighed for tunge køretøjer, herunder busser og lastbiler. Indretningen af en parkeringsplads kræver foruden Varde Kommunes tilladelse som plan- og vejmyndighed også tilladelse fra politiet i forhold til pladsens indretning. Såfremt der opleves udfordringer med at større køretøjer anvender pladsen, kan Varde Kommune i samråd med politiet træffe beslutning om, at der f.eks. opsættes forbudstavler for køretøjer over 3500 kg. Såfremt der skal ændres på indretningen, og dermed brugergruppen, kræves der således tilladelse i hht. forskellige love og myndigheder.

Afledte justeringer:

Ingen.

Servicebygning

ID I mener, at servicebygningen med wc til gæsterne bør bygges.

Vurdering:

Der er ikke lovhjemmel til at stille krav om straks etablering af toiletbygningen i en lokalplan. Det er dog naturligvis intentionen og museets ønske, at toiletbygningen etableres for at forhindre de gener, der har været hidtil, og for at tilbyde museets gæster ordnede forhold.

Afledte justeringer:

Ingen

Påvirkning af natur og landskab

ID 2 oplyser, at hele matr. 56 d Vandflod er karakteriseret som potentiel natur og potentielle økologiske forbindelser. ID 2 mener, at gennem de seneste 15-20 år har området henligget som brakmark med stor konsekvens for flora og fauna. Området er raste- og fourageringsplads for pattedyr, krybdyr, fugle og insekter samt forbindelsesvej/transit mellem de omgivende fredede eng- og hedeområder. Forskning understreger værdien af åbne græsarealer ift. biodiversitet. ID 2 henviser til billeder og video af diverse dyr og insekter.

ID 2 henviser til miljørapporten for den gældende lokalplan for Tirpitz, hvor der blev fundet hugorme og markfirben i området omkring Tirpitz. I forbindelse med undersøgelserne forud for den nye lokalplan blev der fundet færre bilag IV-arter. ID 2 vurderer, at en reduktion af bestanden af såvel bilag 4 arter samt andre krybdyr er et resultat af den kraftigt øgede trafik i området og at den voldsomme færdsel er årsag til ødelæggelser i det klitfredede naturområde, herunder trampestien og forøget risiko for en varig ændring af biodiversiteten. Iagttagelserne i 2013 er baseret på en enkelt undersøgelse og til trods for adskilligt gentagne feltundersøgelser i 2023 findes langt færre eksemplarer af krybdyr, herunder af bilag 4 arten, markfirben. Tendensen ses allerede i 2020, hvilket er få år efter åbningen af museet. Iagttagelserne i 2023 efter corona-nedlukningen, hvor museet var nedlukket og området ikke blev besøgt af museumsgæster taler sit tydelige sprog med en markant nedgang.

ID 2 mener, at vurderinger af adgang til stier mv. som beskrevet i miljøvurderingens bilag 2.3 om markfirben og trafikvurderingen ikke er i overensstemmelse med Naturbeskyttelsesloven, og at ekspertvurderingerne kan drages i tvivl, da de ikke er retvisende.

ID 2 henviser til luftfotos og fotos af trampestien, og vurderer, at opsætning af et lavt fodhegn på 2 udvalgte steder ikke vil have den ønskede virkning for stien i sin hele længde, udvidelser vil fortsat komme til skade for naturen i det klitfredede område. ID 2 vurderer, at vedtagelsen af Lokalplanforslaget ikke kan indeholde et tilsagn om og godkendelse af naturstien/trampestien som direkte adgangsvej mellem parkeringsplads og museum, men må kræve en særskilt vurdering. Nærværende iagttagelser vil også indgå i klage til Planklagenævnet.

ID 5 mener, at realisering af lokalplanen vil være en væsentlig ændring af områdets landskabelige og visuelle forhold og tillige skal lokalplanen sikre, at der langs Gl. Mælkevej opføres en afskærmning, der skal skærme sommerhusene på Østkrogen og Gl. Mælkevej mod støj og begrænse de visuelle gener. Miljørapporten burde på baggrund af dette have indeholdt en vurdering af de visuelle og landskabelige forhold. Finder kommunen anledning til at supplere miljørapporten med en vurdering heraf?

ID 5 finder ikke, at det i tilstrækkelig grad er undersøgt og vurderet om det samlede projekt (etablering af 200 parkeringspladser, toiletfaciliteter, øget anvendelse af natursti samt terrænregulering i området mv.) vil beskadige eller ødelægge eventuelle yngle- eller rasteområder for bilag IV-arter, herunder særligt strandtudsen, i området og i de tilgrænsende områder. Ifølge ID 5 kan lokalplanområdet og de omkringliggende arealer potentielt være yngle- eller rasteområde for strandtudsen og markfirben og dermed bør der også være en mere grundig behandling af dette – både i anlægsfasen og efter projektets realisering.

ID 2 oplyser, at EU i februar 2024 vedtog en lov om naturgenopretning, således at genoprette 20% inden 2030 af EU's land- og havområder. At tilgodese området omkring museum Tirpitz og naturkilen mellem Blåvand og Ho er indlysende i opfyldelsen af denne forordning.

ID 2 har et ønske om, at området også i fremtiden skal stå som et fyrtårn for alle præget af ubeskrivelig smuk natur, hvor omsorg for bevarelse af naturen er i højsædet. Med et stigende antal turister - fordelt over næsten

hele året i huse, som er langt større end tidligere - stiger trykket på området. Det vil kræve en indsats af både Varde kommune og Varde museer at bevare/genoprette området.

ID 5 mener, at miljørapporten er mangelfuld i forhold til en fyldestgørende vurdering af hvilken påvirkning den kunstige klit vil have på området, herunder naturtyper samt bilag IV arter. Hvad ligger til grund for vurderingen af påvirkningen?

ID 5 mener, at der vil være en væsentlig øget belastning på naturstien, der forløber gennem et værdifuldt hede- og klitområde, efter etablering af parkeringspladserne. Miljørapporten bør omfatte en mere dybdegående vurdering af påvirkningen på hede- og klitområdet som følge af den øgede belastning på naturstien. Kan kommunen henvise til om der foreligger dokumentation eller erfaring for i hvilket omfang ledehegnet vil have en afværgende effekt i forhold til påvirkningen på hede- og klitområdet.

ID 6 (Naturstyrelsen) har ingen kommentarer til forslaget udover, at Naturstyrelsen ejer arealerne umiddelbart nord og øst for den foreslåede nye p-plads, og det er §3 beskyttet natur (hede og eng). ID 6 forudsætter naturligvis, at naturværdierne på disse arealer ikke kompromitteres ved anlægget, og dets efterfølgende anvendelse. ID 6 vurderer dog ikke, at risikoen er stor herfor, men forventer, at hvis det sker, så vil kommunen gennemføre tiltag, der udbedrer og modvirker evt. skader. Mht. de klitfredede arealer ifm. stien til Tirpitz fra den planlagte p-plads, har ID 6 ingen holdning til disse, men vil for en ordens skyld henvise til Kystdirektoratets bemærkninger af 19. februar 2024. Af Kystdirektoratets bemærkninger til afgrænsningsnotatet til miljøvurderingen fremgår det, at reglerne om klitfredning administreres restriktivt, og at der er givet dispensation til et lavt fodhegn langs de mest udsatte dele af stien d. 21.12.2022. Kystdirektoratet understreger, at det er vigtigt, at påvirkningen af stien og de klitfredede arealer samt påvirkning af bilag IV-arter indgår i miljøvurderingen.

Vurdering:

Der er i 2020 foretaget en grundig besigtigelse af planområdet og dets grundlag for at være levested for markfirben og strandtudser.

Det er efter besigtigelserne, der dækkede så stor en del af feltzonen, at det var 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.

Det blev ved samme undersøgelse konkluderet, at matr.nr. 56d Vandflod By, Oksby ikke rummer søer eller periodisk oversvømmede arealer, så det er ikke en mulig ynglelokalitet for strandtudse.

Strandtudser vil heller ikke anvende det flade areal som rasteplass (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 strandtudsen 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.

Der er desuden ingen egnede ynglesteder for strandtudse i form af lavvandede temporære søer og omgivet af ekstensive lysåbne engarealer i en omkreds af 1 km. Den nærmeste registrering af strandtudse er på en eng ca. 1100 m sydvest for parkeringspladsen. På grund af det høje publikumstryk ved Blåvand vil man kunne forvente registreringer tættere på, hvis der var egnede levesteder.

Det er klart, at en omdannelse fra græsmark i ekstensiv omdrift til parkeringsplads, vil ændre i både brugen af arealet og arealets indretning, og herved også for levesteder for en række dyrearter, herunder både insekter og pattedyr. Varde Kommune har på baggrund af egne og konsulents besigtigelse ikke viden om eller grundlag for mistanke om, at planområdet skulle være levested for andre beskyttede arter, og vurderer på den baggrund ikke, at realiseringen af en grusparkeringsplads med omkringliggende landskabsformationer på nogen måde kan påvirke den økologiske funktionalitet i området.

De arter, som kan identificeres på billederne i høringssvar ID 1 er okkergul pletvinge, grøn køllesværmer (metalvinge), lille ildfugl, markfirben, græsrandøje, vortebider og glat skarnbasse. En enkelt natsommerfugl. De fouragerende fugle kan ikke identificeres ud fra billederne.

Alle de viste insekter er rødlistevurderet til at være Least Concern (LC). De er dermed ikke truet, og er udbredte. Det stemmer også godt overens med, at de findes på en ekstensiv græsmark med sparsom og lav vegetation. De er ikke truet af projektet.

Markfirben er rødlistevurderet til at være Vulnerable (VU). Selve marken er ikke et levested for markfirben, hverken som yngle- eller rastested. I stedet for findes de i de mere kuperede klitter.

Planområdet indgår som en brik i en større sammenhæng af lysåbne naturarealer, sommerhusgrunde, åbne græsstykker, beplantninger og plantager alt sammen ejet både af private og af offentlige myndigheder.

Det er vurderet samfundsmæssigt nødvendigt at etablere parkeringspladsen for dels at tilgodese mulighederne for at besøge museet samtidig med, at der kan ske en hensigtsmæssig afvikling af trafikken og med mindst mulig påvirkning af naboer, landskab og natur. I denne samlede vurdering er det konkluderet, at uanset hvilket areal indenfor nærområdet, der planlægges for, vil der kunne opstå behov for en interesseafvejning i forhold til førnævnte. Med udgangspunkt i, at der ikke findes strengt beskyttede arter, at der findes en eksisterende infrastruktur i form af stier og veje, områdets nærhed til de sammenhængende planlagte områder, det begrænsede antal naboer, der berøres direkte, alternative forslag samt de afværgeforanstaltninger, der er stillet som vilkår og betingelser for ibrugtagning, da vurderes det ud fra en samlet interessevaretagelse, at planlægningen er foretaget på den mest hensigtsmæssige måde.

Størstedelen af lokalplanområdet er udpeget som potentiel værdifuld natur jf. Grønt Danmarkskort, mens en mindre del er udpeget som eksisterende værdifuld natur.

Ifølge 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.

Ifølge retningslinje 20.7 i Kommuneplan 2021, er der indenfor potentiel værdifuld natur og økologisk forbindelse i det grønne Danmarkskort mulighed for at planlægge for byvækst, infrastruktur og andre tekniske anlæg. Ligeledes kan der forventes tilladelse, godkendelse eller dispensation til byggeri, anlæg og andre projekter, såfremt det ikke vil blokere for muligheden for økologisk forbindelse eller hindre muligheden for naturudvikling på tilstødende arealer.

I forbindelse med planlægningen er det vurderet, at der ikke vil ske en påvirkning af eksisterende værdifuld natur, da der ikke tillades ændringer i denne lille del af lokalplanområdet, og at planlægningen ligeledes ikke vil hindre udvikling af natur mv. på tilstødende arealer.

I foråret og sommeren 2023 er der gennemført et feltstudie, for at kunne kortlægge udbredelsen og brug af habitater for markfirben i området nord for Tirpitz-museet. Metoden til undersøgelsen adskiller sig fra tidligere undersøgelser i området, herunder i forhold til både undersøgelsen af planområdet i 2020 og undersøgelsen forud for vedtagelsen af Lokalplan 05.10.L01 for selve museet i 2014. Det konkluderes på baggrund af undersøgelserne, at der ikke er risiko for en påvirkning af markfirbens lokalbestand ved Tirpitz i forbindelse med etableringen af parkeringspladsen og deraf følgende forøget færdsel på stien. Der lægges særlig vægt på, at stien og de tilstødende øst- og vestvendte skrænter i dag ikke anvendes af markfirben som enten yngle- eller rastested. Der vurderes, at slid i form af menneskelig færdsel kan være med til at sikre en kontinuerlig forekomst af barjordsflader med mineraljord til termoregulering, fordi successionen ellers vil medføre, at habitatet bliver for stabil. En sandet stis lineære profil begrænser i tillæg ikke artens mulighed for spredning. Menneskelig færdsel er dermed ikke en trussel mod opretholdelsen af den økologiske funktionalitet af bestanden af markfirben ved Tirpitz.

Parkeringspladsen vil desuden hovedsageligt blive anvendt ved spidsbelastning og i højsæsonen, hvor markfirben i mindre omfang har behov for termoregulering i tidsrummet, hvor museet har åbent. Sammenfattende afvises der en forringelse af bilag IV-arten markfirbens yngle- og rasteområdes eller den økologiske funktionalitet af disse, hvorfor artens habitat opretholdes på mindst samme niveau som, hvis der ikke udarbejdes et plangrundlag for parkeringspladsen.

Det kan være svært direkte at sammenligne resultaterne fra forskellige undersøgelsesmetoder. Metoden, der er anvendt ved de seneste undersøgelser med udlæg af transekter i områder, der blev vurderet relevante, er jf. nyeste anbefalinger til feltregistreringer, bl.a. fra *Therkildsen, O.R., Søgaard, B. og Adrados, L.C., 2019, Overvågning af markfirben *Lacerta agilis* – Teknisk anvisning til ekstensiv overvågning, Amphi Consult og Institut for Bioscience, Århus Universitet.*

Transekterne er udlagt ved sydvendte skrænter med sparsom opvækst, og hvor der er blevet vurderet, at der er størst sandsynlighed for at registrere forekomst af individer. Stien imellem parkeringspladsen og Tirpitz indgik i sin helhed som en transekt. Transekterne er blevet suppleret med refugieplader. Disse kan på grund af solopvarmning, og pga. deres potentiale som skjulested for firben potentielt tiltrække markfirben og derved øge chancen for registrering af tilstedeværelsen af markfirben på det sted hvor de er blevet udlagt.

Kendte lokaliteter med registreringer i Varde Kommune er området ved Blåvands fyrtårn og klitterne udenfor Hvidbjerg Strand. Begge er præget af meget færdsel, men har ikke medført, at arten ikke længere er i området.

I foråret 2024 har forvaltningen også fundet markfirben på den stejle sydvendte skrænt langs Tane Hedevej imellem Tirpitz og Gammel Mælkevej. Denne stejle skrænt ligger lige op ad en meget brugt cykelsti, og alligevel findes der her markfirben.

Antagelsen om, at færdsel resulterer i færre krybdyr, vurderes at være ubegrundet, hvorimod tab af egnede levesteder vil være den største trussel. Stierne skal derfor ikke asfalteres eller på anden vis stabiliseres, da dette vil være en større risiko for arten.

Den kunstige klit er anlagt på en flad mark, som på grund af den tidligere drift ikke var egnet som yngle- eller rastested for markfirben. Den kunstige klit vil dog i højere grad kunne blive et egnet rastested for arten, fordi den giver en god sydvendt soleksponering.

Menneskelig færdsel vurderes ikke at være en trussel mod markfirben, hvis der i øvrigt er egnede levesteder.

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 bl.a. større tekniske anlæg.

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. Det vurderes, at indpasning af parkeringsarealet i det åbne land, dvs. i karakterområdet Oksby Vrøgum Hede- og Plantagelandskab, sker med respekt for eksisterende landskabsværdier, som er gennemgået i afsnittet om karakterområdet. Det vil sige at planlægning for parkeringspladsen imødekommer kommuneplanens retningslinjer for landskab. Dette vurderes primært på baggrund af områdets afgrænsede størrelse, den konkrete placering i et ekstensivt dyrket areal, og ved at parkeringspladsen afskærmes visuelt. Afskærmningen foretages ved at ændre terrænet i et afgrænset område, men til en klittypologi, der findes i det tilgrænsende landskabsområde, både med hensyn til form, materialevalg, størrelse og beplantning.

Parkeringspladsen etableres med grusbelægning og med trug til nedsivningen. Beplantningen skal i høj grad bestå af den beplantning, der forekommer i områderne omkring parkeringspladsen, og skal samtidig kunne overleve i et trug til nedsivning af regnvand.

På parkeringspladsen vil der alene være mulighed for at opføre én toiletbygning, som afskærmes som tidligere beskrevet, og som i størrelse, materialevalg og farve, er afpasset til området, således at den blot opleves som en silhuet, og træder i baggrunden for landskabsoplevelsen.

Lokalplanens påvirkning på landskabet har ikke været en del af miljøvurderingen. I forbindelse med udarbejdelsen af plandokumenterne er der foretaget en vurdering af planlægningens påvirkning på forskellige emner, herunder på områdets landskabsarkitektoniske værdi. I forbindelse med udformningen af lokalplanen og dennes bestemmelser, er det ved den indledende vurdering af om der for planlægningen skulle udarbejdes en miljøvurdering vurderet, at der i lokalplanens redegørelsesdel er foretaget en tilstrækkelig og korrekt beskrivelse af landskabet, landskabskarakteren, beskyttelseshensyn og forholdet til nationale interesser, herunder en beskrivelse af lokalplanens vilkår og betingelser for ibrugtagning, således at der ikke er grundlag for at foretage en nærmere miljøvurdering af planlægningens påvirkning på landskabsoplevelsen mv.

Varde Museerne har den 21/12 2022 modtaget en dispensation at opsætte en afskærmning langs dele af stien, for at forhindre, at gående udvider stien, ved at gå i områder, hvor der ikke tidligere har været sti. Processen vedrørende dispensationen er varetaget af Kystdirektoratet, som er myndighed på området. Det fremgår af miljøvurderingen og af billederne i de indkomne hørings svar, at der er sket en u hensigtsmæssig udvidelse af stien.

Det er af luftfotos tydeligt, at forandringer i stiens udbredelse og sliddet er meget begrænset efter 2020, dog med enkelte forandringer, primært udvides stien i området tættest ved Gl. Mælkevej, dvs. i det område, hvor der er mulighed for at opsætte fodhegn.

Det er ved miljøvurderingen vurderet og konkluderet, at såfremt stien benyttes i samme omfang som tidligere, så vil det tiltagende slid på udvalgte strækninger igen indfinde sig.

Der er derfor behov for at indarbejde afværgeforanstaltninger til at forhindre yderligere slitage på klit- og hedearealerne langs stien. Der er derfor i miljøvurderingen indsat krav om en overvågning af sliddet hen over 3 turistsæsoner, for at vurdere om sliddet omkring naturstien udvikler sig u hensigtsmæssigt og med blotlægningen af yderligere områder med sand. Såfremt sliddet fortsat udvikler sig, skal yderligere afværgeforanstaltninger overvejes og dette skal sammenholdes med den fortsatte udvikling i besøgsantallet.

Forud for den endelige behandling er forvaltningen blevet opmærksom på, at der skal tilføjes et vilkår i lokalplanen om, at fodhegnene langs stien, som Kystdirektoratet har givet dispensation til, og som nævnes i miljøvurderingen, skal etableres.

Det er vigtigt at bemærke, at det vurderes, at stier i klitlandskabet er ikke en trussel for biodiversiteten. Hvis man fx ser på luftfotos for skydeterrænet nord for Blåvand, ses der udbredt slid i form af kørespor. Forsvarets øvelsesterræn har noget af den bedste natur i landet, netop fordi der er en moderat grad af forstyrrelse, som er nødvendig for et stort antal nicher og dermed artsrigdom.

I forhold til brugen af stien henvises til naturbeskyttelsesloven §§ 25 og 26, som i forvejen giver offentligheden ret til at færdes på såvel stien som de klitfredede arealer. Det bemærkes her, at stien ligger forholdsvis lavt i terrænet, og at der er ikke tegn på slid på skrænterne. I øvrigt er manglende dynamik en større trussel mod såvel klit- som hedenaturtyper.

Varde Kommune har kendskab til den lov om naturgenopretning, som ID 2 nævner. Loven er vedtaget af EU-parlamentet, men er blevet afvist af nogle af medlemslandene, hvorfor det ikke vides om den bliver implementeret.

Afledte justeringer:

Følgende vilkår tilføjes i lokalplanens § 11.2: *At der er etableret fodhegn langs stien til museet jf. dispensation fra Kystdirektoratet.*

Dispensation fra Kystdirektoratet

ID 5 spørger hvornår Varde Kommune har modtaget Kystdirektoratets dispensation fra klitfredningsbestemmelserne til at opsætte et fodhegn – ID 5 mener ikke, at den har været i høring hos relevante parter.

Vurdering:

Varde Museerne har den 21/12 2022 modtaget en dispensation at opsætte en afskærmning langs dele af stien, for at forhindre, at gående udvider stien, ved at gå i områder, hvor der ikke tidligere har været sti. Processen vedrørende dispensationen er varetaget af Kystdirektoratet, som er myndighed på området.

Afledte justeringer:

Ingen

Vandkvalitet og spildevand

ID 2 ønsker at vide hvordan Varde Kommune vil sikre at reglerne for nedsivning af spildevand overholdes af hensyn til naturen?

ID 5 spørger om terrænreguleringen og håndtering af regnvand på parkeringspladsen vil have en påvirkning på vandkvaliteten i området?

Vurdering:

Der er ikke lovhjemmel til at stille krav om straks etablering af toiletbygningen i en lokalplan. Det er dog naturligvis intentionen og museets ønske, at toiletbygningen etableres for at forhindre de gener, der har været hidtil, og for at tilbyde museets gæster ordnede forhold.

I forbindelse med ansøgning om byggetilladelse til et toilethus, vil der også skulle redegøres for og ansøges om tilladelse til at nedsive spildevand. I forbindelse med sagsbehandlingen vil afstandskrav til grundvand, skel, beskyttede områder mv. indgå i sagsbehandlingen på lige fod med sagsbehandlingen i tilsvarende sager.

Der er ikke viden om eller mistanke om, at en terrænregulering direkte eller indirekte i området skulle medføre en forandring i vandkvaliteten i området. Terrænreguleringen ifm. anlæg af parkeringspladsen vil være meget beskeden og vil derfor ikke have nogen nævneværdig indflydelse på grundvandet. Nedbør skal håndteres lokalt på parkeringspladsen. Der skal ikke ske nogen afledning af vand bort fra parkeringspladsen. Det er almindelig praksis, at parkeringspladser i naturområder består af et lag af stabilgrus og at regnvand nedsiver gennem gruslaget. Eventuel udvaskning af mindre olierester ifm. parkering af køretøjer vil som udgangspunkt fordampe fra overfladen (lette kulbrinter) eller nedbryde i gruslaget (tunge oliestoffer). Erfaringer fra andre parkerings- og oplagspladser har vist, der som udgangspunkt ikke sker nogen forurening af jorden under gruslaget og grundvandet. Ved større udslip af miljøfremmede stoffer skal der naturligt altid ske en hurtig oprydning.

Varde Museerne, Varde Kommune, lodsejer og hvem der for øvrigt måtte ansøge om tilladelser iht. lokalplanen, skal naturligvis overholde lokalplanen og anden lovgivning. Såfremt der ansøges om dispensationer, vil Varde Kommune behandle disse iht. gældende lovgivning, herunder foretage nabohøringer iht. lovgivningen.

Afledte justeringer:

Ingen

Forhold til kirke

ID 3 (Ribe Stift) vurderer, at lokalplanforslaget ikke vil medføre påvirkning af udsyn fra eller indsyn til kirkerne i Ho og Blåvand, og at det ikke vil virke generende for kirkers omgivelser. Ribe Stift har derfor ingen bemærkninger til planforslaget.

Vurdering:

Stiftets vurdering er taget til efterretning.

Afledte justeringer:

Ingen

Støj

ID 2 sætter spørgsmålstejn ved beregning og vurdering af støjpåvirkningen. Beregning af 480 biler pr. dag og alene ud og indkørsler afklarer en støjpåvirkning inden for støjgrænserne. Da grundlaget for anlæggelse af en parkeringsplads primært er behovet i højsæsonen, må det anføres, at beregningen og følgelig vurderingen ikke er retvisende. Der er således behov for en vurdering af de rette forventede person – og bilantal.

Det forventede gæsteantal gennem området fra og til parkeringsarealet på Gl. Mælkevej er 2100 gæster pr dag x 2 svarende til 151.600 gæster i højsæsonens 6 uger. 2100 gæster pr dag med 3 pers/bil svarer til 700 biler pr dag, svarende til en næsten 50% forøgelse i forhold til beregningen.

ID 2 mener, at ud over ind- og udkørsler bør støj vurderes fra smækkende bildøre, samt menneskelig støj fra det enormt store antal personer – alene vurderet i museets åbningstid svarende til 10 t dagl.

Dette skal ses i sammenhæng med, at den planlagte klit- og hedelignende formation om hele lokalplanområdet alene er for at reducere de visuelle gener som beskrevet i §§ 8.2.3 og 8.1.1. og ikke har betydning for støjpåvirkningen.

ID 2 mener således, at der er behov for en ny og mere retvisende vurdering af støjpåvirkningen af området ikke mindst relateret til, at naboområdet er sommerhuse med lige store grænseværdier for støj samtlige ugedage og ikke forskellige værdier for hverdage og weekend.

Vurdering:

Der er foretaget en støjberegning, med udgangspunkt i, at der ca. 480 parkeringsoperationer i døgnet, fordelt over en periode fra kl. 8-20 og med flest operationer fra kl. 10-14.

En parkeringsoperation er enten

- kørsel fra offentlig vej til parkeringsbås + parkering i båsen ELLER
- udkørsel fra båse + kørsel fra båse til offentlig vej.

Hver operation er sat til 30 sekunder som standardtal fra Miljøstyrelsens støjdatabase.

Støjberegningen omfatter således støjen fra biler, der kører samt fra ind- og udstigning, herunder smækkende bildøre. Det er i den forbindelse vurderet, at afstanden til naboerne er for stor til, at der skal gives tillæg for impulsstøj fra smækkende bildøre, dvs. støjen fra smækken med bildøre er medregnet, men der er ikke givet impulstillæg for smækken med bildøre.

Beregningen omfatter ikke tale og høje råb fra personer i området. Der er ikke medregnet impulsstøj, da der er tale om museumsgæster, der ikke forventes at råbe, men at tale. Der kan komme udbrud, herunder høj tale fra både børn og voksne, men ikke i særligt stort omfang.

Afstanden fra parkeringsarealet til nærmeste sommerhusgrund er mere end 20 m, herunder afgrænset af en offentlig vej. Der er derfor ikke foretaget nærmere beregninger på den menneskeskabte støj.

Ifølge museets besøgstal har der i de travleste uger været op til ca. 1.500 gæster om dagen. Erfaringen fra museet er, at ved ca. 800 gæster om dagen begynder kapaciteten på parkeringspladsen langs Tane Hedevej at blive opfyldt. Parkeringspladsen foran museet har ca. 100 pladser, og de benyttes ca. 2 gange om dagen. Det erfaringsmæssige tryk på parkeringspladsen ved Gl. Mælkevej er således, at der ved ca. 1.500 gæster, vil være behov for at benytte 100 pladser ca. 2 gange i døgnet, dvs. at parkeringspladsen genererer en trafik på ca. 200 biler ind og ud, altså 400 parkeringsoperationer. Beregningerne er foretaget med udgangspunkt i 480 parkingsoperationer.

Der er foretaget beregninger på et højere antal parkeringsoperationer end der reelt har været foretaget i området i forbindelse med midlertidig parkering i området. Det vurderes således, at beregningerne er

foretaget på et korrekt og validt grundlag, og med mulighed for at besøgstallet kan stige uden at det vil påvirke omgivelserne væsentligt i forhold til støjpåvirkningen.

Afledte justeringer:

Ingen