

# Lokalplan nr. 302

for et område til erhvervsformål vest for Fabriksvej,  
Hvide Sande Havn, Nord



Ringkøbing-Skjern Kommune

18. januar 2011



Ringkøbing-Skjern Kommune

Lokalplanen er udarbejdet af sbs rådgivning a/s i samarbejde med  
Ringkøbing-Skjern Kommunes planafdeling

Nærmere oplysninger

Ringkøbing-Skjern Kommune  
Plan, Udvikling og Kultur  
Rødkløvervej 4  
6950 Ringkøbing  
[planlagning@rksk.dk](mailto:planlagning@rksk.dk)  
[www.rksk.dk](http://www.rksk.dk)  
Telefon 9974 2424

Forsidebilledet viser lokalplanområdets placering i Hvide Sande



#### Vejledning

Hvad er en lokalplan? .....	side 4
-----------------------------	--------

#### Redegørelse

Lokalplanens baggrund og formål .....	side 5
Lokalplanområdet .....	side 6
Lokalplanområdets omgivelser .....	side 6
Lokalplanens indhold .....	side 6
Lokalplanens sammenhæng med anden planlægning .....	side 8
Miljøvurdering .....	side 14
Tilladelser eller dispensationer fra andre myndigheder .....	side 15
Servitutter .....	side 15

#### Planbestemmelser

Indledning .....	side 17
1. Formål .....	side 18
2. Område og zonestatus .....	side 18
3. Arealanvendelse .....	side 19
4. Udstykning .....	side 19
5. Bebyggelsens placering og omfang .....	side 20
6. Bebyggelsens udseende .....	side 21
7. Ubebyggede arealer .....	side 21
8. Veje, stier og parkering .....	side 22
9. Tekniske anlæg .....	side 23
10. Miljø .....	side 24
11. Grundejerforening .....	side 25
12. Betingelser for at ny bebyggelse og anlæg må tages i brug .....	side 25
13. Lokalplan .....	side 25
14. Servitutter .....	side 25
15. Retsvirkninger .....	side 26
Vedtagelse .....	side 27
Offentlig bekendtgørelse .....	side 27

#### Kortbilag:

Matrikelkort, afgrænsning og eksisterende forhold .....	Bilag 1
Arealanvendelse .....	Bilag 2

#### Supplerende bilag:

Landskab, kulturmiljø og visualiseringer, Hvide Sande  
Ikke teknisk resumé af VVM-redegørelse  
Sammenfattende redegørelse

### Hvad er en lokalplan?

Lokalplaner skal styre den fremtidige udvikling i et område og give borgerne og Byrådet mulighed for at vurdere konkrete tiltag i sammenhæng med planlægningen som helhed.

I en lokalplan fastlægger Byrådet bestemmelser for, hvordan arealer, nye bygninger, beplantning, veje, stier osv. skal placeres og udformes inden for et bestemt område.

Lokalplanen består af:

**Redegørelsen**, hvor baggrunden og formålet med lokalplanen beskrives, og der fortælles om lokalplanens indhold. Herudover redegøres der bl.a. også for de miljømæssige forhold, om hvordan lokalplanen forholder sig til anden planlægning, og om gennemførelse af lokalplanen kræver tilladelser eller dispensationer fra andre myndigheder.

**Planbestemmelserne**, der er de bindende bestemmelser for områdets fremtidige anvendelse. Illustrationer samt tekst skrevet i *kursiv* har til formål at forklare og illustrere planbestemmelserne og er således ikke direkte bindende.

#### Bilag:

**Matrikelkort og eksisterende forhold**, der viser afgrænsningen af området i forhold til skel samt hvorledes området er disponeret ved udarbejdelsen af lokalplanforslaget.

**Arealanvendelseskort**, der viser, hvordan området er disponeret. Kortet hænger nøje sammen med lokalplanbestemmelserne som er bindende. I tilfælde der er uoverensstemmelse mellem kort og bestemmelserne, så er det teksten, der er bindende.

### Hvornår laves der lokalplan?

Planloven bestemmer, at Byrådet har *pligt* til at lave lokalplan, før der gennemføres større udstykninger eller større bygge- og anlægsarbejder, herunder nedrivning af byggeri. Endvidere når det er nødvendigt for at sikre kommuneplanens virkeliggørelse, eller når der skal overføres arealer fra landzone til byzone.

Byrådet har *ret* til på et hvilket som helst tidspunkt at beslutte at udarbejde et lokalplanforslag.

### Lokalplanforslaget

Når Byrådet har udarbejdet et forslag til lokalplan offentliggøres det i mindst 8 uger. I den periode har borgerne lejlighed til at komme med bemærkninger, indsigelser eller forslag til ændringer. Når offentlighedsperioden er slut vurderer Byrådet, i hvilken udstrækning man vil imødekomme eventuelle indsigelser og ændringsforslag. Herefter vedtages planen endeligt.

Hvis Byrådet, på baggrund af de indkomne indsigelser eller efter eget ønske, vil foretage så omfattende ændringer, at der reelt er tale om et nyt planforslag, starter proceduren forfra med offentliggørelse af et nyt lokalplanforslag.

### Den endelige lokalplan

Når Byrådet har vedtaget lokalplanen endeligt og bekendtgjort den i avisen, er den bindende for de ejendomme, der ligger indenfor lokalplanens område. Det betyder, at der ikke må etableres forhold i strid med planens bestemmelser.

Lovlig eksisterende bebyggelse eller lovlig anvendelse, som er etableret før lokalplanforslaget blev offentliggjort, kan fortsætte som hidtil, selvom det er i strid med lokalplanen - også efter ejerskifte. Lokalplanen medfører ikke pligt til at gennemføre de bebyggelser eller anlæg, der er beskrevet i planen.

### Retsvirkninger

Lokalplanens retsvirkninger er nærmere beskrevet i afsnittet Retsvirkninger i lokalplanen.

### Kommuneplantillæg nr. 24\*

Lokalplanen er ikke i overensstemmelse med de gældende kommuneplanrammer. Derfor ændres de eksisterende kommuneplanrammer i et tillæg til kommuneplanen. Tillægget offentliggøres samtidig med lokalplanen og med samme indsigelsesfrist. Tillægget findes bagerst i hæftet.

\* Kommuneplantillægget har tidligere været offentliggjort som forslag til Tillæg nr. 24 til Kommuneplan 2000 for tidligere Holmsland Kommune. Navneændringen skyldes, at den nye Kommuneplan 2009-2021 for Ringkøbing-Skjern Kommune nu er endelig vedtaget.

# Redegørelse Lokalplan 302

Erhvervsformål ved Hvide Sande Havn, Nord

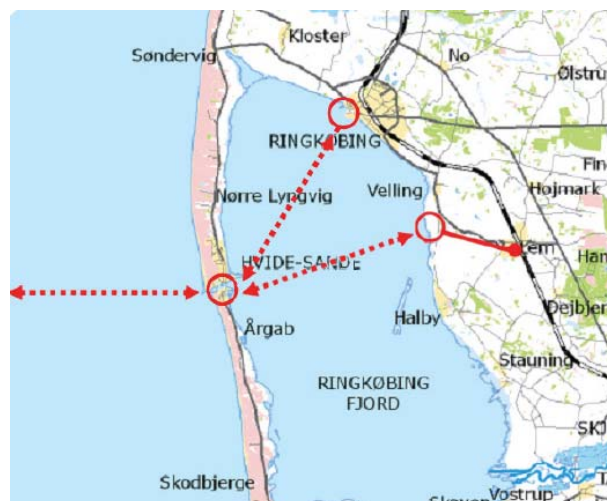


Lokalplanområdets afgrænsning

## Lokalplanens baggrund og formål

Baggrunden for nærværende lokalplan er Ringkøbing-Skjern Kommunes beslutning om at iværksætte planlægningen af projektet "Søvejen mod vest", som muliggør pramtransport af gods over Ringkøbing Fjord, ind- og udskibning af gods via Hvide Sande Havn og offshore aktiviteter med videre på Hvide Sande Havn.

Projektet og planlægningen omfatter etablering af pramsteder i Ringkøbing, Velling og Hvide Sande til videretransport fra Hvide Sande. Samtidig uddybes indsejlingen til Hvide Sande Havn, hvor der etableres en ny ydermole, af hensyn til fiskerflåden og således at større godsskibe kan besejle havnen.



Søvejen mod vest projektet.

---

# Redegørelse

## Lokalplan 302

### Erhvervsformål ved Hvide Sande Havn, Nord

---

Projektet indebærer desuden tilbagerykning af kysten nord for Hvide Sande Havn af hensyn til at sikre stabile besejlingsforhold med større vanddybder.

Projektet vil muliggøre omstilling af Hvide Sande Havn til et bredere forretningsområde omfattende foruden fiskeriet også gods- og offshoreaktiviteter - herunder installationer, forsyning og service. Det vil medvirke til at fremme en mere "grøn" transport ved konvertering af landevejstransport til søtransport.

Formålet med lokalplanen er at skabe mulighed for at større skibe kan besejle havnen. Derfor muliggør lokalplanen etablering af to nye ydermoler og et nyt kaj anlæg.

Desuden skabes der mulighed for lastning og losning af pramme ved etablering af en såkaldt "ro-ro rampe" ved det nye kaj anlæg. Herved kan gods på pramme køres til og fra borde af lastbiler. Ud for "ro-ro rampen" vil der være mulighed for fortløjning og fendering af pramme.

Der påregnes ikke opsat stationære kraner på kaj anlægget, idet det forudsættes, at skibene for søtransport er forsynet med kraner ombord. Eventuelt suppleres med mobilkraner i land efter behov.

Endelig skabes der med lokalplanen mulighed for at der ved kaj anlægget kan etableres anlæg og bygninger for de aktiviteter, der er nødvendige for udskibning og godshåndtering samt andet havnerelateret erhverv. Der skabes mulighed for udbygning og nyetablering af havneerhvervsvirksomheder og havnerelaterede funktioner og aktiviteter - herunder oplagringspladser - med dertil hørende tekniske installationer. Der kan etableres såvel egentlige havneerhverv som erhverv, der er afhængig af eller har behov for en havnenær beliggenhed f.eks. på grund af særlige transportbehov.

Da det er nødvendigt med placering af omlastningsplads meget tæt ved udskibningskajen, placeres det nye erhvervsområde i området vest for den nuværende nordhavn.

#### Lokalplanområdet

Lokalplanområdet ligger ved vestkysten med store landskabelige og rekreative værdier. Derfor skal lokalplanen sikre, at offentligheden får adgang til ky-

sten og klitterne vest for havnearealet samt at kyst- og klitlandskaber påvirkes så lidt som muligt. Områdets afgrænsning mod eksisterende klitområder vil derfor ske med respekt for, og tilpasset de landskabelige konturer.

Der vil i nogle af lokalplanområdets delområder ved sydmolens forstrand skulle foregå forskellige vedligeholdelsesaktiviteter i forhold til moler, oprensning af sand mv. - offentligt ophold og rekreative aktiviteter skal derfor foregå på disse præmisser.

Lokalplan nr. 302 omfatter to hovedområder henholdsvis nord og syd for havneindløbet ved nordre og søndre mole i Hvide Sande Havn. Lokalplanområdet omfatter et areal på ca. 14,5 ha. og afgrænses som vist på bilag 1. På bilag 2 er vist de fire delområder, som hovedområderne er inddelt i.

#### Lokalplanområdet og dets omgivelser

Hvide Sande Havn har en unik beliggenhed ved afvandingsslusen mellem det barske Vesterhav og den mildere fjord. Hovedparten af havnearealerne benyttes i dag til havneformål.

Den storslåede natur med vand, sand og vind som de fremherskende elementer er udgangspunktet for nye projekter langs fjorden. Ny bebyggelse skal indpasses i landskabet, så bygninger og natur er i samspil med hinanden - og så landskabet berøres så lidt som muligt.

Nordhavnen rummer de fremtidige udbygningsmuligheder for havnens forskellige erhverv. Den vestlige del af området udgør en del af de karakteristiske klitpartier, der kendetegner naturen omkring Hvide Sande.

I Nordhavnen findes der fortsat ledige arealer, som ligger hensigtsmæssigt i forhold til havnen og havneaktiviteterne. Her er der mulighed for, at eksisterende virksomheder kan udvides, og at nye virksomheder kan etablere sig.

#### Lokalplanens indhold

Lokalplanen fastlægger omfanget og placeringen af arealer, der kan bebygges og anvendes som havneområde med havnerelaterede erhvervsvirksomheder og funktioner.



# Redegørelse Lokalplan 302

## Erhvervsformål ved Hvide Sande Havn, Nord

Lokalplanen fastlægger afgrænsningen af to nye ydermoler. Hvide Sande Havns nuværende nordlige ydre mole forlænges med ca. 70 m og der etableres en symmetrisk sydlig ydre mole med en længde på ca. 670 m. Længden af den nye kaj inde i havnen er fastlagt til ca. 250 m.

Bag bolværket etableres en 30 m bred og ca. 8.000 m<sup>2</sup> stor "kajgade". Baglandet bag kajgaden etableres med et areal på ca. 5,3 ha med mulighed for etablering af nye havnerelaterede virksomheder samt udvidelser af eksisterende virksomheder/havneanlæg.

Lokalplanen fastlægger bestemmelser, der sikrer offentlighedens adgang til havnen og langs kysten som rekreativt udflugtsmål. Det skal dog præciseres at adgang til de fremskudte moler sker på eget ansvar. Det skal også understreges at molerne ikke nødvendigvis opfylder de samme krav til tilgængelighed som ellers stilles til alle dele af det fysiske miljø ved planlægningen.

Vejrforholdene og den enkeltes kondition er afgørende for om det er forsvarligt at færdes på molerne og der vil blive skiltet med disse ansvarsforhold.

Godset føres til/fra kajgaden af trækkere og trailere fra oplagspladsen. Vinger, narceller og nav løftes ombord på skibet for søtransport med mobilkran eller via kran monteret på skib. Driften vil ligeledes omfatte en række ydelser, der normalt vil forekomme på et havneanlæg, herunder stevedoreaktiviteter i forbindelse med håndtering af gods og varer samt serviceaktiviteter i forhold til de fartøjer, der anløber havnen.

Der er derfor kun offentlig adgang i det omfang disse havneaktiviteter tillader det.

Lokalplanen fastlægger bestemmelser, der sikrer størst mulig hensyntagen til kyst- og klitlandskaberne.

For at nedsætte arealforbruget og udnytte en så lille del af det værdifulde og begrænsede område som muligt, giver lokalplanen mulighed for en relativ intensiv benyttelse. Den relativt intensive benyttelse følges op med bebyggelsesregulerende bestemmelser der sikrer, at den nye bebyggelse kommer til at fremstå harmonisk – på trods af tætheden.

For at give plads til etablering af erhvervsarealet bortgraves en eksisterende klit-bræmme på ca. 130-160 m. Det betyder, at klitten på dette sted reduceres fra en minimumsbredde på 160 m til 40 m. Det nye erhvervsareal anlægges med en topkote på mellem 3,5 og 6,5 m og området vil være svagt skrånende fra nord mod syd. Bl.a. for at mindske den visuelle påvirkning i området etableres en ny forhøjet klitrække ved at bearbejde den eksisterende vestligste del af klitten vest for det nye havneareal. Det nye klitlandskab etableres i en zone mellem erhvervsområdet og frem til en afstand af 50 m før den fremtidige tilbagerykkede kystlinje. Klitlandskabet vil blive formet med flere forskudte klittoppe med højder op til 13,5 m.

Indenfor delområderne Ia og Ib i den nordlige del af lokalplanområdet gives der mulighed for oplag, samt for at bygge op til en højde på maksimalt 15 m.

Lokalplanens bestemmelser er bindende og registreres i Plansystem DK på de ejendomme, der er omfattet af lokalplanen (vist på bilag 1).

### **Landskab og terrænregulering**

Lokalplanområdet ligger indenfor den fastlagte havnegrænse og er derfor ikke omfattet af klitfrednings- og strandbeskyttelseslinjer.

Ud over at der etableres en ny forhøjet klitrække i den vestlige del af området, så fastlægges der i lokalplanen bestemmelser vedrørende bebyggelse, farver, skiltning mv. for at mindske den landskabelige og visuelle påvirkning.

### **Trafikale forhold**

De trafikale konsekvenser af realiseringen af lokalplanen er beskrevet og vurderet i VVM-redegørelse og miljøvurdering for hele projektet "Søvejen mod vest".

Det nye erhvervsområde trafikbetjenes via Fabriksvej frem til kajgaden. Fra Fabriksvej udlægges desuden en servicegade A-B-C til betjening af det nordlige erhvervsområde. Fra syd forlænges kajgaden desuden mod vest og nord til en servicegade E-F på vej langs kysten.

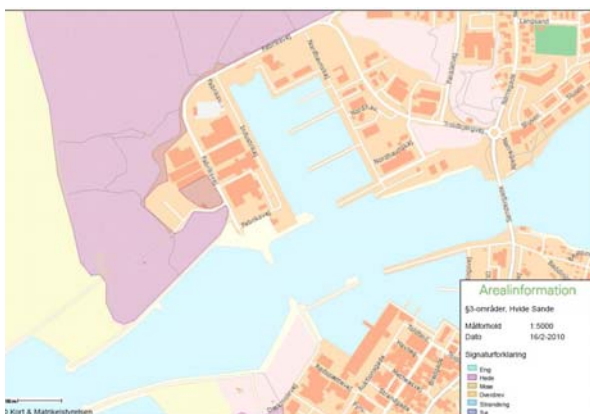
# Redegørelse

## Lokalplan 302

Erhvervsformål ved Hvide Sande Havn, Nord

### Beskyttet natur (§ 3)

Klit er en del af naturtypen "hede". Klitområdet, hvor erhvervsarealet i Hvide Sande skal etableres, er i dag stærkt kuperet grøn/gråklit i op til 17 - 23 m's højde (se kort nedenfor). Vegetationen er afvekslende klitvegetation med hjelme, revling og sandstar. Også planter som strandmandstro og havtorn er fundet i området. Strandmandstro er karakterart for værdifulde klitter. I området forekommer også flere grupper af den invasive art rynket rose.



Det mørklilla område er udpeget som hede og omfattet af naturbeskyttelseslovens § 3.

### Rekreative interesser

Etablering af havnemolerne kan påvirke surfforholdene ved Hvide Sande sydstrand og Ringkøbing-Skjern Kommune har derfor som kompensation valgt i lokalplanen at indarbejde forskellige muligheder som kan bidrage til en udvikling af surfaktiviteterne samt at surfere kan nyde gavn af de nye forhold på Hvide Sande sydstrand. På sydmoen gives der således mulighed for surfing aktiviteter og etablering af såkaldte "launchbroer", der er mindre broer hvorfra der kan surfes. Ved etableringen skal der sikres forsvarlige sikkerhedsmæssige forhold ved benyttelse af anlæggene.

### Eksisterende virksomheder

Lokalplanen begrænser ikke den igangværende, lovligt erhvervsudøvelse for områdets eksisterende virksomheder.

## Lokalplanens sammenhæng med anden planlægning

### Regionplan 2005 - landsplandirektiv

Ringkøbing Amt fremlagde i 2005 sin sidste Regionplan. I regionplanen fastlagde amtet rammerne for regionens udvikling fra 2005 til ca. 2017.

Umiddelbart efter blev amterne imidlertid nedlagt som administrativ enhed og det meste af kompetencen blev overdraget kommunerne. Retningslinjerne fra regionplanerne blev med forskellige undtagelser "ophøjet" til Landplandirektiver for den kommunale og statslige planlægning. Ringkøbing-Skjern Kommunes første samlede kommuneplan er ved at blive vedtaget sommeren 2010 efter at have været fremlagt som forslag i foråret 2010.

Tidligere Regionplan 2005 var opdelt i 5 kapitler som indeholdt mål og retningslinjer for den kommende planlægning. Til Regionplan 2005 hørte desuden 6 Kortbilag som beskrev Regionplanens temaer.

Lokalplan 302 for Hvide Sande Havn stemmer overens med både de overordnede og de lokale mål for regionens udvikling. I det følgende nævnes nogle vigtige overordnede mål og retningslinjer:

#### Generel målsætning:

Den regionale udviklingsplan lægger stor vægt på regionens rolle som en international vækstregion i et sammenhængende Danmark. Ud fra denne vision er der og skal der fortsat arbejdes for en udvikling af infrastrukturen både internt i regionen og i forhold til udlandet og nabolandene. Vindmøllevirksomheden Vestas, som ønsker havneudvidelsen, har samme mål som regionplanen.

#### Bymønstret:

Overordnet udpeges Lemvig og Ringkøbing samt byparret Skjern-Tarm som "egnscentre". Byerne har tillige funktioner som kommunecentre. Om "egnscentrene" hedder det, at de skal kunne rumme virksomheder og service med et opland, der rækker ud over det egnscentret de ligger i. Erhverv og service, der har betydning for hele egnen, skal søges bevaret og udbygget. Lokalplan 302 er et eksempel der støtter bymønstret i regionen.



# Redegørelse Lokalplan 302

## Erhvervsformål ved Hvide Sande Havn, Nord

### *Byudvikling:*

Byudvikling i regionen skal generelt ske, så yderligere lokal trafik på tværs af det overordnede vejnet undgås eller begrænses. Nye erhvervsområder skal placeres, så der er god mulighed for godstransport ad vej og bane. Søvejsprojektets genanvendelse af "søvejen" er i den sammenhæng et skridt i samme retning.

### *Udlæg af erhvervsarealer:*

Ved udlæg af virksomheder med særlige beliggenhedskrav skal det sikres at afstandskraverne for virksomhedskategorierne er fastsat til 150 m, 300 m eller 500 m. Dette indgår i lokalplan 302.

### *Virksomheder med stort transportbehov:*

Erhvervsområder kan forbeholdes virksomheder med stort transportbehov. De skal udlægges således, at der er gode forbindelser til veje af regional betydning, og der er kort afstand til jernbanenettet. Trafikken til og fra områderne må ikke påføre boliger, institutioner o. lign. højere støjbelastning end de anbefalede værdier i Miljøstyrelsens vejledninger om støj. Både begrænsning af landværds transport og støj indgår som væsentlige mål i Lokalplan 302.

### *Langsigtet grænse for byvækst:*

Det nye erhvervsområde strider mod den langsigtede grænse for byvækst, der i tidligere Regionplan 2005 er fastsat for den vestlige del af Hvide Sande. Da der blandt andet er tale om en sammenhængende byudvikling inden for havneområdet, vil der blive søgt om ophævelse af den langsigtede grænse for byvækst.

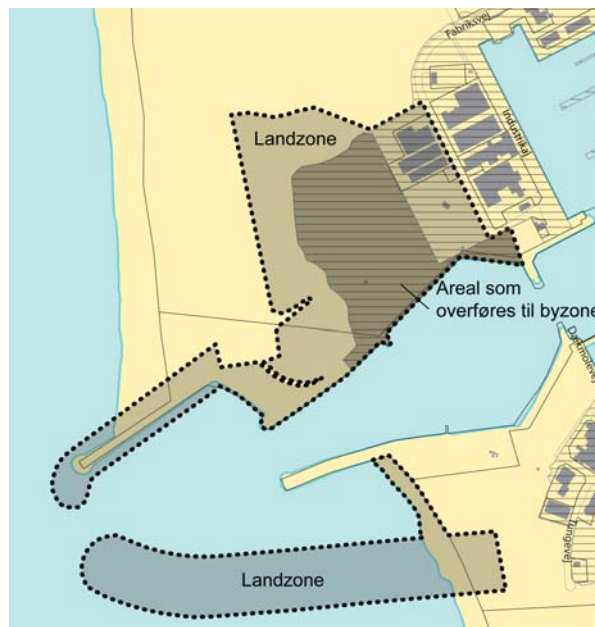
Landsplandirektiv/Regionplan 2005 for tidligere Ringkøbing Amt vil blive ophævet ved offentliggørelsen af Kommuneplan 2009-2021 som blev vedtaget af Byrådet den 16. november 2010. Retningslinier i Regionplan 2005 er indarbejdet i Kommuneplan 2009-2021. I forbindelse med vedtagelsen af Kommuneplan 2009 – 2021 blev den langsigtede grænse for byvækst reduceret, så den ikke omfatter den del af Hvide Sande der ligger inden for havneafgrænsningen.



### **Kommuneplanen**

Lokalplanen er ikke i overensstemmelse med rammebestemmelserne i Kommuneplan 2000 for tidligere Holmsland Kommune, hvorfor der er udarbejdet et kommuneplantillæg nr. 20 som sikrer, at der er den nødvendige overensstemmelse mellem lokalplanen og kommuneplan.

En del af lokalplanområdet ligger i landzone og en del i byzone. Med bekendtgørelsen af den endeligt vedtagne lokalplan overføres området vist med mørk skrå skravering på kortet herunder til byzone.



Lokalplanområdets afgrænsning og landzoneareal

### *Forslag til Kommuneplan 2009-2021:*

Søvejen mod vest er i forslag til Kommuneplan 2009-2021 udpeget som et af kommunens centrale

---

# Redegørelse

## Lokalplan 302

### Erhvervsformål ved Hvide Sande Havn, Nord

---

initiativer. Det nye erhvervsområde strider dog mod den langsigtede grænse for byvækst, der indgår i forslaget til ny kommuneplan. Ved kommuneplanens endelige vedtagelse vil den langsigtede grænse for byvækst ved Hvide Sande blive reduceret, så den ikke omfatter områder indenfor havneafgrænsningen.

Kommuneplan 2009-2021 er blevet vedtaget den 16. november 2010.

#### Kystnærhedszonen

Ifølge planloven er arealer i byzone ikke omfattet af kystnærhedszonen, men lokalplanen omfattes af bestemmelserne i lovens § 5a, stk. 4, som indebærer, at Byrådet for de kystnære dele af byzonerne skal vurdere de fremtidige bebyggelsesforhold, herunder bygningshøjder, med henblik på indpasning i kystlandskabet, bystrukturen, naturinteresser, nødvendige infrastrukturanlæg og offentlighedens adgang til kysten. I redegørelsen til lokalplanforslag, der vil påvirke kysten visuelt, skal der gøres rede for virkningen.

Såfremt bebyggelsen afviger væsentligt i højde eller volumen fra den eksisterende bebyggelse i området, skal der gives en begrundelse herfor.

Ifølge Planlovens § 16, stk. 5 er lokalplanforslag for anlæg, der er omfattet af VVM-pligt, dog undtaget fra disse regler. Redegørelse og visualisering heraf indgår i stedet i det kommuneplantillæg med miljøvurdering og VVM-vurdering, der er udarbejdet. Miljøvurderingen er beskrevet nærmere i det følgende.

Her er den visuelle påvirkning af kystzonen beskrevet uddybende. De relevante dele af denne visualisering er gengivet i det følgende samt som bilag bagerst i denne lokalplan.

Lokalplanen indebærer, inddragelse af eksisterende landzone til byzone samt at der inddrages nyt areal fra søterritoriet. Derfor er der krav om

1. at, der som grundlag for planlægningen skal gives en særlig planlægningsmæssig eller funktionel begrundelse for anvendelsen og anlæggenes kystnære placering.
2. at lokalplanen skal indeholde en redegørelse med oplysninger om den visuelle påvirkning af omgivelserne af de bygninger

og anlæg m.m. lokalplanen giver mulighed for.

#### Særlig planlægningsmæssig eller funktionel begrundelse.

Inddragelse af arealer i landzone i kystnærhedszonen ved Hvide Sande Havn til havnerelateret erhvervsområde med kaj anlæg med omlasteplads til udskibning og oplagsplads m.m. er en del af det samlede projekt Søvejen mod vest. Dertil kommer inddragelse af areal fra søterritoriet til moleudvidelser.

Det væsentligste formål med Byrådets beslutning om realisering af Søvejen mod vest er ønsket om en stærk reduktion af de landværts transporter af dele til vindmølleindustrien, herunder især de transporter der både stiller store krav til specielle udformninger af vejnettet som til særlig eskortering i forbindelse med selve kørslen. Den valgte alternative transportform, hvor godset efter transport på pramme over Ringkøbing Fjord, udskibes fra Hvide Sande Havn, forudsætter en række fysiske ændringer både for havneområdet og for kystlinjen.

Forlængelsen af nordmolen og etablering af en ny sydmole er et behov affødt af havnens fiskerflåde og en yderligere konsekvens af ”søvejsprojektet”, da det er nødvendigt at skabe tilstrækkelige læforhold for besejlingen af havnen og anlæg af det udvidede havneområde

Overordnet er begrundelsen - for arealets inddragelse og anvendelse samt de tilhørende anlæg m.m. og deres kystnære placering til et havnerelateret erhvervsområde med pramhavn med lasteplads og oplagsplads m.m. - primært et ønske om tilvejebringelsen af et anlæg, der vil indebære en kraftig reduktion af den landværts transport af gods for fortrinsvis vindmølleindustrien ved at overføre denne transport til at foregå tværs over Ringkøbing Fjord på pramme. Herefter vil godset blive omlastet på Hvide Sande Havn og videreført som søvejstransport til andre dele af verdenen.

Søvejen mod vest skal medvirke til at fastholde og skabe beskæftigelse i et udkantsområde, hvor økonomien og beskæftigelsen er hårdt trængt.

Desuden er Søvejen mod vest et vigtigt led i forbedringen af områdets svage infrastruktur. Heri

# Redegørelse Lokalplan 302

## Erhvervsformål ved Hvide Sande Havn, Nord

indgår også en forbedring af de overordnede vej-forbindelser til og fra området.

Midt- og Vestjylland er karakteriseret ved en erhvervsstruktur, hvor industriproduktionen tegner sig for en stor del af beskæftigelsen. Koncentrationen af tung industrivirksomhed er et aktiv for området, men stiller også store krav til infrastrukturen. Adgangen for virksomhederne til en infrastruktur, der understøtter fastholdelse af arbejdspladser i det midt- og vestjyske, herunder i særdeleshed gods-transport, er af afgørende betydning.

Udbygning af Hvide Sande Havn som ind- og udskibningshavn for midt- og vestjysk industriproduktion og dermed etableringen af Søvejen mod vest vil således sikre arbejdspladser og fortsat udvikling i et yderområde, der er afhængig af politisk fremsyn og fokus på produktionsvilkårene. Søvejen mod vest gennemføres som et bæredygtigt projekt med stor fokus på energi, klima samt natur- og miljøhensyn. Projektet understøtter både lands-, regional- og lokalpolitiske målsætninger på området.

Projektet indebærer desuden samfundsøkonomiske aspekter. Når landevejstransport erstattes af sø-transport reduceres samfundets omkostninger til 1/6.

Søvejen mod vest er på én gang et erhvervsudviklingsprojekt og et infrastrukturprojekt, der ikke kun vil bidrage til at fastholde, men også udvikle erhvervs- og beskæftigelsesmulighederne i området. Det er beregnet, at omstillingen af Hvide Sande Havn vil skabe grundlag for nyetablering af 12–20 nye virksomheder, og dermed op til 460 varige arbejdspladser, rettet mod installation, forsyning og service af offshore markedet i Nordsøen. Dertil kommer, fastholdelse af nuværende virksomheder og arbejdspladser, der alene i vindmølleindustrien i Ringkøbing-Skjern Kommune andrager ca. 4.000 arbejdspladser fordelt på primær produktion og føleindustri.

Det samlede projekt er et væsentligt generelt infrastrukturelt redskab til ”værdiforædling” af industriprodukter fra området. Ikke kun fra Ringkøbing-Skjern Kommune men også fra større dele af det midt- og vestjyske område – herunder i særdeleshed

som supplement til motorvejsnettet i Herning-området.

Med henvisning til Den regionale udviklingsplan 2008 for Region Midtjylland bidrager projektet til en ikke kun tidssvarende men også nytænkende infrastruktur, der understøtter udviklingen og skaber balance i hele regionen. Der er tale om en udviklingsaktivitet i et yderområde, der i høj grad bidrager til rammebetingelserne for etablering og udvikling af nye virksomheder.

Søvejen mod vest understøtter de nationalpolitiske målsætninger på transportområdet. Regeringens udspil ”Bæredygtig transport – bedre infrastruktur” fra december 2008 resulterede i januar 2009 i den brede politiske aftale ”En grøn transportpolitik”. Efterfølgende fremsatte transportminister Lars Barfoed i april 2009 redegørelse om ”Fremtidens gods-transport”. Søvejen mod vest understøtter disse målsætninger. Realisering af projektet ”løfter” gods fra landevej til søvej og bidrager til transportkæder, der skaber såvel bedre infrastruktur som bæredygtig transport.

Den miljømæssige gevinst ved projektet er blandt andet en reduktion af CO<sub>2</sub>-udledningen, som følge af det ændrede transportmønster. (Se nærmere herom i VVM-redegørelsen der kan ses på kommunens hjemmeside [www.rksk.dk](http://www.rksk.dk)). Projektet har således betydning for den samfundsmæssige målsætning om at reducere CO<sub>2</sub>-udledningen i Danmark.

### *Arealets omfang og placering.*

Erhvervsarealerne indenfor lokalplanens område udgør i alt ca. 8,5 ha og omfatter kaj anlæg, omlasteplads, oplagsplads samt areal til havnerelateret oplagsvirksomhed og egentlige havneerhverv, samt erhverv, der er afhængig af eller har behov for havnenær beliggenhed, som forventes at etablere sig i kølvandet på Søvejsprojektets primære interessent-virksomheder.

Af de ca. 8,5 ha, udlægges ca. 1,5 ha til havnemole, kajgade mv. og ca. 2,5 ha er et eksisterende erhvervsareal der omfatter erhvervsbebyggelsen vest for Industrikaj. Det resterende areal på ca. 4,5 ha er nyudlæg til havnerelaterede funktioner herunder oplagsvirksomhed og oplagsplads, omlasteplads, havneerhverv og erhverv der er afhængig af eller har behov for en havnenær beliggenhed.

---

# Redegørelse

## Lokalplan 302

### Erhvervsformål ved Hvide Sande Havn, Nord

---

En stor del af arealet bliver således optaget af kaj-anlæg, omlasteplads og egentlig oplagsplads til gods til transport som forventes, at få et større omfang. Det resterende areal til bebyggelse til erhverv med nærhed til havnen forventes således at få et omfang svarende til den eksisterende bebyggelse vest for Industrikaj.

Arealerne er placeret indenfor den overordnede afgrænsning af havnen i Hvide Sande. Dertil kommer arealerne til ny moleanlæg i syd og udvidelse af eksisterende nordlige moleanlæg som inddrages af søterritoriet.

Det vurderes, at arealerne er nødvendigt for at dække de behov der vil relatere sig til Søvejsprojektet og for at udnytte projektets muligheder for at fastholde og skabe ny beskæftigelse i et område, der er hårdt presset på økonomien og beskæftigelsen. Arealet er placeret naturligt i forhold til etablering af kaj anlæg i forlængelse af den eksisterende nordkaj, og som en naturlig udvidelse af det nordlige erhvervsområde i tilknytning til Nordhavnen vest for Industrikaj.

#### *Naturinteresser.*

For at få plads til de omtalte anlæg og bebyggelser er det nødvendigt at inddrage en del af klitterne mod vest. Inddragelsen sker indenfor den overordnede afgrænsning af Hvide Sande Havneområde. For at fastholde karakteren af klitområde mod Vesterhavet vil en del af klitterne blive gendannet længere mod vest.

#### *Infrastruktur.*

Adgangen til anlæggene sker primært som søtransport fra pramhavnene i Velling og Ringkøbing, hvorfra gods vil blive omlastet og videretransporteret via søvejen. Der vil i et vist omfang, bl.a. i situationer hvor pramdriften over fjorden er indstillet, blive tale om landtransport af gods til og fra det nye havneanlæg. Denne transport vil foregå ad det eksisterende vejnet. Anden transport til og fra erhvervsområdets virksomheder vil også foregå ad det eksisterende vejnet. I forbindelse med Søvejen mod vest vil der blive foretaget mindre tilpasninger af eksisterende vejanlæg på strækningerne mellem Lem, Ringkøbing og Hvide Sande.

#### Redegørelse for den visuelle påvirkning af omgivelserne.

Det har naturligvis en væsentlig indflydelse på det visuelle miljø, at der med en udvidelse af havneområdet åbnes mulighed for ny erhvervsbebyggelse samt etablering af arealer til oplag for blandt andet vindmølleindustrien i et område, der i dag fremstår som naturområde/klitområde. Denne ændring er imidlertid en forudsætning for, at der kan skabes de nødvendige rammer for den fortsatte erhvervsudvikling på havnen, herunder i særlig grad at der er plads til de oplagsarealer og kajarealer, der er behov for i forbindelse med henholdsvis oplagring samt lastning og losning.



Det nuværende klitområde reduceres i omfang i forhold til i dag, men der vil fortsat være en zone med klitter som sikrer afstand mellem selve stranden og erhvervsområdet og som dermed skærmer visuelt for erhvervsområdet, set fra havet. Herfra vil der næppe blive tale om synlige ændringer, idet den maksimale højde på ny bebyggelse til havneformål fastsættes til 15 m, hvor der gennem den eksisterende lokalplan nr. 18 (gældende for nærværende plans østligste del) var mulighed for at bygge op til 30 m i højden. Set fra den sydlige del af havnen vil der blive tale om en markant visuel ændring med ny erhvervsbebyggelse og oplagsarealer vest for den nuværende bebyggelse. Der vil dog være tale om en fortsættelse af den karakter som erhvervshavnen allerede har. Selve moleforlængelsen og den nye mole vil ikke have nogen stor visuel effekt i havneområdet.

Samlet set vurderes det, at de miljømæssige og visuelle ændringer der bliver en konsekvens af de bebyggelsesmæssige og naturmæssige tiltag, som er muliggjort i lokalplanen, er en miljømæssig accep-

# Redegørelse Lokalplan 302

## Erhvervsformål ved Hvide Sande Havn, Nord

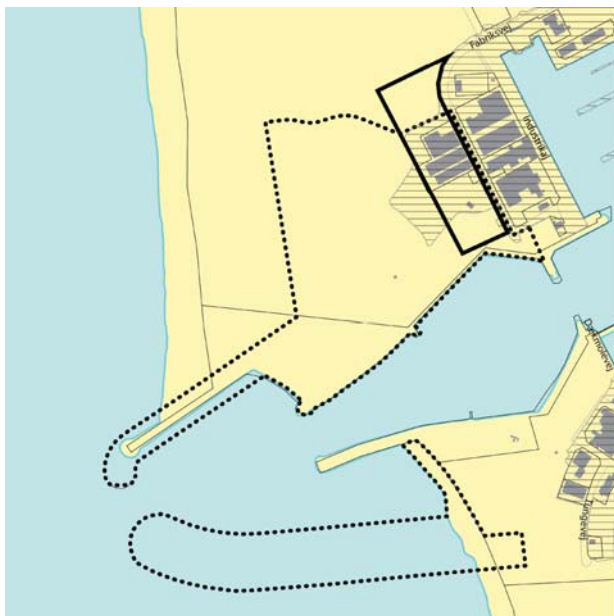
tabel løsning, set i "søvejsprojektets" større perspektiv. De fremtidige ændringer i det visuelle miljø, der er en direkte følge af "søvejsprojektet" modsvares i høj grad af de miljømæssige, især landtransportmæssige, store fordele der ligger i projektet. Der henvises i øvrigt til vedlagte bilag om landskab, kulturmiljø og visualiseringer.

### Vindmølleplanlægning ved Hvide Sande

Vest for lokalplanområdet lokalplanlægges der for opstilling af vindmøller på forstranden til Hvide Sande Nordhavn. Afstanden mellem vindmøllerne og havnens erhvervs- og oplagsarealer betyder at der ikke vil være restriktioner for anvendelsen i nærværende lokalplans område på grund af såkaldt "vingeoerslag".

### Lokalplan nr. 18

En del af nærværende lokalplans område er omfattet af lokalplan nr. 18 for et område til havnevirk-somheder i Hvide Sande, som vist på kortet nedenfor. Med vedtagelsen af nærværende lokalplan op-hæves denne del af lokalplan nr. 18 som er sam-menfaldende med lokalplanen.



Med sort ramme er vist lokalplan nr. 18

### Miljøforhold

Enhver aktivitet er klassificeret efter, hvor meget den erfaringsmæssigt belaster omgivelserne med bl.a. støj, rystelser og trafik. I lokalplanområdet kan der etableres virksomheder fra miljøklasse 2 til 6.

Det vejledende afstandskrav til erhvervsvirksomheder i klasse 6 i forhold til beboelse er 300 m. Der er ingen boliger inden for 300 m fra lokalområdets grænser.

Der er altså ikke tale om afstandskrav, der skal overholdes. Men hvis afstanden tillades kortere end 300 m, må det ske ud fra en konkret vurdering af den enkelte virksomheds forureningsbelastning på både kort og langt sigt.

Der henvises desuden til den til enhver tid gældende vejledning fra Miljøstyrelsen om Ekstern støj fra virksomheder.

Yderligere relevante miljøforhold er beskrevet i miljøvurderingen omtalt i tidligere afsnit og uddybet nærmere nedenfor.

Der henvises i øvrigt til VVM-redegørelsen og miljøvurderingen der kan ses på Ringkøbing-Skjern Kommunes hjemmeside [www.rksk.dk](http://www.rksk.dk).

### Jordforurening

I henhold til Jordforureningslovens § 50a (Lov om forurennet jord nr. 282 af 22. marts 2007) er byzonearealer omfattet af områdeklassificeringen. Betegnelsen dækker over at området kan være lettere forurennet.

Området der i dag er byzone, er derfor som udgangspunkt omfattet af områdeklassificeringen.

Lokalplanområdet er ikke kortlagt som forurennet eller muligt forurennet eller områdeklassificeret.

Der anvendes ikke forurennet jord til anlægsarbejdet. Såfremt der under anlægsarbejdet opstår mistanke om jordforurening skal dette anmeldes til Ringkøbing-Skjern Kommune.

Der forventes ingen aktiviteter i anlægs- eller driftsfasen, som vil udgøre en væsentlig risiko for forurening af grundvand, jord eller undergrund.

Den del af lokalplanområdet, der overføres fra landzone til byzone, vil ligeledes som udgangspunkt blive omfattet af områdeklassificeringen og reglerne for anmeldelse og dokumentation i forbindelse med flytning af jord. Hvis det vurderes, at



---

# Redegørelse

## Lokalplan 302

### Erhvervsformål ved Hvide Sande Havn, Nord

---

arealet bør undtages af områdeklassificeringen, vil dette foregå iht. Jordforureningsloven.

Begge forhold betyder som udgangspunkt, at flytning af jord væk fra lokalplanområdet skal anmeldes til Ringkøbing-Skjern Kommune forud for flytning. Reglerne for jordflytning fremgår af kommunens ”Regulativ for jordstyring i Ringkøbing-Skjern Kommune” af 19. januar 2008 eller senere rettelsel.

Hvis bygherre i forbindelse med bygge- eller jordarbejde støder på en forurening, skal arbejdet standses ifølge § 71 i lov om forurenede jord. Forureningen skal anmeldes til Ringkøbing-Skjern Kommune, og arbejdet må først genoptages efter fire uger, eller når kommunen har taget stilling til, om der skal fastsættes vilkår for arbejdet.

#### **Tekniske forhold**

*Vandforsyning:* Bebyggelsen skal tilsluttes den almene vandforsyning. Vandforsyning til andre formål end drikkevand, f.eks. til toiletskyl, bilvask og vanding kan ske ved opsamlet regnvand. Eventuelle anlæg til behandling af regnvand skal placeres inden for tæt hegnede arealer. Den enkelte grundejer kan frit vælge at opsamle og genanvende regnvandet.

#### *Kloakering:*

Ny bebyggelse skal tilsluttes offentligt spildevandsanlæg efter Ringkøbing-Skjern Forsynings anvisning.

#### *Opvarmning:*

Ny bebyggelse må ikke tages i brug, før den er tilsluttet et kollektivt varmforsyningsanlæg med tilslutnings- og forblivelsespligt.

#### *Grundvand:*

Området har begrænsede drikkevandsinteresser.

#### *Kabler:*

Der findes forskellige kabler indenfor området blandt andet et højspændingskabel som vist på bilag 1. I forbindelse med anlægsarbejder m.m., skal opmærksomheden henledes på andre kabler i området, som ikke er vist på bilag 1, kabelejerne bør derfor kontaktes – se afsnittet ”Servitutter” på side 15.

#### **Museumsloven, Arkæologi og skjulte fortidsminder**

Fortidsminder, som for eksempel bopladser og grave fra oldtiden, er beskyttet af Museumsloven forstået på den måde, at de ikke må ødelægges uden en forudgående arkæologisk vurdering og/eller undersøgelse har fundet sted.

Måske er der allerede kendskab til nogle fortidsminder i et bestemt område; men ofte er fortidsminderne skjulte under muldlaget, og de er derfor ikke tidligere blevet registreret. For at sikre at eventuelle fortidsminder ikke berøres af anlægsarbejde, anbefales det bygherren at kontakte Ringkøbing-Skjern Museum for at få foretaget en arkæologisk forundersøgelse af det pågældende område. Museet udarbejder derefter en udtalelse inden for 4 uger. Det er absolut en fordel, at kontakte museet så tidligt som muligt for at undgå, at skjulte fortidsminder først dukker op, når anlægsarbejdet er gået i gang og så må indstilles, medens en arkæologisk undersøgelse foretages. Et muligt statsligt tilskud til bygherrens omkostninger ved den arkæologiske undersøgelse mistes, hvis der ikke er foretaget en arkæologisk forundersøgelse.

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

Se i øvrigt folderen ”Vi graver før du går i gang ...” om Museumsloven og anlægsarbejde. Folderen kan også ses på Ringkøbing-Skjern Museums hjemmeside: [www.riskmus.dk](http://www.riskmus.dk).

#### **Miljøvurdering**

Ringkøbing-Skjern Kommune har i henhold til ”Lov om miljøvurdering af planer og programmer”, lov nr. 1398 af 22.10.2007, vurderet at planforslaget er omfattet af lovens krav om at der skal gennemføres en miljøvurdering.

Miljøvurderingen af forslaget til lokalplan og kommuneplantillæg er foretaget som en del af en samlet VVM-redegørelse (Vurdering af Virknin-



# Redegørelse Lokalplan 302

## Erhvervsformål ved Hvide Sande Havn, Nord

gerne på Miljøet) og miljøvurdering af det konkrete samlede projekt. For at få det største udbytte bør planforslagene læses i sammenhæng med VVM-redegørelsen og miljøvurderingen, som foreligger i et selvstændigt dokument, der kan ses på Ringkøbing-Skjern Kommunes hjemmeside – [www.rksk.dk](http://www.rksk.dk).

Lokalplanen indeholder i øvrigt et såkaldt ikke-teknisk resumé af VVM-redegørelsen og miljøvurderingen, der gengiver hovedtrækkene i miljøvurderingen af Søvejen mod vest, herunder området omfattet af denne lokalplan.

Sidst i lokalplanen findes den sammenfattende redegørelse i henhold til lov om miljøvurdering af planer og programmer.

### Tilladelser eller dispensationer fra andre myndigheder

#### Kystdirektoratet

Anlæg på søterritoriet kræver tilladelse efter § 16a i Kystbeskyttelsesloven, der administreres af Kystdirektoratet jf. § 3 stk. 1, nr. 2 i bekendtgørelse 427 af 9. maj 2007 om Kystdirektoratets opgaver og beføjelser m.v..

Anlæg eller udvidelse af erhvervshavne kræver tilladelse af Kystdirektoratet efter § 2 stk. 1 i Lov om havne og § 7, stk. 1, nr. 1, i bekendtgørelse nr. 427 af 9. maj 2007 om Kystdirektoratets opgaver og beføjelser m.v..

Terrænændringer mv. på strandbredder og andre kyststrækninger kræver tilladelse af Kystdirektoratet efter § 16 stk. 1 i Kystbeskyttelsesloven og § 3 stk. 1, nr. 1 i bekendtgørelse 427 af 9. maj 2007 om Kystdirektoratets opgaver og beføjelser m.v. Ved anlæg på søterritoriet skal der søges tilladelse ved Kystdirektoratet i henhold til Lov om havne.

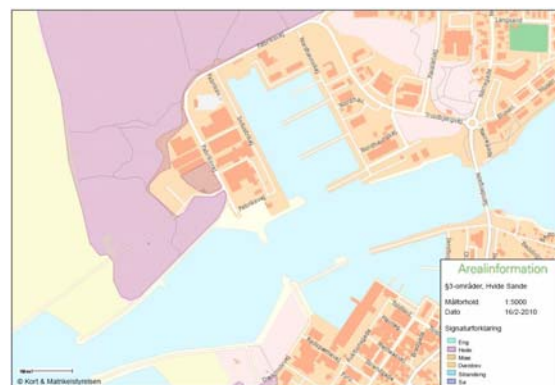
Terrænændringer mv. på strandbredder og andre kyststrækninger kræver tilladelse fra Kystdirektoratet, jf. § 16 stk. 1 i lovebekendtgørelse nr. 243 af 5. april 1994 om kystbeskyttelse og § 1 i Trafikministeriets bekendtgørelse nr. 1051 af 16. december 1999 om henlæggelse af opgaver til Kystdirektoratet.

**Farvandsvæsenet** skal inddrages inden arbejder med ydermolerne mv. påbegyndes, jf. Søfartsstyrelsens bekendtgørelse om afmærkning mv. i dansk afmærkningsområde.

#### § 3-områder

På arealer omfattet af Naturbeskyttelseslovens § 3 må der ikke foretages ændringer i områdets tilstand uden en forudgående dispensation

Dele af lokalplanområdet er defineret som hede i henhold til Naturbeskyttelseslovens § 3. (Se kort nedenfor). I forbindelse med offentliggørelsen af lokalplanforslaget vil der blive søgt om dispensation fra Naturbeskyttelseslovens § 3.



§ 3 hede er vist med mørklilla.

#### Servitutter

Ejere og bygherrer må selv sikre sig overblik over tinglyste servitutter, der har betydning for bygge- og anlægsarbejder. Man skal være opmærksom på, at ikke alle rør, kabler eller ledninger er tinglyst. Derfor bør relevante forsyningsselskaber høres, inden jordarbejder påbegyndes. Det kan fx dreje sig om elkabler, telefon-, tele- og Tv-kabler, vandleddninger, fjernvarmeledninger, gasledninger og spildevandsledninger. Kommunen kan være behjælpelig med at oplyse, hvilke forsyningsselskaber, der dækker det pågældende område.

---

# **Redegørelse**

## **Lokalplan 302**

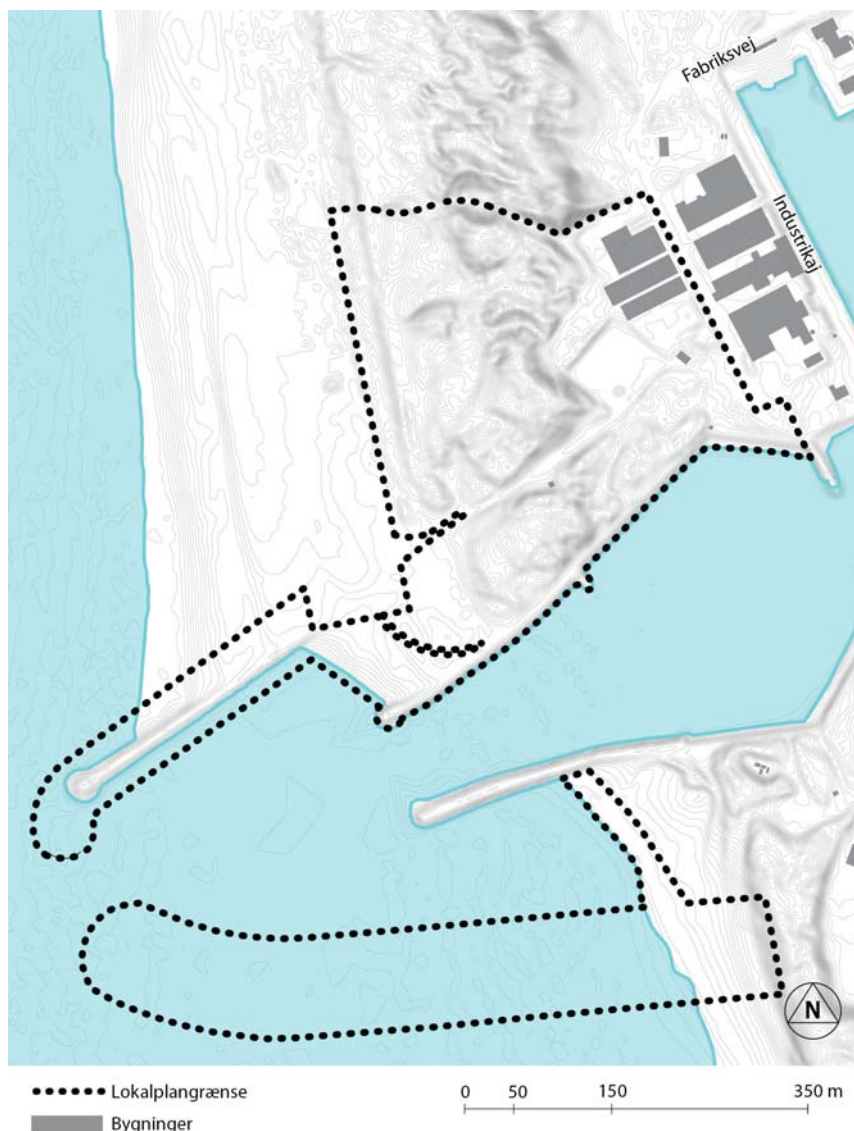
Erhvervsformål ved Hvide Sande Havn, Nord

---

# Planbestemmelser

## Lokalplan 302

Erhvervsformål ved Hvide Sande Havn, Nord



### Indledning

I henhold til Bekendtgørelse af Lov om planlægning, Miljø- og Energiministeriets lovbekendtgørelse nr. 937 af 24. september 2009 med senere ændringer, fastsættes følgende bestemmelser for det i § 2 nævnte område.

Lokalplanens bestemmelser er bindende og registreres i Planregister DK på de ejendomme, der omfattes af lokalplanen. Lokalplanens bindende bestemmelser står i venstre margin.

*Det fremgår af Planlovens § 15, hvad der kan træffes bestemmelse om i en lokalplan. Lokalplanens bestemmelser suppleres af bestemmelse i anden lovgivning navnlig byggeloven – herunder bygningsreglementet.*

*I højre spalte – med kursiv – er der korte supplerende kommentarer til de enkelte bestemmelser. Tekst skrevet i kursiv er altså ikke lokalplanbestemmelser og er således ikke bindende.*

---

# Planbestemmelser

## Lokalplan 302

Erhvervsformål ved Hvide Sande Havn, Nord

---

### 1. Formål

Lokalplanens formål er:

**at** muliggøre etablering af et nyt kajanlæg,

**at** afgrænse og muliggøre etablering af to nye ydermoler,

**at** muliggøre etablering af oplagsplads,

**at** give mulighed for udbygning og nyetablering af havneerhvervsvirksomheder og havnerelaterede funktioner og aktiviteter med dertil hørende tekniske installationer,

**at** sikre at kyst- og klitlandskaber påvirkes så lidt som muligt,

**at** sikre offentlighedens adgang til klitterne og kysten vest for havnearealet med mulighed for ophold og rekreative aktiviteter.

### 2. Område og zonestatus

#### Matrikeloversigt

**2.1.** Lokalplanens område og berørte matrikler er vist på bilag 1.

**2.2.** Lokalplanen omfatter følgende matrikelnumre: 11of, 11tg, del af matr. nr. 11rn, 11g, 11si Søgaard Hgd, Holmsland Klit, samt den på bilag 1 viste del af søterritoriet, samt alle parceller eller delnumre, der udstykkes fra de nævnte ejendomme inden for lokalplanens område.

#### Opdeling i delområder

**2.3.** Lokalplanområdet opdeles delområde I, II, III og IV, som vist på bilag 2. Delområde I underopdeles i Ia og Ib.

#### Zoneforhold

**2.4.** En del af lokalplanområdet ligger i landzone og en del i byzone. Med bekendtgørelsen af den endeligt vedtagne lokalplan overføres det på bilag 1 viste areal til byzone således at delområderne Ia, Ib og III ligger i byzone.

### 3. Arealanvendelse

Arealanvendelsen i delområderne I, II, III og IV fastlægges som følgende:

**3.1. Delområde Ia og Ib** udlægges til erhvervsområder med havnerelaterede formål og funktioner – herunder oplag og såvel egentlige havneerhverv som erhverv, der er afhængig af eller har behov for en havnenær beliggenhed. I området kan der f.eks. etableres

- Servicevirksomheder
- Transportvirksomheder
- Industrivirksomheder
- Værkstedsvirksomheder

*Som udgangspunkt må der i delområde Ia og Ib kun opføres **klasse 2-6** virksomheder jf. Miljøministeriets Håndbog om Miljø og Planlægning. Der vil dog være mulighed for at etablere andre typer virksomheder, hvis en konkret vurdering viser, at virksomheden via støj-dæmpning, rensning mv. kan nedbringe forureningen til niveauet for klasse 6 virksomheder.*

*Klasse 6 virksomheder er virksomhedstyper med en anbefalet mindste afstand til boliger på 300 meter. Virksomhedsklassen på den enkelte ejendom skal søges tilpasset afstanden til boliger. Er dette ikke muligt, skal virksomheden være indstillet på at overholde skærpede miljøkrav.*

*Der skal være mulighed for at etablere såvel egentlige havneerhverv som erhverv, der er afhængig af eller har behov for en havnenær beliggenhed f.eks. på grund af transportbehov - herunder industrierhverv.*

**3.2. Delområde II** udlægges til klitområde med vej, sti og parkering samt servicebygninger.

**3.3. Delområde III** udlægges til havneområde med kajgade og havnemole med havnerelaterede formål og funktioner.

**3.4. Delområde IV** udlægges til havneområde med havnerelaterede formål og funktioner i form af moler med en primitiv adgangsmulighed som vist på bilag 2, samt med mulighed for offentligt ophold og rekreative aktiviteter.

*Det er en forudsætning, at den primitive adgangsmulighed på molerne kan etableres under sikkerhedsmæssigt forsvarlige forhold. Adgangen sker på eget ansvar.*

*Der vil i delområde IV på mole og forstrand skulle foregå forskellige vedligeholdelsesaktiviteter og offentligt ophold og rekreative aktiviteter skal da foregå på disse præmisser.*

**3.5.** Inden for lokalplanområdet må der ikke etableres nogen form for boliger, butikker eller andre forureningsfølsomme funktioner bortset fra de i § 5.6 omtalte iskiosker mv.

### 4. Udstykning

**4.1.** Inden for lokalplanområdet må der ikke udstykkes grunde, der er mindre end 1.500 m<sup>2</sup> ekskl. vejarealer.

---

# Planbestemmelser

## Lokalplan 302

Erhvervsformål ved Hvide Sande Havn, Nord

---

**4.2.** Der kan, efter forud indhentet udtalelse fra Hvide Sande Havn, dispensere fra det anførte minimumsareal – dog må udstykning ikke ske med under 400 m<sup>2</sup> excl. vejarealer.

**4.3.** Ejendomme til tekniske anlæg kan udstykkes, så grunden ikke er større end anlæggets sokkel-flade + 1 meter hele vejen rundt herom.

### 5. Bebyggelsens placering og omfang

#### 5.1. Byggelinjer (jf. bilag 2)

Bebyggelse i delområde Ia langs med Fabriksvej skal opføres med facade i fast byggelinje i en afstand af 13,5 m fra vejmidte.

Bebyggelse langs den nye kajgade/ havnemolen skal opføres i en fast byggelinje i en afstand af 10 m nord for delområdegrensen mellem delområde Ib og III.

*For at nedsætte arealforbruget og udnytte en så lille del af det værdifulde og begrænsede område som muligt, giver lokalplanen mulighed for en relativ intensiv benyttelse. Den relativt intensive benyttelse følges op med bebyggelsesregulerende bestemmelser der sikrer, at den nye bebyggelse kommer til at fremstå harmonisk – på trods af tætheden.*

#### 5.2. Sokkelkote

Ingen bebyggelse må etableres med en sokkelkote under 3,13 m. DVR90.

*Det vurderes, at den fastsatte mindste sokkelkote tager højde for de lokale forhold. Vandstanden vil nå eller overskride denne kote i gennemsnit en gang pr. 50 år. Ved fastsættelse af sokkelkoten er der ikke taget hensyn til den lokale relative havstigning som følge af land- og vandstandsændringer.*

#### 5.3. Bygningshøjde og omfang.

**Delområde Ia** må bebygges med ny bebyggelse med en maksimal bygningshøjde på 15 m målt efter reglerne i bygningsreglementet.

Den maksimale bebyggelsesprocent er 75 % for den enkelte ejendom.

*Bebyggelsesprocenten er etagearealets procentvise andel af grundens størrelse.*

#### 5.4. Bygningshøjde og omfang.

**Delområde Ib** må bebygges med ny bebyggelse med en maksimal bygningshøjde på 8,5 m målt efter reglerne i bygningsreglementet.

Den maksimale bebyggelsesprocent er 75 % for den enkelte ejendom.

#### 5.5. Bygningshøjde. Delområde Ia og Ib

Der kan meddeles dispensation til, at særlige bygningsdele som skorstene og ventilationsafkast mv. opføres med en højde større end den foranstående maksimalhøjde, såfremt særlige hensyn til virksomhedens indretning eller drift nødvendiggør det.

*Mindre bygningsdele herunder kviste, gavltrekanter, skorstenspiber og lignende medregnes ikke ved beregning af en bygningshøjde, såfremt de er af sædvanlig omfang, de brandmæssige afstandskrav skal dog overholdes. Der henvises i øvrigt til bygningsreglementets bestemmelser.*



**5.6. Omfang. Delområde II** må kun bebygges indenfor den markerede cirkel P1 bilag 2. Der kan indrettes bebyggelse og anlæg i form af fx toiletbygninger, iskiosker, ”informationsskure” og andre servicebygninger - til betjening af områdets funktion som rekreativt mål og turistmål.

Disse bygninger skal udføres som lette bygninger eller pavilloner og må opføres med en maksimal bygningshøjde på 5 m målt fra det omgivende terræn. I P1 kan der ligeledes indrettes parkeringsareal jf. § 8.9.

**5.7. Delområde III** må ikke bebygges, men der kan etableres de for havnedriften fornødne tekniske anlæg.

**5.8. Delområde IV** må ikke bebygges. I delområde IV må der etableres op til 5 såkaldte ”launchbroer” til brug for surfaktiviteter. Launchbroerne må være maksimalt 3x5 m. Det er en forudsætning at der kan sikres forsvarlige sikkerhedsmæssige forhold ved benyttelse af launchbroerne.

## 6. Bebyggelsens udseende

**6.1.** Facader og tagflader på både erhvervs- og servicebygninger indenfor delområderne Ia og Ib skal holdes i jordfarver og disses blanding med hvid og sort. Der må ikke anvendes plader og reflekterende materialer med glanstal over 20.

*For at minimere påvirkningen af kystlandskabet og synligheden af den nye bebyggelse på større afstand fastsætter lokalplanen bestemmelser om bebyggelsens udseende.*

Facaderne på bygninger der er højere end 8,5 m skal holdes i ensartede lyse grå farver med et glanstal under 20. Der må ikke anvendes forskellige farver på facaderne på hver enkelt bygning.

**6.2.** Servicebygninger i P1 som fx toiletbygninger, iskiosker, ”informationsskure” m.v. i delområde II - skal opføres som lette bygninger i lyst murværk eller som pavilloner beklædt med træ eller eternit – alt i lysegrå farve. Tage skal fremtræde med koksgråt eller sort tagpap.

## 7. Ubebyggede arealer

**7.1.** Ved anvendelse af arealer til erhvervsformål skal der indrettes udendørs opholds- og friarealer

---

# Planbestemmelser

## Lokalplan 302

### Erhvervsformål ved Hvide Sande Havn, Nord

---

svarende til mindst 10 % af erhvervsarealet.

**7.2.** Ubebyggede arealer skal ved befæstelse eller lignende gives et ordentligt udseende, ligesom passende orden ved udendørs oplagring skal overholdes.

**7.3.** Servicearealerne til offentlige- og turistfaciliteter skal anlægges med en belægningstype, der adskiller sig fra kaj- og havnearealernes øvrige belægnings.

**7.4.** Affaldsstativer o. lign. skal anbringes eller afskærmes således, at de ikke er til gene for omgivelserne.

**7.5. Skiltning** og reklamering - bortset fra mindre henvisnings- og navneskiltning må kun opsættes efter indhentet tilladelse fra kommunen og havnebestyrelsens i hvert enkelt tilfælde.

Der må ikke skiltes på tage i lokalplanområdet.

Der må ikke opstilles flagstænger med reklameflag i lokalplanområdet.

**7.6.** Klitlandskabet inden for delområde II skal bearbejdes og formes med flere forskudte klittoppe med højder op til 13,5 meter, således at der bliver et jævnt fald i klitryggens højde ned mod havneindsejlingen. De nye klitter skal tilplantes med samme type beplantning, som findes på den eksisterende klit.

## 8. Veje, stier og parkering

### Veje:

**8.1.** Delområde Ia og Ib vejbetjenes fra Fabrikvej.

*Alle veje, stier og parkeringsarealer inden for lokalplanen ejes af Hvide Sande Havn men er tilgængelige for offentligheden.*

**8.2.** Alle veje i lokalplanområdet udlægges i en bredde af 10 m og med en kørebane på mindst 5 m.

**8.3.** Vejstykket E-F, skal have en fast overfladebelægning i grus – evt. cementstabiliseret. Enkelte steder kan der i stedet for den faste belægning anvendes en græsarmeret overflade.

**8.4** Vejstykket D-E skal have fast overfladebe-

---

# Planbestemmelser

## Lokalplan 302

Erhvervsformål ved Hvide Sande Havn, Nord

---

lægning i asfalt, belægningssten eller tilsvarende.

### Sti og vej:

**8.5.** Vej og sti: A-B-C, skal have en fast overfladebelægning i grus/stenmel. Enkelte steder kan der i stedet for den faste belægning anvendes en græsarmeret overflade. Stien A-B-C udlægges i en bredde af 4 meter og en belægningsbredde på mindst 2 meter.

**8.6.** Alle veje og stier i lokalplanområdet skal indrettes, så gangbesværede og handicappede har mulighed for at færdes på dem.

*Bestemmelsen omfatter ikke den primitive adgangsmulighed til molerne omtalt under § 3.4.*

**8.7.** Pladser, veje og lignende ud mod klitter skal afgrænses f.eks. med lavt hegn eller høj kant for at forhindre kørsel og anden slitage i naturområderne.

### Parkeringsarealer:

**8.8.** I delområderne Ia og Ib skal der etableres 1 P-plads pr. 50 m<sup>2</sup> etageareal. Al parkering skal holdes på egen grund.

**8.9.** Det nye parkeringsareal markeret P1 i delområde II vejbetjenes via adgangsvejen A-B og kan indrettes med max. ca. 50 pladser. Parkeringsareal P1 skal have en fast overfladebelægning i grus. Enkelte steder kan der i stedet for den faste belægning anvendes en græsarmeret overflade.

*Den konkrete placering og udformning af parkeringsarealet P1 skal ske under hensyntagen til klitlandskabet. P1 kan bebygges som det fremgår af § 5.6.*

## 9. Tekniske anlæg

**9.1.** Ledninger til el, telefon, antenner og lignende skal fremføres under terræn.

**9.2.** Bebyggelsen skal tilsluttes den almene vandforsyning.

**9.3.** Ny bebyggelse må ikke tages i brug, før den er tilsluttet et kollektivt varmforsyningsanlæg med tilslutnings- og forblivelsespligt.

*Der vil blive udarbejdet varmforsyningsprojekt for området.*

**9.4.** Ny bebyggelse skal tilsluttes separat spildevandsnet efter Ringkøbing-Skjern Forsynings anvisning.

**9.5.** Armaturer til belysning af vej, sti og fælles-

# Planbestemmelser

## Lokalplan 302

### Erhvervsformål ved Hvide Sande Havn, Nord

arealer skal fremstå med ensartet udformning, men tilpasset den enkelte funktion.

Al belysning - af veje, stier, bygninger, skilte og friarealer mv. - skal udføres med armaturer med nedadrettet lyskilde. Armaturerne skal være sådan udformet, at selve lyskilden ikke er synlig. Der må ikke etableres unødvendig kraftig eller høje belysningskilder.

På sydmolen kan der kun etableres belysning efter Farvandsvæsenets nærmere godkendelse.

**9.6.** Indenfor delområde III må der etableres og placeres teknisk anlæg og udstyr der er nødvendig for havnens drift herunder til læsning og losning.

**9.7.** Det kan tillades, at der inden for lokalplanområdet opstilles mindre udsigtsplatforme og lignende samt anlæg, der er nødvendige for områdets forsyning og drift, herunder transformatorer. Sådanne anlæg o. lign. skal placeres og udformes, så de indgår som en naturlig del af området.

## 10. Miljø

**10.1.** I lokalplanområdet kan der etableres virksomheder fra miljøklasse 2 til 6.

Det vejledende afstandskrav til erhvervsvirksomheder i klasse 6 i forhold til beboelse er 300 m. Der er ingen boliger inden for 300 m fra lokalområdets grænser.

Såfremt afstanden tillades kortere end 300 m, må det ske ud fra en konkret vurdering af den enkelte virksomheds forureningsbelastning på både kort og langt sigt.

*Se bemærkninger til 3.1.*

*Følgende vejledende grænseværdier for støj - målt udendørs fra den enkelte virksomhed, anlæg eller indretning - vil danne udgangspunkt, når der skal fastsættes grænser for, hvor meget en virksomhed eller erhvervsaktivitet i området må støje ved andre virksomheder i erhvervsområdet og i boligområder:*

Det ækvivalente, korrigerede støjniveau i dB(A)			
	Mandag - fredag 07.00 - 18.00 Lørdag 07.00 - 14.00	Mandag - fredag 18.00 - 22.00 Lørdag 14.00 - 22.00 Søn- og helligdage 07.00 - 22.00	Alle dage 22.00 - 07.00
Erhvervsområder	60	60	60
Boligområder	45	40	35
Der henvises til den til enhver tid gældende vejledning fra Miljøstyrelsen om Ekstern støj fra virksomheder.			

**10.2.** Såfremt der under anlægsarbejdet opstår mistanke om jordforurening skal dette anmeldes

*Reglerne for jordflytning fremgår af Regulativ for jordstyring i Ringkøbing-Skjern Kommune" af 19. januar*

---

# Planbestemmelser

## Lokalplan 302

Erhvervsformål ved Hvide Sande Havn, Nord

---

til Ringkøbing-Skjern Kommune.

*2008 eller senere rettelser. Der henvises til afsnittet "Jordforurening" i lokalplanens redegørelsesdel.*

### 11. Grundejerforening

*Ingen bestemmelser.*

### 12. Betingelser for at ny bebyggelse og anlæg må tages i brug

#### 12.1. Veje

Før ny bebyggelse tages i brug, skal tilhørende adgangsveje og stien A-C være anlagt.

#### 12.2. Parkering

Før ny bebyggelse tages i brug skal de nævnte parkeringsforhold i henhold til § 8.8 være etableret.

#### 12.3. Klitlandskab

Ny bebyggelse må ikke tages i brug inden den nye klitformation med beplantning vest for erhvervsområdet er etableret i henhold til § 7.6.

*Se lokalplanens redegørelse samt VVM-redegørelsen.*

#### 12.4. Varme

Ny bebyggelse må ikke tages i brug, før bebyggelsen er tilsluttet kollektiv varmforsyning.

#### 12.5. Kloakering og vandforsyning

Før ny bebyggelse tages i brug, skal bebyggelsen være tilsluttet offentlig kloak og vandforsyning. Der skal endvidere være udlagt areal til nedsivning af tagvand.

#### 12.6. Ubebyggede arealer

Ny bebyggelse må ikke tages i brug, før ejendommens ubebyggede arealer er anlagt i overensstemmelse med § 7.

### 13. Lokalplan

#### 13.1. Lokalplan nr. 18

Ved den endelige vedtagelse og offentlige bekendtgørelse af lokalplan 302 ophæves den del af lokalplan nr. 18, som indgår i Lokalplan 302.

### 14. Servitutter

*Der er ingen eksisterende servitutter som er i konflikt med denne lokalplan.*

---

# Planbestemmelser

## Lokalplan 302

Erhvervsformål ved Hvide Sande Havn, Nord

---

### 15. Retsvirkninger

#### *Midlertidige retsvirkninger*

Når forslaget til lokalplan er offentliggjort må de ejendomme, der er omfattet af forslaget, ikke udnyttes på en måde, der kan foregribe indholdet af den endelige plan.

Der gælder efter Planlovens § 17, stk. 1, et midlertidigt forbud mod udstykning, bebyggelse og ændring af anvendelsen. Den eksisterende lovlige anvendelse af ejendomme kan fortsætte som hidtil.

De midlertidige retsvirkninger gælder, indtil lokalplanen er endeligt vedtaget og vedtagelsen er offentliggjort, dog højst et år efter offentliggørelsen.

#### *Endelige retsvirkninger*

Når lokalplanen er endeligt vedtaget af Byrådet og vedtagelsen er offentliggjort, må der ikke retligt eller faktisk etableres forhold i strid med planens bestemmelser.

Der kan meddeles dispensation fra lokalplanen, hvis dispensationen ikke er i strid med principperne i planen. Mere omfattende afvigelser kan kun foretages ved at udarbejde en ny lokalplan.

Som altovervejende hovedregel medfører en lokalplan ikke erstatningspligt for kommunen. Men hvis en ejendom er udlagt til et offentligt formål i en lokalplan, kan ejeren under visse forudsætninger forlange ejendommen overtaget af kommunen mod erstatning.

I henhold til Planlovens § 47 kan der foretages ekspropriation af privat ejendom eller rettigheder over ejendomme, når ekspropriationen er af væsentlig betydning for virkeliggørelsen af en lokalplan.

*Da forslaget til lokalplan kan blive ændret ved Byrådets endelige vedtagelse, omfatter bestemmelsen også bebyggelse og anvendelse af bebyggelse, der er i overensstemmelse med forslaget.*

*Efter udløbet af indsigelsesfrisen kan Byrådet eventuelt give tilladelse til, at en ejendom udnyttes efter forslaget.*

*En lokalplan medfører ikke "handlepligt". Eksisterende lovlige forhold kan fortsætte som hidtil. Men når ejerne eller brugerne ønsker at ændre forholdene - opføre ny bebyggelse, bygge om m.v. - så skal ændringerne være i overensstemmelse med lokalplanen.*

*Dispensation kan kun meddeles efter forudgående naboorientering, med mindre Byrådet skønner, at en sådan orientering er af underordnet betydning for de personer og foreninger, der skal orienteres.*



---

# Vedtagelsespåtegning Lokalplan 302

Erhvervsformål ved Hvide Sande Havn, Nord

---

## Vedtagelsespåtegning.

### *Forslag til lokalplan.*

Foreløbig vedtaget af Ringkøbing-Skjern Byråd i henhold til § 24 i Lov om planlægning, den 17. august 2010.



Iver Enevoldsen  
Borgmester



Niels Erik Kjærgaard  
Kommundirektør

### *Endelig lokalplan.*

Endeligt vedtaget af Ringkøbing-Skjern Byråd i henhold til § 27 i Lov om planlægning, den 18. januar 2011.



Iver Enevoldsen  
Borgmester



Niels Erik Kjærgaard  
Kommundirektør

## Offentlig bekendtgørelse af lokalplanen.

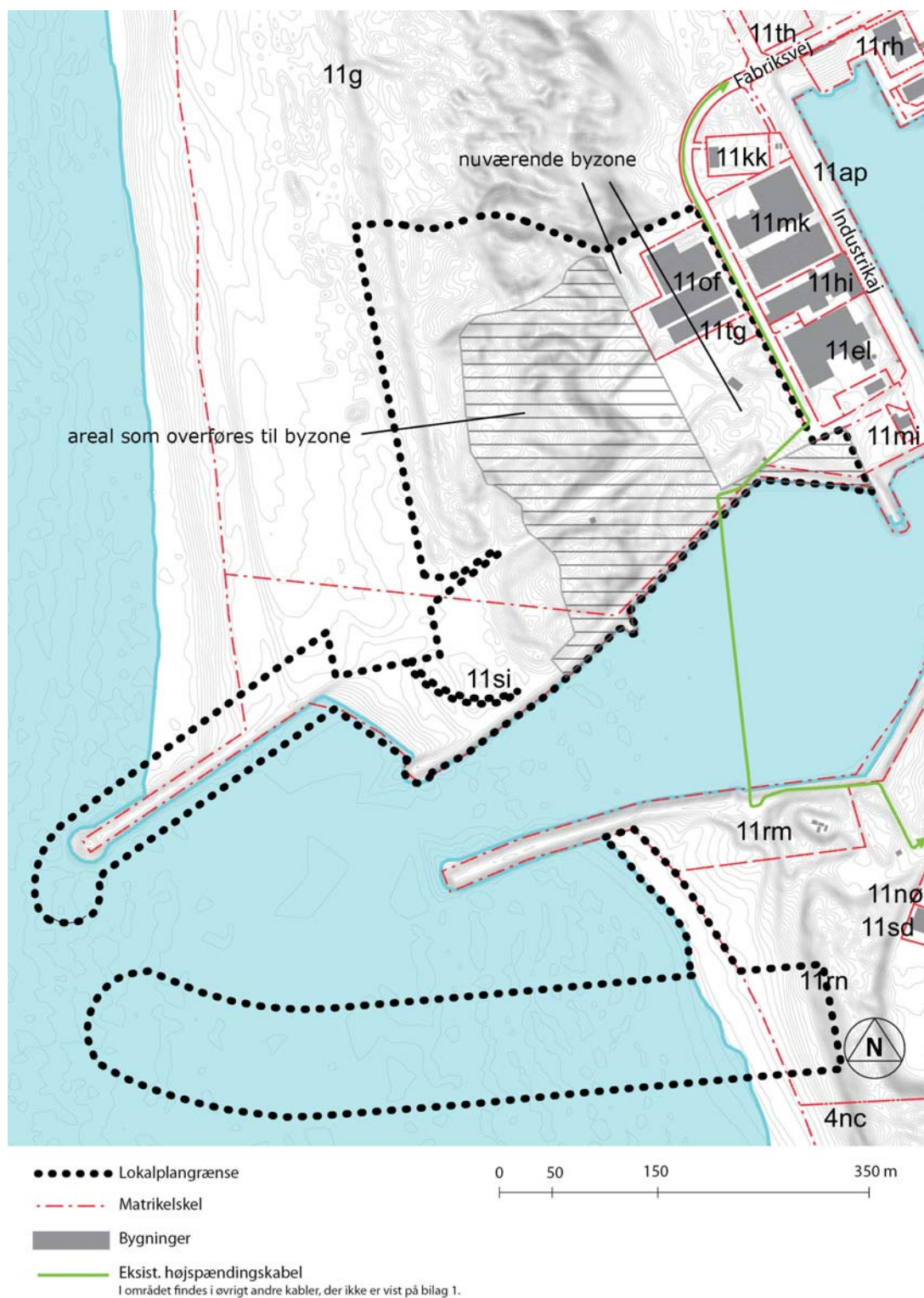
Lokalplanen er i henhold til § 30 i Lov om planlægning offentlig bekendtgjort den 26. januar 2011.

Lokalplanen er i henhold til § 54 b i Lov om planlægning registreret i Plansystem DK.

# Matrikelkort: Bilag 1

## Lokalplan 302

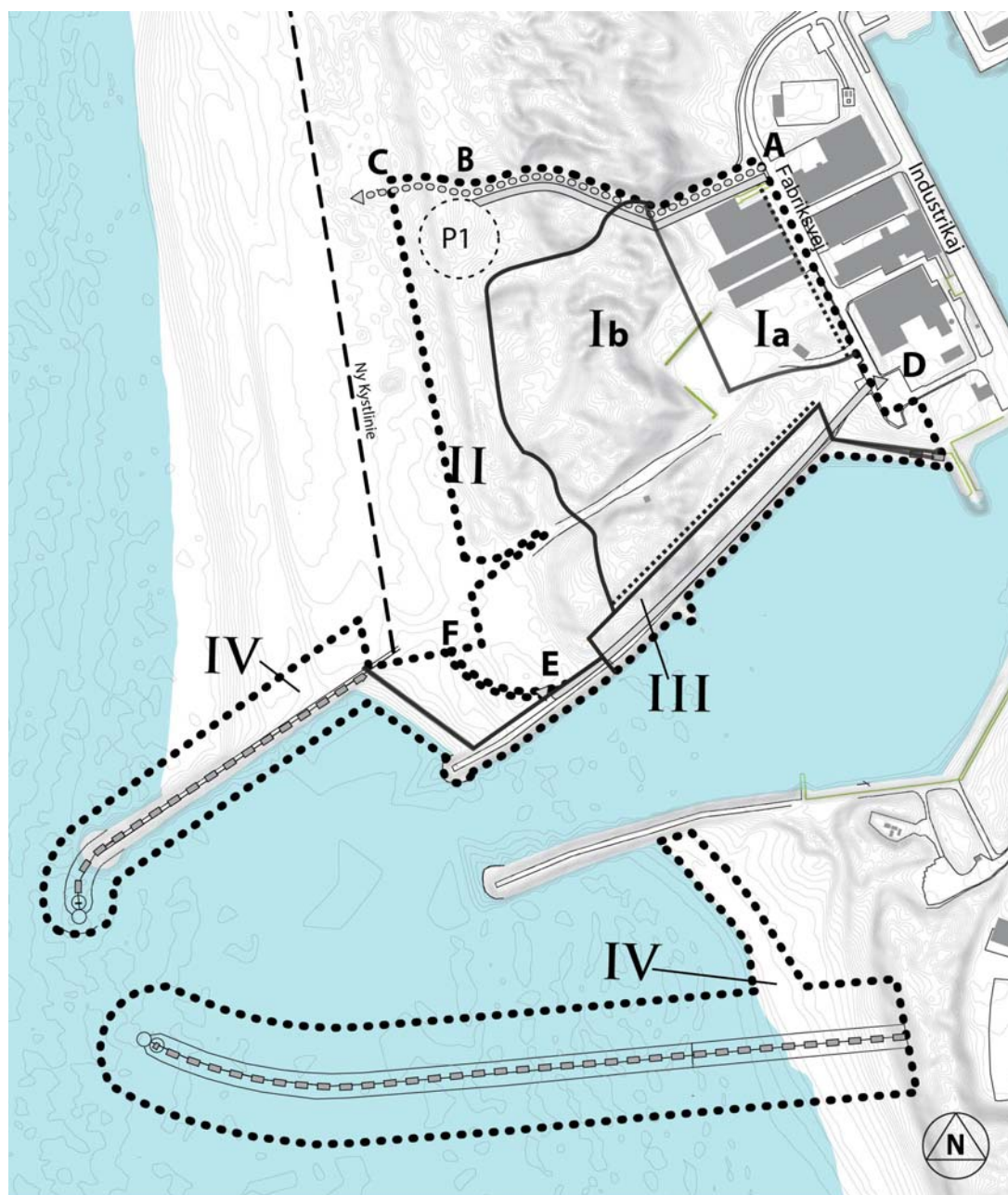
Erhvervsformål ved Hvide Sande havn, Nord



## Arealanvendelse: Bilag 2

### Lokalplan 302

Erhvervsformål ved Hvide Sande havn, Nord



..... Lokalplangrænse

I Erhvervsområde med havnerelaterede formål

II Klitområde med offentlig adgang

III Havneområde med havnekaj og -mole

IV Havneområde med havnerelaterede formål og funktioner. Mulighed for offentligt ophold.

0 50 150 350 m

oooooo Sti

— — — — — Sti/mole adgang

——— Vej

..... Fast byggelinie

oooooo Kombineret  
vej/sti

■ Bygninger

——— Delområdeafgrænsning

## **Bilag vedr. landskab, kulturmiljø og visualiseringer, Hvide Sande**

Den visuelle landskabsvurdering er baseret på besigtigelse på stedet, luftfotos, kortmateriale samt tegninger af nye anlæg.

### **Eksisterende forhold, Hvide Sande**

Kystområdet ved Hvide Sande er en typisk Vesterhavskyst. Landskabet præges helt overvejende af det tydelige og meget karakteristiske klitlandskab, som danner baggrund til den flade og udstrakte forstrand (Figur 1 og Figur 2). Klitterne er bevokset med typiske lave klitvækster såsom hjelme. Klitterne er samtidig med til at skabe en farvemæssig kontrast mellem de grønne farvenuancer og den hvide forstrand.

Klitformationerne deler sig på nordsiden af havnen i to primære formationer. Disse skilles af en stiforbindelse som fører op til udsigtspunktet på nordsiden af havnen. Stien er diskret, men skaber dog et synlig gennembrud af klitterne. Klitterne har en højde på op til 23 m over havet, og skjuler dermed for indblik til det bagvedliggende erhvervsområde. Enkelte erhvervsbygninger, siloer samt skorstene er dog synlige mellem eller over klitterne.

Den udstrakte flade som forstranden udgør på begge sider af havnen er med til at give landskabet et meget langstrakt præg, og får visuelt punktvis synlige skorstene og vindmøller til at tegne sig som enkeltstående, sporadiske nedslag i terrænet.

Det eksisterende havneanlæg og molerne opleves visuelt stilfærdige. Dette skyldes bl.a. molernes naturmæssige fremtoning på grund af deres opbygning af stenkast. Dette er medvirkende til, at moleanlægget falder naturligt ind med kystlandskabet.

Figur 1 og Figur 2 illustrerer de eksisterende landskabelige forhold i Hvide Sande.



Figur 1 Landskabelige forhold i Hvide Sande set fra havet ca. 100 m fra den nordlige indsejling til havnen (se bilag 1 for større foto).



Figur 2 Landskabelige forhold i Hvide Sande set mod nordvest fra Hvide Sande Havn (se bilag 1 for større foto).



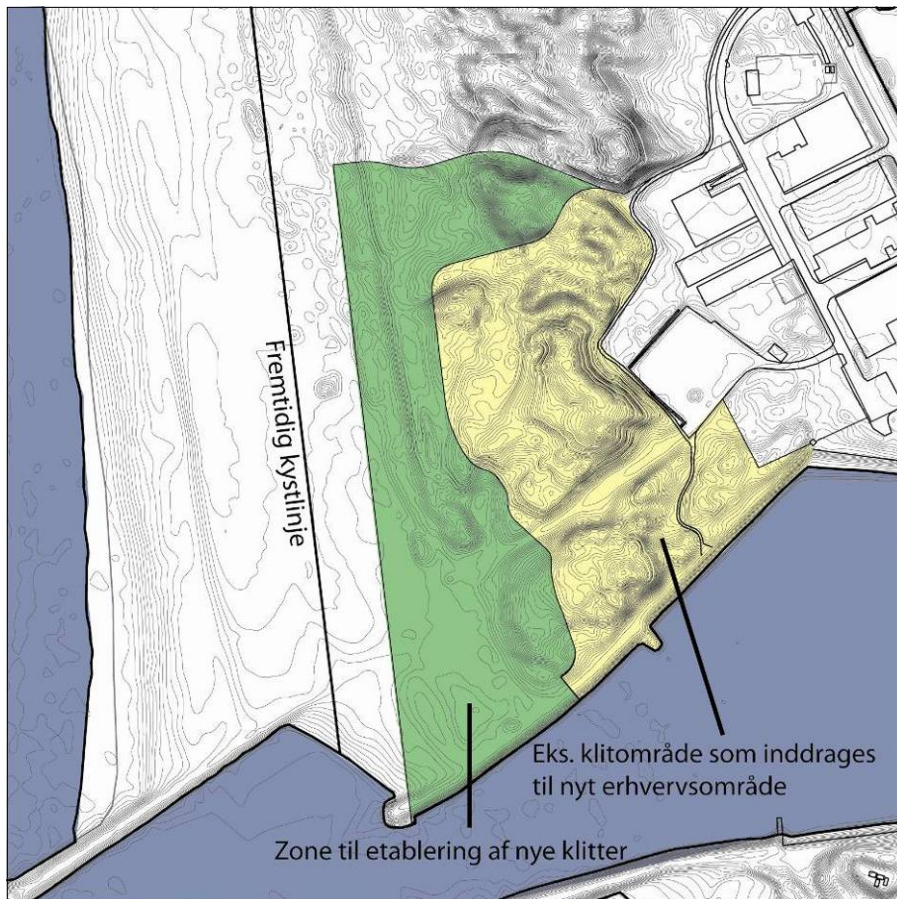
## Fremtidige landskabelige forhold, Hvide Sande

### Anlægsfasen

Den midlertidige visuelle påvirkning i anlægsfasen vurderes ikke at være væsentlig, idet nærområdet i forvejen er præget af tekniske elementer og havnerelaterede aktiviteter. Dog vil der set fra strandsiden være en midlertidig væsentlig visuel påvirkning i forbindelse med omdannelse af kystlinjen og klitterne.

### Driftsfasen

For at give plads til etablering af erhvervsarealet i forbindelse med etablering af nyt kaj anlæg i Hvide Sande bortgraves en eksisterende klitbræmme på ca. 130-160 m. Det betyder, at klitten på dette sted reduceres fra en minimumsbredde på 160 m til 40 m. Det nye erhvervsareal anlægges med en topkote på mellem 3,5 og 6,5 m.



Figur 3 Afgrænsning af det nye klitområde, der etableres i forbindelse med erhvervsarealet i Hvide Sande

#### Samlet beskrivelse af anlæggets synlighed

Selve erhvervsdelen af det nye område skråner svagt fra nord mod syd i retning mod den nye kaj. Især set fra sydsiden af indsejlingen til havnen vil nyt byggeri i det nordvestlige hjørne af området derfor blive mere visuelt eksponeret/synligt. Samtidig vil det nordvestlige område ligge 2,5 - 4 m lavere, og det vil være uden visuel skærmning. Ved i lokalplanen blandt andet at fastlægge bestemmelser om jordfarver på bygningernes facader søges det sikret at ny bebyggelse ikke bliver skæmmende for området.

Bortgravning af klitten vil være et markant og visuelt meget stort indgreb i klitlandskabet, som det opleves i dag. Bl.a. for at mindske denne visuelle påvirkning i området er der i projektet indarbejdet etablering af en ny forhøjet klitrække ved en bearbejdning af den eksisterende vestligste del af klitten vest for det nye havneareal. Der etableres således et nyt klitlandskab i en zone mellem erhvervsområdet og frem til en afstand af 50 m før den fremtidige tilbagerykkede kystlinje. Klitlandskabet vil blive formet med flere forskudte klittoppe med højder op til 13,5 m, således at der vil være et jævnt fald i klitryggenes højde ned mod havneindsejlingen (se Figur 3). Det nye klitlandskab vil fra starten blive tilplantet med samme type beplantning som findes i den eksisterende klit, hvilket vil medvirke til en delvis visuel skærmning af det bagvedliggende erhvervsområde. Højden på det nye klitområde betyder, at nyt byggeri kun vil være synligt i en højde af 2-3 meter over klittoppene, da den maksimale bygningshøjde er fastsat til 15 m, svarende til bestemmelsen i den eksisterende lokalplan for en stor del af det øvrige erhvervsområde. Ifølge den eksisterende lokalplan nr. 18 er der mulighed for at bygge i op til 30 meters højde i erhvervsområdet vest for Fabriksvej. Størstedelen af lokalplan nr. 18 erstattes af den nye lokalplan nr. 302.

#### Samlet vurdering af anlæggets synlighed

Det vurderes, at projektets påvirkning af den landskabelige oplevelse set fra havet vil være af mindre betydning på grund af etablering af det nye klitlandskab vest for erhvervsarealet. Etableringen af de nye ydermoler vil ændre det visuelle indtryk af indsejlingen til Hvide Sande Havn (se Figur 5), mens det vurderes, at tilbagerykningen af kystlinien ikke vil ændre væsentligt på landskabsoplevelsen. Set fra sydsiden af indsejlingen til havnen vil anlægget blive meget synligt, men da det er placeret op mod det eksisterende erhvervsområde, vil det dog opleves som en del af et sammenhængende område, og derfor ikke virke som en særlig forringelse af det visuelle miljø.

Set fra byens boligområder mod havnen vurderes ændringerne ikke at føre til forringelser af det visuelle miljø. Samlet set fra bortgravning af et stykke af den oprindelige klit blive kompenseret af etableringen af det nye klitlandskab tæt ved det nye havneområde.

Figur 4 illustrerer fotopunkterne, hvorfra der er visualiseret i det omtrentlige projektområde.





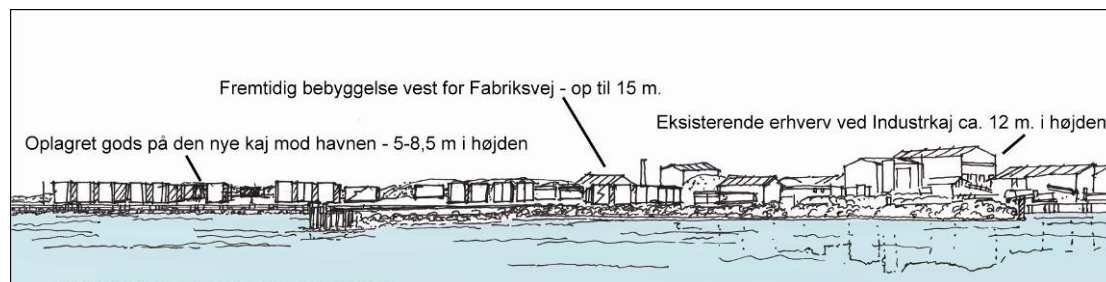
Figur 4 Oversigtskort over fotopunkter (illustreret med røde prikker) i det omtrentlige projektområde (markeret med rød cirkel).

Figur 5 illustrerer de fremtidige landskabelige forhold i Hvide Sande, set fra havet ca. 100 m fra den nordlige indsejling til havnen.

Figur 6 illustrerer de fremtidige landskabelige forhold set fra Sydhavnen i Hvide Sande.



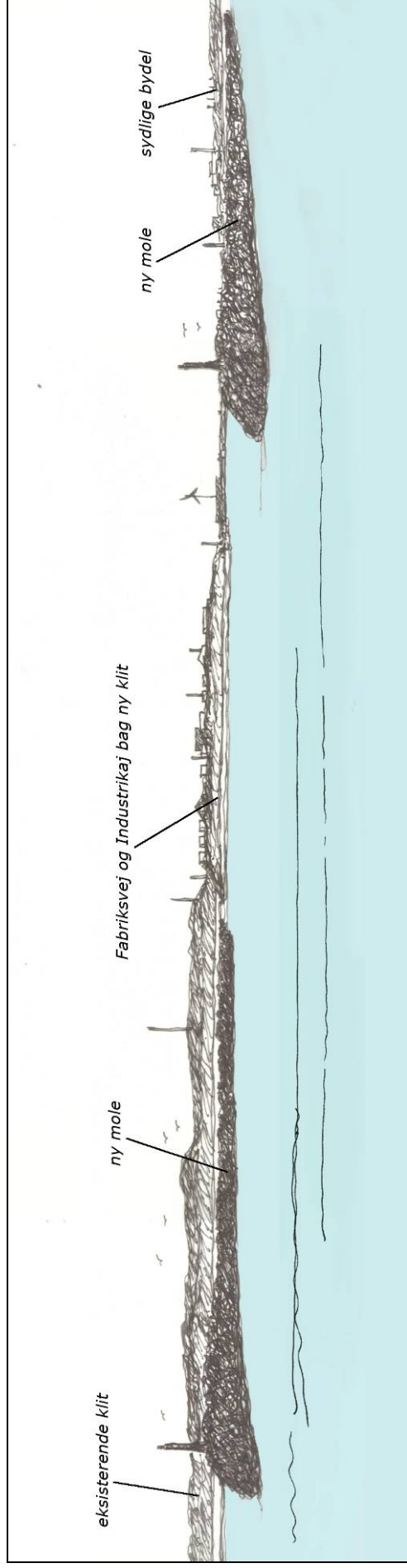
Figur 5 Fremtidige forhold i Hvide Sande set fra havet ca. 100 m fra den nordlige indsejling til havnen. Den væsentligste visuelle ændring vil være etableringen af de nye moler (se bilag 1 for større figur).



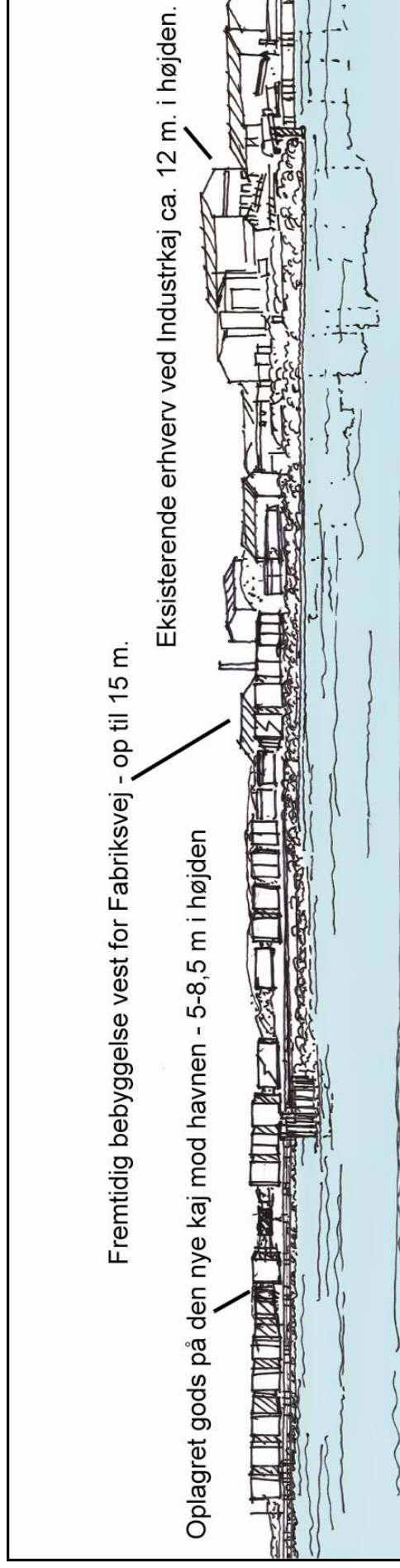
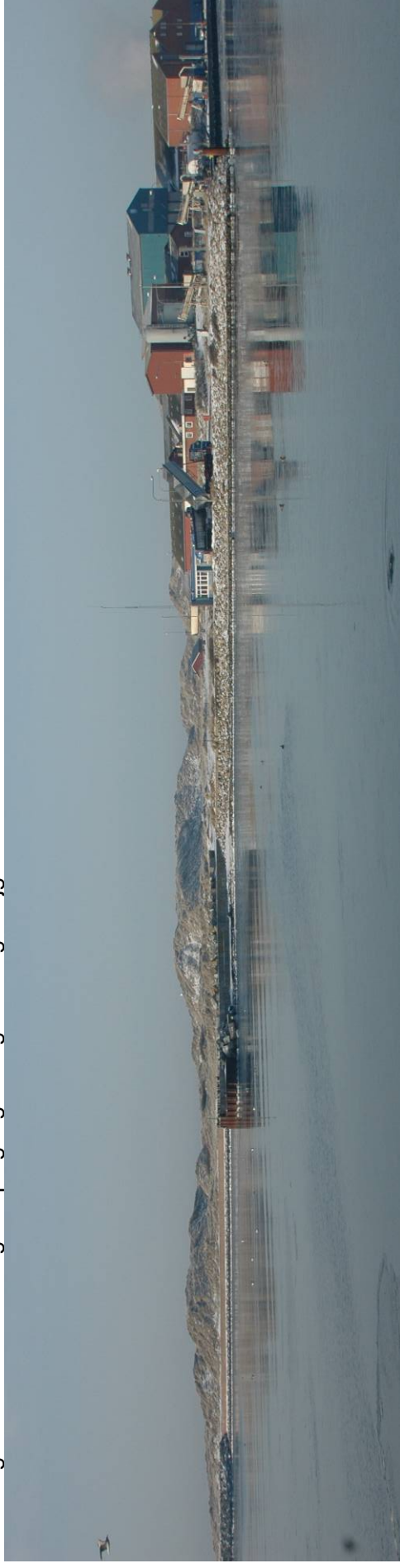
Figur 6 Fremtidige forhold i Hvide Sande set mod nordvest fra Hvide Sande Havn. Den væsentligste visuelle ændring er oplagringen af gods langs kajgaden (se bilag 1 for større figur).

**BILAG 1: Visualiseringer**

Visualisering af eksisterende og fremtidige landskabelige forhold i Hvide Sande Havn set fra havet ca. 100 m fra den nordlige indsejling til havnen. Den væsentligste visuelle ændring vil være etableringen af de nye moleer.



Visualisering af eksisterende og fremtidige landskabelige forhold i Hvide Sande Havn set mod nordvest fra Hvide Sande Havn. Den væsentligste visuelle ændring er oplagringen af gods langs kajgaden.



# ***Søvejen mod vest***

Ikke-teknisk resume\*

August 2010

<b>INDHOLDSFORTEGNELSE</b>	<b>SIDE</b>
<b>1 IKKE-TEKNISK RESUMÉ*</b>	<b>3</b>
1.1 Indledning og baggrund	3
1.2 Beskrivelse af det påtænkte anlæg	3
1.2.1 Hvide Sande	4
1.2.2 Ringkøbing	4
1.2.3 Velling	5
1.3 Alternativer	5
1.3.1 0-alternativet	5
1.3.2 Fravalgte alternativer	5
1.4 Miljøpåvirkninger	6
1.4.1 Hvide Sande	7
1.4.2 Ringkøbing	10
1.4.3 Velling	12
1.4.4 Ringkøbing Fjord	15
1.4.5 Samlet for projektområdet	16

*\* I det Ikke tekniske resumé er rettelserne i henhold til det udsendte rettelsesblad af 12. oktober 2010 indarbejdet.*

Ikke-teknisk resumé

## 1.1 Indledning og baggrund

Ringkøbing-Skjern Kommune har besluttet at iværksætte planlægning af projektet *Søvejen mod vest*. Projektets formål er at etablere pramsejlad over Ringkøbing Fjord til Hvide Sande. Pramsejladsen vil sikre adgang til en infrastruktur, der understøtter tung godstransport ud af området, etablere muligheder for områdets virksomheder for ind- og udskibning af gods via Hvide Sande havn, fremme grøn transport ved overflytning af godstransport fra landevej til søvej samt sikre Hvide Sande Havn omstillingsmuligheder til et bredere forretningsområde som bl.a. godshavn.

Bag projektet står en politisk styregruppe bestående af repræsentanter fra Ringkøbing-Skjern Kommune, Hvide Sande Havn, erhvervsorganisationer, virksomheder og arbejdstagere.

Pramtransport over Ringkøbing Fjord muliggøres ved etablering af pramsteder i Ringkøbing, Velling og Hvide Sande til videretransport fra Hvide Sande. Derudover omfatter projektet etablering af nye ydermoler i Hvide Sande Havn, tilbagerykning af kysten nord for Hvide Sande samt uddybning af indsejlingen i Hvide Sande, etablering af nyt erhvervsareal i Hvide Sande, et nyt landareal ved Ringkøbing Havn til gods-oplagring samt etablering af ny sejlrende til pramstedet i Velling.

Baggrunden for projektet er et ønske om at imødekomme de beskæftigelsesmæssige udfordringer, som Ringkøbing-Skjern Kommune står overfor grundet en negativ strukturel udvikling og den aktuelle finanskrisen. Udviklingen betyder, at der i kommunen nedlægges en lang række arbejdspladser inden for især industri og landbrug, og samtidig har den finansielle krise medført opsigelser i vindmøllebranchen. Alene inden for de seneste få år er arbejdsløsheden i Ringkøbing-Skjern Kommune femdoblet. En anden stor udfordring for områdets erhvervsudvikling og beskæftigelsessituation er manglen på trafikal infrastruktur egnet til transport af tunge og store godsemner.

*Søvejen mod vest* vil med pramtransporten over fjorden skabe et enkelt og direkte alternativ til landtransport og samtidig reducere de transportmæssige udfordringer der gør sig gældende ved transport af tungt gods ind og ud af området. Dette vil sammen med en reduktion i transportomkostningerne bl.a. skabe mulighed for fastholdelse af områdets eksisterende produktion.

Inden projektet *Søvejen mod vest* kan gennemføres, skal der udarbejdes en miljøvurdering af planerne og en vurdering af virkninger på miljøet (VVM). Da projektet dækker både land- og søterritorium er både Kystdirektoratet og Ringkøbing-Skjern Kommune myndighed. De to myndigheder har besluttet at udarbejde én samlet VVM-redegørelse, der endvidere overholder kravene iht. miljøvurdering af planer og programmer.

## 1.2 Beskrivelse af det påtænkte anlæg

Der skal fragtes godsemner på pramme over Ringkøbing Fjord fra hhv. Velling og Ringkøbing til Hvide Sande Havn, hvor emnerne skal føres igennem slusen. I Hvide Sande omlastes godset til videre skibstransport. Godsemnerne kan bl.a. være delkomponenter til vindmøller og store tankanlæg.

Størrelsen af kammer-sluse og pram samt transportvægten er bestemmende for lasten på prammen. Således vil godsemner længere end 35 m som f.eks. møllevinger kun føres gennem slusen, når vandstanden i fjord og hav er ens. Passage af slusen for kortere emner er uafhængig af vandstandsforskelle.

Indtil videre planlægges pramsejladserne at ske med én pram med en længde på ca. 70 m, der således kun kan passere kammer-slusen i Hvide Sande, når der ikke er vandstandsforskelle mellem fjord og hav. Prammen vil dagligt foretage én retur-tur mellem Ringkøbing og Hvide Sande og én retur-tur mellem Velling og Hvide Sande. På længere sigt vil der kunne indsættes yderligere én pram, og driften kan forøges op til i alt seks daglige retursejladser.

Prammen forventes drevet med biodiesel eller biogas-elektricitet.

#### 1.2.1 Hvide Sande

I Hvide Sande gennemføres en udbygning af havnen med et ydre havnebassin med nyt kaj anlæg og pramsted samt med nye ydermoler.

Kaj anlæg og pramsted placeres på den nordlige side af havnen, således at behovet for tilstrækkeligt baglandsareal kan opfyldes. Der etableres en kajgade langs kajen, og baglandet etableres med et erhvervsareal på ca. 5,3 ha i tilknytning til det eksisterende havneanlæg på nordsiden af indsejlingen. Der etableres en rampe ved det nye kaj anlæg, således der er mulighed for lastning og losning af prammen.

Den eksisterende nordlige ydre mole forlænges med ca. 70 m, og der etableres en symmetrisk sydlig ydre mole med en længde på ca. 670 m.

Kysten nord for nordmolen i Hvide Sande rykkes ca. 160 m tilbage for at forøge den naturlige vanddybde ved indsejlingen til Hvide Sande Havn. Således mindskes uddybningsbehovet ved større besejlingsdybde. Den ønskede fremtidige vanddybde ved havnens indsejling, i sejrende og ved nyt kaj anlæg er 7 m.

Som følge af etablering af erhvervsarealet i Hvide Sande bortgraves en eksisterende klitbræmme. På dette sted mindskes klittens minimumsbredde fra 160 m til 40 m. Der etableres en ny forhøjet klitrække ved at bearbejde den eksisterende vestligste del af klitten vest for det nye havneareal.

Sejladserne som følge af gennemførelsen af projektet kan på sigt omfatte op til to skibe og seks pramanløb i døgnet. På årsbasis forventes der op til ca. 150 skibs- og 1500 pramanløb årligt til Hvide Sande Havn.

#### 1.2.2 Ringkøbing

I Ringkøbing Havn etableres et pramsted til ind- og udskibning af gods umiddelbart syd for Vestas' produktionssted og oplagsplads i Ringkøbing Havn (Vestashalvøen).



I hjørnet af det nye kaj anlæg etableres en rampe, så gods kan køres til og fra prammen. Kajanlæg og kørevej etableres inden for det eksisterende havne- og erhvervsområde. Vest for det eksisterende erhvervsområde etableres nyt ca. 2,8 ha stort landområde til oplagring og eventuelt omlastning af gods. Landområdet etableres ved opfyldning med opgravede havbundsmaterialer fra uddybningen ved Ringkøbing havn og sejlrenden til pramstedet til Velling.

Der skal i forbindelse med etablering af kajanlægget ske en uddybning af havneområdet fra kajanlægget og ud til den eksisterende sejlrende.

### 1.2.3 Velling

Der etableres et pramsted til ind- og udskibning af gods syd for Velling i et område ca. 750 m syd for Venner Å og vest for den nord/sydgående vej Tændpipe.

Ind- og udskibningsstedet udføres med en kanal fra fjorden ind i landet og frem til selve anløbspladsen. Langs kanalen etableres diger for at sikre uændrede afvandingsforhold. For enden af kanalen etableres anløbsplads for prammen med en rampe, således at gods kan køres til og fra borde.

Som en del af udskibningsstedet etableres på vestsiden af Tændpipe en ca. 30.000 m<sup>2</sup> stor omlastningsplads til møllevinger og andet gods.

Der etableres privat fællesvej fra omlastningspladsen til industriområdet i Lem – i projektet indgår to forslag til vejens linieføring.

Fra kanalens udmunding i strandkanten etableres en ca. 1,7 km lang sejlrende med en dybde på ca. 2,2 m.

## 1.3 Alternativer

### 1.3.1 0-alternativet

0-alternativet er den situation, hvor projektet ikke gennemføres. Dette vil medføre, at gods fra områdets industrivirksomheder - som i dag - fortsat skal transporteres ud af området via landevejen. Det eksisterende vejnet er ikke indrettet til særtransporter af f.eks. møllevinger, og de tunge lastvognstransporter støder derfor ofte på problemer, især ved passage af rundkørsler. Desuden skaber særtransporterne gener for den øvrige trafik, hvilket bl.a. kan føre til problemer for trafiksikkerheden.

Uden det alternativ til landevejstransporten, som *Søvejen mod vest* skaber, er der risiko for, at arbejdspladser flytter ud af området, og at industrivirksomhederne i regionen ikke ønsker at udvide yderligere. Da ca. hver femte borger i Ringkøbing-Skjern Kommune har job i jern- og metalindustrien, vil fraflytning af disse industrivirksomheder kunne medføre store konsekvenser for området.

### 1.3.2 Fravalgte alternativer

En række alternativer til den valgte projektudformning (hovedforslaget) er foreslået af borgere, foreninger og myndigheder i forbindelse med 1. offentlighedsfase:

- En begrænsning af kysttilbagerykningen i Hvide Sande, så klitfredede områder ikke berøres, er fravalgt af kysttekniske økonomiske årsager bl.a. fordi en begrænsning af kysttilbagerykningen vil medføre kortere ydermoler og dermed en mindre naturlig ligevægtsdybde. Konsekvensen heraf er et større oprensningsbehov.
- Uddybning af sejlrenden i Hvide Sande Havn til 7 m uden kysttilbagerykning, men med de eksisterende moler, er fravalgt, da det vil medføre usikre besejlingsforhold og større oprensningsbehov.
- Etablering af erhvervsområde på eksisterende landarealer i Ringkøbing er fravalgt bl.a. fordi der ikke er fundet andre brugbare arealer i nærheden af havnen.
- En sydligere lokalisering af pramstedet i Velling er fravalgt, da denne placering ville medføre en betydelig påvirkning på naturinteresserne i området.
- Placering af pramstedet ved Klokrose/fiskerhusene samt andre lokaliteter ved Velling Bugt er fravalgt, da området har betydning for det beskyttede dyre- og planteliv. Desuden ville placering ved Klokrose/fiskerhusene medføre en længere vejforbindelse til industriområdet i Lem og flere vejkrydsninger.
- Placering af omlastningspladsen i Velling uden for Natura 2000-området er fravalgt bl.a. fordi det er en praktisk og økonomisk dårligere løsning end hovedforslaget.
- Naturgenopretning af afvandede arealer ved at rykke eksisterende diger tilbage ved pramstedet i Velling er fravalgt, da der ikke herved etableres nye strandengsområder som erstatning for den strandeng, der fjernes inden for Natura 2000-området.
- Etablering af en stiforbindelse langs digefoden på den landværts side af kanalen i Velling er fravalgt, da naturoplevelsen her er mindre end ved en stiforbindelse på toppen af diget, hvor der er udsigt over området.
- Flere mulige vejforbindelser mellem Lem og Velling har været undersøgt og er bl.a. fravalgt på grund af større retningsændringer og skarpe sving.
- Det er fravalgt at bruge pramme, som skubbes/trækkes af slæbebåd, da dette vil gå ud over manøvreegenskaberne, kræve dybere og bredere sejlrender og vil være mere forstyrrende for omgivelserne end hovedforslaget.
- Alternative sejlruiter til/fra Velling er fravalgt, da dette vil betyde længere sejlaftand og dermed større brændstofforbrug og længere sejltid. Forstyrrelseseffekten ift. fugle vurderes ikke at være større fra de alternative ruter, end fra hovedforslaget.
- Landevejstransport til/fra Hvide Sande som alternativ til pramsejlad er fravalgt af hensyn til trafiksikkerheden og fremkommeligheden på landevejen.
- Som alternativ til at etablere det nye landområde i Ringkøbing Havn kan materialerne fra sejlrenderne anvendes i forbindelse med etablering af fugleøer i Ringkøbing Fjord, klappes på anvist klapplads i Ringkøbing Fjord eller Vesterhavet, anvendes som jordforbedring på landbrugsarealer, landdeponeres eller en ved en kombination af disse muligheder.

#### 1.4 Miljøpåvirkninger

De eksisterende forhold i området er beskrevet, og miljøpåvirkningen fra etablering af projektets del-elementer i Hvide Sande, Ringkøbing og Velling og i driftsfasen er vurderet. Hvor det har været nødvendigt, er der foreslået afværgeforanstaltninger for at mindske projektets miljøpåvirkning, eller overvågningsprogrammer så udviklingen kan følges. Nedenfor beskrives projektets miljøpåvirkninger samt foreslåede afværgeforanstaltninger og overvågningsprogrammer. Projektets påvirkning på forhold, der ikke nævnes i det følgende, vurderes at være uvæsentlig.

I Hvide Sande forventes anlægsaktiviteterne at foregå fra vinteren 2011 til den nye sydmoie er etableret i midten af 2013. I Ringkøbing og Velling vil anlægsaktiviteterne foregå fra vinter til efterår 2011.

#### 1.4.1 Hvide Sande

##### Landskabelige forhold

Projektområdet i Hvide Sande er beliggende inden for havnens område og præges derfor af tekniske elementer og havnerelaterede aktiviteter. Den midlertidige påvirkning på landskabet i anlægsfasen vurderes derfor ikke at være væsentlig.

For at afbøde påvirkningen af landskabet som følge af etableringen af det nye erhvervsområde, vil den eksisterende vestligste del af klitten vest for det nye havneareal blive bearbejdet til en ny forhøjet klitrække mellem det nye erhvervsområde og den tilbagerykkede kystlinie. Det nye klitlandskab formes med forskudte klittoppe og et jævnt fald i klitryggenes højde ned mod havneindsejlingen. Området tilplanlægges for at hindre sandflugt. Nyt byggeri vil kun være synligt i få meters højde over klittoppene, og bygningsfacader holdes i jordfarver.

Det vurderes, at projektets påvirkning af den landskabelige oplevelse set fra havet vil være af mindre betydning på grund af etablering af det nye klitlandskab vest for erhvervsarealet. Etableringen af de nye ydermoler vil ændre det visuelle indtryk af indsejlingen til Hvide Sande Havn, mens det vurderes, at tilbagerykningen af kystlinien ikke vil ændre væsentligt på landskabsoplevelsen. Set fra sydsiden af indsejlingen til havnen vil anlægget blive meget synligt, men da det er placeret op mod det eksisterende erhvervsområde, vil det dog opleves som en del af et sammenhængende område, og derfor ikke virke som en særlig forringelse af det visuelle miljø.

Set fra byens boligområder mod havnen vurderes ændringerne ikke at føre til forringelser af det visuelle miljø. Samlet set vil bortgravning af et stykke af den oprindelige klit blive kompenseret af etableringen af det nye klitlandskab tæt ved det nye havneområde.

##### Badevandskvalitet

I anlægsfasen vil badevandskvaliteten på både Hvide Sande nord- og sydstrand blive påvirket af opslemmet sand som følge af etablering af moler, kysttilbagerykning og uddybning af indsejlingen. Der vil ligeledes i driftsfasen i forbindelse med oprensninger af sejlrenden og vedligeholdelse af kysttilbagerykningen forekomme opslemning af sand. Påvirkningen af badevandskvaliteten som følge heraf er udelukkende af æstetisk karakter og den samlede påvirkning på badevandskvaliteten vurderes at være lokal og kortvarig.

Regnvandsafledning fra havneområdet kan være kilde til periodevis bakteriel forurening af den del af sydstranden, der ligger inden for molen, hvis vejr- og strømningsforholdene fører det forurenede vand ud til strandområdet. For at imødegå dette i badesæsonen anbefales det, at der etableres et måleprogram som skal dokumentere påvirkningens størrelse.

### Flora og fauna

I forbindelse med etablering af erhvervsarealet i Hvide Sande omdannes et klitområde, som er beskyttet efter naturbeskyttelsesloven, til oplagringsplads (erhvervsområde). Området er omfattet af en undtagelse i klitfredningen. Ingen øvrige beskyttede naturområder berøres.

Fugle vil ikke blive direkte berørt af anlægsaktiviteterne i området, men unødvendig forstyrrelse i form af kørsel på stranden i fuglenes yngletid bør undgås. Tilbagerykning af kystlinien vil potentielt betyde en mindre reduktion i arterne Stor Præstekraves og Dværgternes ynglemuligheder.

Ved etablering af erhvervsområdet i Hvide Sande vil der være en mindre reduktion af markfirbens potentielle levesteder på Holmsland Klit. Derfor sikres og forbedres levestederne for markfirben i området nord for erhvervsarealet ved forskellige tiltag for at bidrage til sikringen af markfirben-bestande i området.

For at undgå kørsel og anden slitage i naturområderne nord for erhvervsarealet etableres en tydelig afgrænsning af pladsen mod klitterne f.eks. i form af et lavt hegn eller høj kant.

### Kystmorfologi

Etableringen af henholdsvis havnemoler, kysttilbagerykning og uddybning af havneindsejlingen vil medføre en lille påvirkning af lokalområdet i form af forøget opslemning af sand i anlægsfasen i en kortere periode.

De nye ydermoler, oprensning af havneindsejlingen og vedligehold af kysttilbagerykningen nord for havnen forventes ikke at medføre væsentlige effekter på kystmorfologien.

Oprrensning af sejlrender og vedligeholdelse af kysttilbagerykningen nord for havnen med deraf afledt indpumpning af sand syd for havnen vil medføre en lille påvirkning af lokalområdet i form af forøget koncentration af oplet sand. Det vurderes, at en samtidig udførelse af ovenstående arbejder kun vil forøge påvirkningen i meget begrænset grad. Den samlede påvirkning på koncentrationen af opslemmet materiale vurderes at være lokal og midlertidig.

### Rekreative interesser

Anlægs- og vedligeholdelsesarbejder tæt på land kan give anledning til uklart badevand som følge af opslemning af sand samt støj fra arbejderne, hvilket kan påvirke badelivet. For at undgå dette søges størstedelen af arbejderne gennemført inden den egentlige badesæson, ligesom anlægsaktiviteter i badesæsonen planlægges, så generne for badegæster reduceres mest muligt. Påvirkningen af badelivet er midlertidig og vurderes at være af samme grad som ved de nuværende tilbagevendende kystfodringer ved Hvide Sande sydstrand.

Som tidligere nævnt er der en risiko for, at regnvand afledt fra havneområdet kan være kilde til periodevis bakteriel forurening af sydstranden. For at imødegå dette i badesæsonen anbefales iværksættelse af et måleprogram.

Efter etablering af den sydlige mole vil den nordligste del af Hvide Sande sydstrand ligge indenfor molen i læ for bølger, hvilket kan virke attraktivt, især for børnefamilier. Det forventes ligeledes, at der vil være en vis attraktion i at se prammens gennemsejling ved slusen i Hvide Sande.

Der vil i forbindelse med etablering af anlægget være begrænsninger i adgangen til nord- og sydstranden samt molen i Hvide Sande, ligesom der vil være sejladsmæssige begrænsninger. Når anlægsarbejderne er afsluttede, vil adgangen genetableres, og molerne vil som udgangspunkt være åbne for offentlig adgang.

Det kan ikke afvises, at molerne vil påvirke surfforholdene i området umiddelbart syd for Hvide Sande Havn således, at forekomsten af bølgeforhold velegnede for surfaktiviteter reduceres. Lokalplanen for området er dog udformet således, at der skabes nye muligheder for friluftslivet og rekreative muligheder, hvilket bl.a. vil bidrage til en udvikling af surfaktiviteterne.

Samlet set er der i anlægs- og driftsfasen tale om en mindre påvirkningsgrad af friluftslivet til lands og til havs, og det vurderes derfor, at projektet ikke påvirker de rekreative interesser i Hvide Sande væsentligt.

#### Kulturhistoriske interesser og marinarkæologi

På baggrund af Kulturarvsstyrelsens arkivalske gennemgang af projektområdet i Hvide Sande er området frigivet til de påtænkte anlægsarbejder, da det vurderes, at der ikke er kulturhistoriske interesser i området.

#### Trafik og transport

Vejnettet omkring Hvide Sande belastes som udgangspunkt ikke af særtransporter som følge af projektet. Der vil dog som en afledt effekt genereres trafik til og fra Hvide Sande Havn i form af persontransporter til og fra arbejdspladser på det nye erhvervsareal samt transporter af almindeligt gods, der ikke kræver særtransport. Den forøgede trafik er ikke en direkte følge af nærværende projekt og omfanget heraf kendes ikke.

Det forventes, at i tilfælde, hvor pramsejladsen som følge af vejrmæssige eller tekniske årsager er indstillet, vil godsemner blive fragtet til og fra Hvide Sande via landevejen. Hyppigheden af særtransporterne vil være begrænset til 5-10 dage/år, og transporterne planlægges således at særligt trafikbelastede dage på strækningen undgås. For at muliggøre særtransporterne skal der gennemføres tilpasninger af vejnettet. Projektet vil således medføre en mindre forøgelse af trafikbelastningen på vejnettet til Hvide Sande. Det anbefales derfor, at trafikforholdene - herunder udviklingen af trafikmængder uden for erhvervsområdet afledt af virksomheder lokaliseret inden for dette - nøje følges, således, at der kan etableres trafikale afværgetiltag, såfremt dette viser sig nødvendigt.

#### Sejlads

Projektet medfører en årlig forøgelse af skibstrafikken i Hvide Sande Havn på op til ca. 150 skibs- og 1500 pramanløb om året. Konsekvenserne for sejladssikkerheden og iværksættelse af evt. risikodæmpende tiltag klarlægges af en sejladsrisikovurdering, der skal godkendes af Søfartsstyrelsen inden projektet igangsættes.

### Luft og klima

Der vil være en forøgelse af udledning af luftforurenede stoffer som følge af anlægsarbejde samt pram- og skibstrafik i driftsfasen. Samtidig vil udledning af luftforurenende stoffer og partikler fra landevejstransport mindskes, da projektet medfører overførsel af godstransport fra landevej til søvej. Dette forventes ligeledes at reducere CO<sub>2</sub>-udledningen fra godstransporter som helhed i det midt- og vestjyske område.

Der forventes ikke overskridelser af de vejledende luftgrænseværdier i anlægs- eller driftsfasen.

### Støj og vibrationer

Der vil forekomme støj og vibrationer både som følge af anlægsarbejde og driftsaktiviteter i det nye havneområde. Det forventes dog ikke, at støj fra anlægs- eller driftsfasen vil overstige Miljøstyrelsens vejledende støjgrænser. Støjbidraget fra anlægs- og driftsaktiviteter forventes således ikke at medføre betydelige gener for de nærmeste boliger i området. Skulle støj i anlægs- og driftsfasen mod forventning overstige støjkravene, vil nødvendig afhjælpning iværksættes.

Der vurderes ikke at være væsentlige påvirkninger af projektet i anlægs- og driftsfasen som følge af vibrationer.

## 1.4.2 Ringkøbing

### Landskab

Projektområdet i Ringkøbing er beliggende inden for havnens område og præges derfor af tekniske elementer og havnerelaterede aktiviteter. Den midlertidige påvirkning på landskabet i anlægsfasen vurderes derfor ikke at være væsentlig.

Set fra land vil placeringen af den afskærmende beplantning og volden, sammenholdt med afstanden mellem eksisterende boligområder og det udvidede erhvervsareal, i nogen grad begrænse synligheden af det oplagrede gods. Alligevel vil der på grund af det nye områdes øgede horisontale udstrækning blive tale om en tydelig ændring i det visuelle miljø, set fra de eksisterende boligområder.

Set fra fjorden vil det nye anlæg medføre en betydelig visuel ændring, herunder også i forhold til oplevelsen af indsejlingen til havnen, primært set fra vest/sydvest. Endvidere vil oplevelsen af selve havneindsejlingen blive påvirket visuelt af den horisontale udvidelse af det eksisterende oplagsareal..

### Flora og fauna

I Ringkøbing vil gennemførelse af projektet ikke direkte påvirke de naturbeskyttede områder omkring en fugleynglekoloni ved Vonåens udløb, men da særligt følsomme ynglefugle kan blive påvirket af anlægsaktiviteter, vil der blive taget særlige hensyn i fuglenes yngletid. For at minimere forstyrrelsen i driftsfasen som følge af øget aktivitet i området afskærmes den nye oplagingsplads således synlighed og støj mindskes.

Projektet vurderes ikke at påvirke odderbestanden i området væsentligt. Etablering af en kanal mellem Vestas-halvøen og det nye erhvervsareal gør, at odderen kan passere området uhindret.

### Kystmorfologi

Arbejdet med opfyldning af nyt erhvervsareal i Ringkøbing udføres således, at opslemning af sand begrænses. Der vil i forbindelse med uddybning af havneområdet lokalt være opslemning af sand, men det vurderes at påvirkningen vil være kortvarig og begrænset.

Det vurderes, at etablering af det nye landområde i Ringkøbing Havn kun vil påvirke strømforholdene helt lokalt. Projektet forventes derfor ikke at ville påvirke kystmorfologien uden for havneområdet.

Årlige vedligeholdelsesoprensninger i havnebassinet foran pramstedet forventes at have nogenlunde samme omfang som oprensningen af den eksisterende sejlrende til havnen. I forbindelse med oprensningen vil der opstå faner af opslemmet sand som følge af spild fra opgravningen, men disse vurderes kun at have en kortvarig og midlertidig påvirkning helt lokalt.

### Rekreative interesser

Der vil i forbindelse med etablering af anlægget være visse begrænsninger i adgangen til Vestas-halvøen samt indskrænkning af sejladsen i området. Samlet set er der dog tale om en mindre og midlertidig påvirkning af friluftslivet til vands og til lands.

Vestasstien videreføres udenom det nye erhvervsareal, og der vil således efter etableringen opstå nye rekreative muligheder i området. Ligeledes forventes det, som i Hvide Sande, at der vil være en vis attraktion i at iagttage prammenes aktiviteter, hvilket kan bidrage med liv og aktivitet i havnen.

### Kulturhistoriske interesser og marinarkæologi

Kulturarvsstyrelsen vurderer, at der i projektområdet i Ringkøbing kan være skjulte fortidsminder. Der vil derfor blive gennemført arkæologiske forundersøgelser på de berørte arealer, inden anlægsarbejdet igangsættes.

### Trafik og transport

Pramtransport af gods mellem Ringkøbing og Hvide Sande over Ringkøbing Fjord vil medføre, at landevejstransporten af disse godskomponenter bortfalder.

Hvis man sammenholder de forøgede trafikmængder som følge af transport af gods til udskibning i Ringkøbing Havn med reduktionen i indgående godstransporter og udgående særtransporter af mølledele fra Vestas' fabrik, vil der lokalt til/fra Ringkøbing Havn gennemsnitligt være en reduktion af lastbiltransporter på ca. seks transporter pr. dag. Samtidig vil landevejstransporten på det offentlige vejnet i regionen blive reduceret med 7.600 transporter om året.

Det vurderes således, at omlægningen af godstransport fra landevej til søvej som følge af *Søvejen mod vest* udelukkende har en positiv effekt både lokalt i Ringkøbing og på det offentlige vejnet i det midt- og vestjyske med reducerede trafikmængder med deraf afledt øget fremkommelighed og trafiksikkerhed.



### Sejlads

Ringkøbing Havn bruges i dag fortrinsvist af joller og lystsejlere. Især i sommerperioden mellem 1. juni og 15. september er der hyppig sejlads i havnen med op til 750 re-tur-ture ugentligt. Projektets konsekvenser for sejladssikkerheden og iværksættelse af evt. risikodæmpende tiltag klarlægges af en sejladsrisikovurdering, der skal godken-des af Søfartsstyrelsen, inden projektet igangsættes.

### Luft og klima

Der vil være en forøgelse af udledning af luftforurenede stoffer som følge af anlægs-arbejde samt pram- og skibstrafik i driftsfasen. Samtidig vil udledning af luftforure-nende stoffer og partikler fra landevejstransport mindskes, da projektet medfører overførsel af godstransport fra landevej til søvej. Dette forventes ligeledes at reducere CO<sub>2</sub>-udledningen fra godstransporter som helhed i det midt- og vestjyske område.

Der forventes ikke overskridelser af de vejledende luftgrænseværdier i anlægs- eller driftsfasen.

### Støj og vibrationer

Der vil forekomme støj- og vibrationer som følge både af anlægsarbejde samt drifts-aktiviteter i det nye havneområde. Støjbidraget vil især stamme fra ramning af spuns, som vil foregå i en periode af få ugers varighed. Det forventes dog ikke at støj fra an-lægs- eller driftsfase vil overstige Miljøstyrelsen vejledende støjgrænser og støjbidra-get fra anlægs- og driftsaktiviteter forventes således ikke at medføre betydelige gener for de nærmeste boliger i området. Skulle støj i anlægs- og driftsfasen mod forvent-ning overstige støjkravene, vil nødvendig afhjælpning iværksættes.

Der vurderes ikke at være væsentlige påvirkninger af projektet i anlægs- og driftsfa-sen som følge af vibrationer.

## 1.4.3 Velling

### Landskab

Den midlertidige visuelle påvirkning fra anlægsaktiviteterne i Velling vurderes at være begrænset. Af hensyn til de visuelle forhold og naturen i området vil omlastningsplad-sen efter etableringen blive afskærmet af ikke-løvfældende træer og dermed falde ind i en naturlig sammenhæng med de eksisterende læhegn og øvrig bevoksning i områ-det. Den skærmende beplantning vil dog komme til at opleves som et markant land-skabeligt element på det ellers flade engområde. Digerne langs pramstedet etableres med en hældning, så de ikke er ret synlige fra det åbne land, men som følge af deres orientering vinkelret på kysten vil de kunne ses i stor afstand fra fjordsiden.

### Flora og fauna

Projektområdet i Velling er beliggende i et internationalt naturbeskyttelsesområde (Natura 2000-område), hvor der skal tages særlige hensyn til dyr og planter. Bl.a. etableres der i forbindelse med anlæg af kanalen banketter, der forventes at udvikle strandengsbeplantning for at erstatte et mindre strandengsareal, som fjernes ved etablering af anlægget.

For at undgå forstyrrelse af særligt rastende gæs og svaner planlægges udførelsen af anlægget efter, hvilke perioder fuglene ikke eller kun i begrænset omfang er i områ-det.

Det forventes, at eventuelle ynglefugle i området hurtigt vil vænne sig til pramdriften på kanalen. Forstyrrelsen i driftsfasen vurderes således at være ubetydelig.

Etablering af omlastningspladsen vil betyde en reduktion i svaners og gæs' mulige fødesøgningsområder. For at kompensere for dette iværksættes tiltag, der giver fuglene adgang til nærliggende store sammenhængende åbne områder.

#### Kystmorfologi

I forbindelse med udgravning og vedligeholdelse af sejlrende ved Velling samt transport af det opgravede materiale vil der kunne forekomme spild af sand og dermed opslemmet sand i vandet. Opslemningen vurderes at have en begrænset udstrækning i en midlertidig, kortvarig periode og vurderes ikke at overstige den naturlige opslemning, der forekommer i forbindelse med hård blæst og storm.

#### Rekreative interesser

I anlægsfasen vil der være visse adgangs- og sejladsmæssige begrænsninger for offentligheden i arbejdsområdet, og anlægsarbejdet vil medføre visse støjmæssige gener, der kan påvirke naturoplevelsen i området. Begge forhold er midlertidige og af relativt kortvarig karakter, og påvirkningen vurderes at være begrænset.

Offentlighedens adgang til fjorden forbedres, da der etableres en stiforbindelse på digekronen, og de nye diger være åbne for rekreativt ophold og færdsel til fods.

Omlastningspladsen vil særligt de første år fremstå forholdsvis synlig, men pladsen afskærmes af beplantning, således anlæggets påvirkning af naturoplevelsen reduceres med årene.

#### Kulturhistoriske interesser og marinarkæologi

Kulturarvsstyrelsen vurderer, at der i projektområdet i Velling kan være skjulte fortidsminder, og der vil derfor blive gennemført arkæologiske forundersøgelser på de berørte arealer, inden anlægsarbejdet igangsættes.

#### Landbrug

Der vil i forbindelse med etablering af pramsted og vejforbindelse mellem Lem og Velling ske en permanent inddragelse af landbrugsarealer. De to alternative vejforløb er fastlagt med henblik på at minimere påvirkningen af den landbrugsmæssige drift.

Udlægning af udgravningsmateriale med stort indhold af organisk materiale fra sejlrunden til Velling på tilstødende landbrugsarealer kan evt. have en midlertidig dyrkningsmæssig påvirkning. Dette vil blive afklaret ifm. indgåelse af frivillige aftaler med lodsejerne.

### Trafik og transport

Ved overførsel fra landevejstransport til pramtransport af møllekomponenter og øvrigt gods fra virksomhederne i Lem mindskes antallet af transporter i området skønsmæssigt med 4450 transporter årligt på offentlig vej. Dette vil for både nærområdet og for det midt- og vestjyske område som helhed medføre, at fremkommeligheden og trafiksikkerheden øges.

Etablering af en vejforbindelse mellem Lem og pramstedet gør, at transport af vinger og andet gods kan ske uden gener for fremkommeligheden og uden forringelse af trafiksikkerheden i området.

Godstransporternes krydsning af Tændpipe vurderes ikke at påvirke den offentlige trafik væsentligt, og der iværksættes trafiksikkerhedsmæssige foranstaltninger i fornuddent omfang.

### Sejlads

Der er i dag ikke et pramsted eller anden form for anløbsmulighed ved lokaliteten i Velling, og derfor er den nuværende sejlads i området begrænset til få småbåde som f.eks. jagtpramme med meget lille dybgang. Projektets konsekvenser for sejladssikkerheden og iværksættelse af evt. risikodæmpende tiltag klarlægges af en sejladsrisikovurdering, der skal godkendes af Søfartsstyrelsen, inden projektet igangsættes.

### Luft og klima

Der vil være en forøgelse af udledning af luftforurenede stoffer som følge af anlægsarbejde samt pram- og skibstrafik i driftsfasen. Samtidig vil udledning af luftforurenende stoffer og partikler fra landevejstransport mindskes, da projektet medfører overførsel af godstransport fra landevej til søvej. Dette forventes ligeledes at reducere CO<sub>2</sub>-udledningen fra godstransporter som helhed i det midt- og vestjyske område.

Der forventes ikke overskridelser af de vejledende luftgrænseværdier i anlægs- eller driftsfasen.

### Støj og vibrationer

Der vil forekomme støj- og vibrationer som følge både af anlægsarbejde samt driftsaktiviteter i det nye havneområde. Støjbidraget vil især stamme fra ramning af spuns, som vil foregå i en periode af få ugers varighed. Det forventes dog ikke at støj fra anlægs- eller driftsfase vil overstige Miljøstyrelsen vejledende støjgrænser og støjbidraget fra anlægs- og driftsaktiviteter forventes således ikke at medføre betydelige gener for de nærmeste boliger i området. Skulle støj i anlægs- og driftsfasen mod forventning overstige støjkravene, vil nødvendig afhjælpning iværksættes.

Der vurderes ikke at være væsentlige påvirkninger af projektet i anlægs- og driftsfasen som følge af vibrationer.

### Jord og grundvand

Udlægning af afgravningsmateriale med stort indhold af organisk materiale fra sejllenden til Velling på tilstødende landbrugsarealer vurderes ikke at påvirke drikkevandsinteresser, idet området er udlagt med begrænsede drikkevandsinteresser.

#### 1.4.4 Ringkøbing Fjord

##### Vandkvalitet

I forbindelse med uddybningen af sejlrender til Velling og Ringkøbing kan der forekomme spredning af sand fra uddybningen, og der kan frigives næringsstoffer. Omfanget afhænger bl.a. af opgravningsmetoden, som først fastlægges i forbindelse med detailprojekteringen, men forventes dog ikke at overstige den naturlige opslemning, som opstår i hård blæst og stormsituationer i de lavvandede dele af fjorden.

Ved fremtidig oprensning af sejlrenderne i forbindelse med vedligehold af vanddybderne bør arbejdsmetoden fastlægges efter hensyntagen til minimering af næringsstoffrigivelsen, og materialet bør klappes på anvist klappads i området alternativt landdeponeres.

Analyser af uddybningsmaterialet viser, at materialet kan betragtes som uforurennet og det vurderes derfor, at der i forbindelse med oprensnings- og uddybningsarbejdet ikke vil frigives forurenende stoffer i en grad, der har en væsentlig indvirkning på vandkvaliteten i området.

##### Flora og fauna

Etablering af sejlrenden vil have en effekt på bundfauna og -flora både direkte i form af ødelæggelse af levesteder som følge af uddybningen og indirekte som følge af sedimentspredning.

Efter uddybningen er den midterste del af sejlrenden så dyb, at den ligger under sigtdybden i fjorden og under det niveau, hvor der er bundvegetation. Da bundflora og -fauna i sejlrenden delvist vil vende tilbage til udgangspunktet efter anlægsfasen, kan etableringen af sejlrenden dog betegnes som en midlertidig forstyrrelse af kortvarig karakter.

Uddybningen skal udføres på en måde, så der ikke er negativ påvirkning på bundfauna og -flora udenfor selve sejlrenden.

Der forventes at være behov for en årlig oprensning af sejlrenderne til Ringkøbing og Velling for at vedligeholde vanddybderne. Dette kan føre til ødelæggelse af levesteder og spredning af sediment. Oprensningen vil berøre et mindre areal på 9,3 ha. i selve sejlrenden.

Som følge af de gentagne oprensninger til vedligehold af vanddybderne vil bundvegetationen ikke reetableres permanent. Dette vil medføre en ændring i den potentielle udbredelse af bundvegetationen i habitatnaturtypen 1150, og en forringelse af muligheden for at opfylde vandplanens målsætning om et øget areal, hvor der kan genetableres undervandsvegetation som følge af vandkvalitetsforbedringer. Set i forhold til de omkring 20.000 ha. af naturtypen, som indgår i udpegningsgrundlaget i Natura 2000-området, er de 9,3 ha. - svarende til ca. 0,045 %, - der berøres af sejlrenden, dog relativt beskedne. Ligeledes er reduktionen i det potentielle vegetationsområde begrænset set i forhold til den årlige tilvækst i vegetationsdækket på ca. 420 ha. gennem de seneste 10 år i hele Ringkøbing Fjord.

Oprensningen vil kun berøre et mindre areal i selve sejlrenden og vil blive udført på en måde, så der ikke er negativ påvirkning på bundfauna og -flora udenfor selve sejlrenden. Det vurderes på denne baggrund, at områdets økologiske funktionalitet og bevaringsmålsætning ikke vil blive påvirket af projektets driftsaktiviteter.

For at beskytte Ringkøbing Fjords bestand af knopsvaner mod forstyrrelse, bør anlægsaktiviteterne i forbindelse med etablering af sejlrenden i Velling ikke gennemføres i primære fælde- og rasteperioder.

I driftsperioden bør pramsejladsen tilpasses den mindst mulige forstyrrelse af hensyn til plantespisende vandfugle.

#### Erhvervsfiskeri

Projektets påvirkning på erhvervsfiskeriet i Ringkøbing Fjord vurderes at være begrænset. Der kan forekomme midlertidige trafikforstyrrelser i form af sejladsmæssige begrænsninger for erhvervs- og bierhvervsfiskere i forbindelse med anlægsarbejdet i Ringkøbing Havn og uddybning af sejlrender.

Støj og opslemning af sand fra anlægsaktiviteter samt vedligeholdelsesoprensninger kan skræmme fisk bort, men den midlertidige påvirkningen er lokal og kortvarig og vurderes at være ubetydelig for fiskeriet i Ringkøbing Fjord.

#### Sejlads

Projektet medfører i anlægsfasen, som følge af sejlads med uddybningsmateriale fra Velling til Ringkøbing, en forøgelse af bådtrafikken med op til 240 sejladser i fjorden fordelt over op til 60 dage. I driftsfasen vil der samlet være op til seks daglige retursejladser med prammen mellem Hvide Sande og hhv. Ringkøbing og Velling.

Projektets konsekvenser for sejladssikkerheden og iværksættelse af evt. risikodæmpende tiltag klarlægges af en sejladsrisikovurdering, der skal godkendes af Søfartsstyrelsen, inden projektet igangsættes. De foreløbige beregninger viser, at de miljømæssige konsekvenser af evt. uheld vil være begrænsede.

### 1.4.5 Samlet for projektområdet

#### Socioøkonomiske forhold

Ved at skabe adgang for det midt- og vestjyske områdes virksomheder til en mere attraktiv infrastruktur end den nuværende, forventes projektet at understøtte fastholdelsen af arbejdspladser i området samt styrke og fremme den lokale erhvervsudvikling. Som sådan kan projektet få vital betydning for samfundsudviklingen og de socioøkonomiske forhold herunder den sociale struktur og erhvervslivet i Ringkøbing-Skjern Kommune. Ligeledes kan etableringen af erhvervsområdet i Hvide Sande medføre at havnerelaterede erhverv med behov for en havnenær beliggenhed kan etablere sig i området.

Nærværende undersøgelse indikerer, at projektet ikke vil have en negativ påvirkning på erhvervslivet herunder f.eks. turisme, erhvervsfiskeri og landbrug. I lokalplanen er der indarbejdet nye muligheder, som kan bidrage til en udvikling af surfaktiviteterne samt at bl.a. surfere kan nyde gavn af de nye forhold på Hvide Sande Sydstrand. Der kan forekomme midlertidige sejladsmæssige forstyrrelser i forbindelse med anlægsarbejdet, men når projektet er gennemført kan fartøjer med større dybgang anløbe havnen, idet dybderne i indsejlingen forøges.

Beregninger fra Syddansk Universitet viser, at de eksterne omkostninger (dvs. luftforurening, klimapåvirkning, uheld, støj, trængsel og infrastruktur) ved transport af 16 tons gods over 100 km er seks gange højere for gods transporteret med lastbil eller dieseltog end ved godstransport med skib. 16 tons svarer til en gennemsnitlig kapacitetsudnyttelse på en lastbil.

Samlet set vurderes projektet således at kunne have en væsentlig positiv effekt på de socio-økonomiske forhold i Ringkøbing-Skjern Kommune.

#### Befolkning og sundhed

Projektet påvirker en række forhold, der igen kan påvirke befolkningen og menneskers sundhed.

Søvejen mod vest vurderes ikke at påvirke menneskers sundhed levevilkår væsentligt for så vidt angår luftforurening, støv og støj i anlægs- og driftsfase. Da der som følge af Søvejen mod vest overføres godstransport fra landevej til søvej vurderes projektet at have en positiv effekt på trafiksikkerhed og fremkommelighed i det midt- og vestjyske område og i denne sammenhæng dermed at have en udelukkende positiv påvirkning på befolkningens levevilkår.

## Sammenfattende redegørelse

Ringkøbing-Skjern Kommune Byråd har på møde den 18. januar 2011 vedtaget følgende planer i tilknytning til projektet Søvejen mod Vest:

- Velling: tillæg nr. 18 til Kommuneplan 2009 – 2021 for Ringkøbing-Skjern Kommune\*, og den tilhørende Lokalplan nr. 300, vejalternativ "Nordlig linje Va
- Ringkøbing: tillæg nr. 19 til Kommuneplan 2009 - 2021 for tidligere Ringkøbing-Skjern Kommune\*
- Hvide Sande: tillæg nr. 20 til Kommuneplan 2009 – 2021 for Ringkøbing-Skjern Kommune\* og den tilhørende Lokalplan nr. 302

I forbindelse med den endelige vedtagelse af ovennævnte planer besluttede Byrådet samtidigt, at den endelige stillingtagen til lokalplan 301 og de dele af VVM-tilladelsen, der omfatter anlæggene i Ringkøbing, afventer udfaldet af undersøgelserne af et nyt projektforslag. Der er nærmere redegjort for Byrådets beslutning nedenfor i afsnittet "Hvordan miljøvurdering og de udtalelser, der er indkommet i offentlighedsfasen er taget i betragtning".

Forud for udarbejdelse af de vedtagne planforslag vurderede Ringkøbing-Skjern Kommune, at planerne er omfattet af kravet i lov nr. 936 af 24. september 2009 om miljøvurdering af planer og programmer, og at der derfor skulle laves en miljøvurdering.

Da der samtidigt blev udarbejdet en VVM-redegørelse for projektet, blev VVM-redegørelsen udvidet, så denne også opfylder kravene i lov om miljøvurdering af planer og programmer.

Ifølge lovens § 9 skal myndigheden ved den endelige vedtagelse af et planforslag, der er omfattet af kravet om miljøvurdering, udarbejde en sammenfattende redegørelse for:

- hvordan miljøhensyn er integreret i planerne
- hvordan miljøvurderingen og de udtalelser, der er indkommet i offentlighedsfasen, er taget i betragtning,
- hvorfor de vedtagne planer er valgt på baggrund af de rimelige alternativer, der også har været behandlet, og
- hvorledes myndigheden vil overvåge de væsentlige miljøpåvirkninger af planerne.

Som nævnt ovenfor udgør VVM-redegørelsen i dette tilfælde også miljøvurderingerne for planforslagene. I den sammenfattende redegørelse tages der derfor ikke kun udgangspunkt i miljøvurderingen, men i det samlede dokument som udgøres af VVM-redegørelsen og miljøvurderingerne ("*Søvejen mod vest*, VVM-redegørelse og miljøvurdering"; august 2010).

Denne sammenfattende redegørelse er fælles for planforslagene, men hver af lokaliteterne behandles særskilt nedenfor.

### Integrering af miljøhensyn i planerne

VVM-redegørelsen og miljøvurderingen er udarbejdet for at belyse projektets miljøkonsekvenser, og dokumentet er således indgået i Byrådets beslutning vedrørende projektet. VVM-redegørelsen og miljøvurderingen har efter Byrådets vurdering medvirket til at afdække relevante problemstillinger i forbindelse med udarbejdelsen og fremlæggelsen af planforslagene.

*Velling: Tillæg nr. 18 til Kommuneplan 2009 - 2021 for Ringkøbing-Skjern Kommune, og den tilhørende Lokalplan nr. 300.*

Områdets beliggenhed i kystlandskabet og i Natura 2000-området i Ringkøbing Fjord gør, at naturhensyn løbende har været drøftet og bearbejdet i planarbejdet.

For at imødegå den visuelle påvirkning som omlastningspladsen med placering af gods vil afstedkomme, er der i projektet indbygget forskellige tiltag. Bl.a. er der krav om at området får en skærmbeplantning bestående af flere rækker træer og buske, hvilket vil give en god visuel skærmning af området,



ligesom der er krav om, at overfladen på pladsen etableres i et naturligt materiale uden reflekterende effekt. Afskærmningen etableres tillige af hensyn til områdets flora og fauna.

Projektområdet i Velling er beliggende i internationalt naturbeskyttelsesområde (Natura 2000), hvor der skal tages særlige hensyn til visse dyr og planter. Bl.a. er der i lokalplanen indarbejdet bestemmelser om, at der i forbindelse med anlæg af kanalen skal etableres banketter, der forventes at udvikle strandengsbeplantning for at erstatte et mindre strandengsareal, som fjernes ved etablering af anlægget.

For at kompensere for den reduktion af fuglenes potentielle fødesøgningsområde som etablering af omlastningspladsen i Velling vil afstedkomme, iværksættes tiltag som bl.a. fjernelse af læhegn i det omkringliggende landskab og/eller fuglevenlig drift af markerne omkring pladsen eller anden kompenserende foranstaltning med tilsvarende dokumenterede virkninger. Dette giver fuglene adgang til nærliggende store sammenhængende åbne områder.

For at sikre offentlighedens adgang til kysten etableres en offentlig sti henholdsvis nord og syd for kanal og omlastningsplads samt p-plads i tilknytning til plads for joller og småbåde ved pramstedet.

*Ringkøbing: Tillæg nr. 19 til Kommuneplan 2009 - 2021 for Ringkøbing-Skjern Kommune.*

Som følge af Byrådets beslutning om at den endelige stillingtagen til lokalplan 301 afventer udfaldet af undersøgelserne af et nye projektforslag er miljøhensynene der vedrører projektets landanlæg i Ringkøbing endnu ikke indarbejdet i en lokalplan. Dette afventer en endelig stillingtagen til lokalplan 301.

*Hvide Sande: Tillæg nr. 20 til Kommuneplan 2009 - 2021 for Ringkøbing-Skjern Kommune og den tilhørende Lokalplan nr. 302*

Inddragelsen af klitområdet nord for Hvide Sande Havn vil afstedkomme en visuel påvirkning af området. For at imødegå dette er der i projektet indarbejdet etablering af et nyt klitlandskab i en zone vest for erhvervsarealet i Hvide Sande Havn.

For at imødegå den eventuelle påvirkning som etablering af moler i Hvide Sande kan have på surfforholdene ved Hvide Sande sydstrand, er der i planerne indarbejdet forskellige muligheder, der kan bidrage til en udvikling af surfaktiviteterne i området såsom muligheden for etablering af mindre broer på molen, hvorfra der kan surfes. En forudsætning herfor er, at forholdene kan indrettes sikkerhedsmæssigt forsvarligt.

For at undgå kørsel og anden slitage i naturområderne skal pladser, veje og lignende ud mod klitter afgrænses f.eks. med store sten, lavt hegn eller høj kant.

### **Hvordan miljøvurderingen og de udtalelser, der er indkommet i offentlighedsfasen, er taget i betragtning**

Miljøvurderingen og VVM-redegørelsen har været med til at afdække relevante problemstillinger i forbindelse med udarbejdelsen og fremlæggelsen af planforslagene.

#### *Bemærkninger til miljøvurderingen*

Under offentlighedsfasen blev Ringkøbing-Skjern Kommune gjort opmærksom på, at det planlagte oplag ikke var vist højt nok på de visualiseringer, der indgår i planforslagene samt VVM-redegørelse og miljøvurdering. Derfor blev der udarbejdet rettelsesblade med justerede visualiseringer, og enkelte ændringer i beskrivelserne af anlæggets visuelle påvirkning.

Under offentlighedsfase har det vist sig, at der er en mindre uoverensstemmelse mellem konklusionerne vedrørende dværgterner i VVM-redegørelsen og miljøvurderingen for *Søvejen mod vest* og VVM-redegørelsen for vindmøllerne på Hvide Sande Nordhavn. Derfor er der gennemført en nærmere afklaring af de samlede konklusioner og anbefalinger vedrørende beskyttelse af dværgterne. Anbefalingerne danner grundlag for, at der i VVM-tilladelsen er indarbejdet vilkår vedrørende dværgterner.

Derudover er der ikke indkommet bemærkninger til miljøvurderingen og VVM-redegørelsen, som har medført et konkret behov for en opdatering. Alle væsentlige miljøproblemer synes således at være af-dækket på en tilfredsstillende måde.

*Bemærkninger til planforslagene og konsekvenser af disse*

Der er indkommet i alt 24 bidrag fra offentligheden til planforslagene i offentlighedsfase og supplerende offentlighedsfaser. Bidragene vedrørte bl.a. følgende emner:

- etablering af plads til joller i Velling
- sejlrender og kajanlæg
- søkabler ved Hvide Sande
- udformning og placering af oplagsområde i Ringkøbing
- landskabelige forhold på de tre lokaliteter
- CO<sub>2</sub>-udledning
- banetransport som alternativ transportform
- friluftsfaciliteter
- sokkelkoter

Indholdet af bidragene og Byrådets behandling af de indkomne bidrag fremgår af følgende notater, som kan rekvireres ved henvendelse til Ringkøbing-Skjern Kommune.

- Notat om indkomne bemærkninger af 5. januar 2011
  - o Notat om Dværgterne og vindmøller ved Hvide Sande af 25. oktober 2010.
  - o RETTELSESBLAD TIL forslag til lokalplan 301 og kommuneplantillæg 85 (NB - nu kommuneplantillæg 19) for et område til erhverv (Pramhavn og oplagsplads) ved E. F. Jacobsens Vej i Ringkøbing af 12. oktober 2010).
  - o RETTELSESBLAD TIL Søvejen mod vest - VVM-redegørelse og miljøvurdering af 31. august 2010.
  - o ÆNDRINGSFORSLAG TIL forslag til lokalplan 300 og kommuneplantillæg 84 (NB – nu kommuneplantillæg 18) for et område til erhverv (pramhavn og omlastningsplads samt transportvej) ved Tændpibe syd for Velling af 7. december 2010.
- Notat om supplerende ændringsforslag af 5. januar 2011.
- Notat om indkomne bemærkninger ved den supplerende høring af forslag til lokalplan 300 og kommuneplantillæg 84 (NB – nu kommuneplantillæg 18) – tillæg af 12. januar 2011 til notat om indkomne bemærkninger.

Miljøvurderingen og bemærkningerne har ved vedtagelsen af planerne den 18. januar 2011 medført følgende ændringer:

*Velling: Tillæg nr. 18 til Kommuneplan 2009 - 2021 for Ringkøbing - Skjern Kommune, og den tilhørende Lokalplan nr. 300*

- der indarbejdes mulighed for etablering af plads til joller med tilhørende faciliteter,
- der indarbejdes bestemmelser om informationsskiltning,
- der fastsættes bestemmelser om laveste sokkelkote,
- den sydlige linieføring for vejen mellem Velling og Lem udgår som alternativ,
- det præciseres, at beplantningsbælter ved omlastepladsen kun må etableres vinkelret på kysten,
- der indarbejdes bestemmelser om, at beplantning, stier og transportvejen fra Velling til Lem skal etableres inden området tages i brug.

*Ringkøbing: Tillæg nr. 19 til Kommuneplan 2009 - 2021 for Ringkøbing-Skjern Kommune*

Byrådet har vurderet, at indkomne bemærkninger vedrørende kajanlæg samt udformning og placering af opsagsområde i Ringkøbing har potentiale og bør undersøges nærmere.

Som følge af at projektet Søvejen mod vest er behandlet som et samlet projekt i VVM-redegørelsen, besluttede Byrådet at vedtage projektet som et samlet projekt. Dette medførte, at Byrådet besluttede at vedtage Kommuneplantillæg nr. 19 endeligt.

Samtidigt besluttede Byrådet, at opfordre Søvejen mod vest til snarest muligt at fremsende ansøgning om realisering af et nyt projektforslag, der omfatter faste kajanlæg og en justeret afgrænsning af oplagspladsen jf. Søvejens brev af 22. december 2010. Ansøgningen danner grundlag for politisk beslutning om at igangsætte planlægningen for et ændret projekt eller om endelig vedtagelse af lokalplan 301.

Desuden besluttede Byrådet, at den endelige stillingtagen til lokalplan 301 og de dele af VVM-tilladelsen, der omfatter anlæggene i Ringkøbing, afventer udfaldet af undersøgelserne af det nye projektforslag.

Såfremt Byrådet på et senere tidspunkt beslutter at vedtage lokalplan 301 endeligt, skal denne ledsages af en sammenfattende redegørelse, der bl.a. skal redegøre for hvordan miljøvurderingen og de udtalelser, der er indkommet i offentlighedsfasen, er taget i betragtning.

*Hvide Sande: Tillæg nr. 20 til Kommuneplan 2009 - 2021 for Ringkøbing-Skjern Kommune og den tilhørende Lokalplan nr. 302*

- søkablernes lokalisering indarbejdes i lokalplanens redegørelse, ligesom søkablerne indtegnes på kortbilag 1 til lokalplanen,
- der gives mulighed for at opstille mindre udsigtsplatforme og lignende,
- der fastsættes bestemmelser om laveste sokkelkote,
- bestemmelserne om varmeforsyning forenkles,
- der indsættes særlige bestemmelser for udstykning til grunde af tekniske anlæg,
- bredden af den nye stiforbindelse til nordstranden fastsættes til 4 m med en belægningsbredde på mindst 2 m,
- to bestemmelser om jordforurening udelades,
- grænsen mellem de nuværende byzoneareal og arealet, som overføres til byzone justeres,
- der indarbejdes bestemmelser om vejen D-E's belægning,
- det præciseres at molerne udlægges med mulighed for etablering af stiforbindelse.

### **Valg af alternativ**

Gennemførelsen af *Søvejen mod vest* er i overensstemmelse med den regionale udviklingsplan og Byrådets mål og visioner i Planstrategien og Kommuneplanen, herunder fokus på energi- og klimaopgaverne.

Den gennemførte miljøvurdering og VVM-redegørelse viser, at de miljøpåvirkninger som *Søvejen mod vest* medfører, vil kunne minimeres ved passende tiltag til forebyggelse og afværge. Der bliver således ikke tale om en væsentlig påvirkning af miljøet som følge af projektet.

På denne baggrund har Byrådet besluttet at vedtage det planlægningsmæssige grundlag for projektets realisering på de tre lokaliteter i Velling, Ringkøbing og Hvide Sande med de præciseringer og justeringer, som miljøvurderingen og bemærkningerne fra offentligheden har afstedkommet. Dog besluttede Byrådet, at den endelige stillingtagen til lokalplan 301, der omfatter anlæggene i Ringkøbing, afventer udfaldet af undersøgelserne af et nyt projektforslag. Dette betyder, at det kun er kommuneplantillægget for lokaliteten i Ringkøbing, der er vedtaget.

Byrådet har desuden besluttet at meddele VVM-tilladelse til etablering af de dele af *Søvejen mod vest*, der placeres indenfor områderne omfattet af lokalplan 300 og lokalplan 302. Den endelige stillingtagen til de dele af VVM-tilladelsen, der omfatter anlæggene i Ringkøbing, afventer udfaldet af undersøgelserne af det nye projektforslag.

Ved vedtagelse af lokalplan 300 har Byrådet valgt vejalternativet den nordlige linje Va. Den sydlige linje Vb er dermed fravalgt. Valget af den nordlige linje Va begrundes med, at den nordlige linjeføring er mest direkte, kortest og uden skarpe sving.

### **Overvågningsplan**

*Velling: Tillæg nr. 18 til Kommuneplan 2009 - 2021 for Ringkøbing-Skjern Kommune, og den tilhørende Lokalplan nr. 300*

#### Støj

Hvis Ringkøbing-Skjern Kommune vurderer, at der opstår støjgener i forbindelse med anlægs- og driftsaktiviteter, kan kommunen meddele påbud om afværgeforanstaltninger. Det vurderes dog ikke, at der er behov for en systematisk overvågning af støjforholdene. I tilfælde af, at der kommer klager over støj vil de blive behandlet efter vejledning nr. 5 fra 1993 om beregning af ekstern støj fra virksomheder og vejledning nr. 5 fra 1984 om ekstern støj fra virksomheder.

I tilfælde af, at der kommer klager over lavfrekvent støj eller vibrationer indendørs i boliger udføres måling i henhold til Orientering fra Miljøstyrelsen nr. 9/1997 "lavfrekvent støj, infralyd og vibrationer i eksternt miljø". Hvis der konstateres afvigelser fra kommunens krav, udføres korrigerende handlinger i fornuftigt omfang. Resultatet af kontrollen rapporteres til Ringkøbing-Skjern Kommune.

#### Støv og lugt

Hvis Ringkøbing-Skjern Kommune vurderer, at der opstår støv- eller lugtgener i forbindelse med anlægs- og driftsaktiviteter, kan kommunen meddele påbud om afværgeforanstaltninger. Det vurderes dog ikke, at der er behov for en systematisk overvågning af støv- og lugtforholdene.

*Ringkøbing: Tillæg nr. 19 til Kommuneplan 2009 - 2021 for Ringkøbing-Skjern Kommune*

#### Støj

Hvis Ringkøbing-Skjern Kommune vurderer, at der opstår støjgener i forbindelse med anlægs- og driftsaktiviteter, kan kommunen meddele påbud om afværgeforanstaltninger. Det vurderes dog ikke, at der er behov for en systematisk overvågning af støjforholdene. I tilfælde af, at der kommer klager over støj vil de blive behandlet efter vejledning nr. 5 fra 1993 om beregning af ekstern støj fra virksomheder og vejledning nr. 5 fra 1984 om ekstern støj fra virksomheder.

I tilfælde af, at der kommer klager over lavfrekvent støj eller vibrationer indendørs i boliger udføres måling i henhold til Orientering fra Miljøstyrelsen nr. 9/1997 "lavfrekvent støj, infralyd og vibrationer i eksternt miljø". Hvis der konstateres afvigelser fra kommunens krav, udføres korrigerende handlinger i fornuftigt omfang. Resultatet af kontrollen rapporteres til Ringkøbing-Skjern Kommune.

#### Støv og lugt

Hvis Ringkøbing-Skjern Kommune vurderer, at der opstår støv- eller lugtgener i forbindelse med anlægs- og driftsaktiviteter, kan kommunen meddele påbud om afværgeforanstaltninger. Det vurderes dog ikke, at der er behov for en systematisk overvågning af støv- og lugtforholdene.

*Hvide Sande: Tillæg nr. 20 til Kommuneplan 2009 - 2021 for Ringkøbing-Skjern Kommune og den tilhørende Lokalplan nr. 302*

#### Landskabelige forhold

Det fremgår af afsnit 7.1 i miljøvurdering og VVM-redegørelsen, at der skal etableres en ny klitrække vest for det ny havneareal i Hvide Sande. Den landskabsmæssige udvikling af det ny-etablerede klitområde skal følges, således at der kan iværksættes tiltag, såfremt klitudviklingen mod forventning er uheldig.

#### Flora og fauna

Hvis der i forbindelse med havneudvidelsen skal arbejdes på strandarealet nedenfor klitfoden inden for de nærmeste ca. 500 meter fra havnen, skal der gennemføres en kortlægning af, hvor egnet stranden er som yngleplads for dværghøjerne. Kortlægningen skal ske primo maj måned samme år som anlægsarbejdet udføres for at sikre, at der generelt findes egnede ynglepladser i området indtil 3 km nord for Hvide Sande. Kortlægningen foretages af Ringkøbing-Skjern Kommune i et samarbejde mellem Hvide Sande Havn og evt. med lokale fugleobservatører fra Dansk Ornitologisk Forening.

#### Badevandskvalitet

Det fremgår af afsnit 7.2 i miljøvurdering og VVM-redegørelsen, at etableringen af den sydlige mole kan medføre, at ca. 200 m af stranden syd for den eksisterende sydmole i højere grad end i dag vil være påvirket af vandkvaliteten i Ringkøbing Fjord og Hvide Sande Havn. For at imødegå evt. bakteriel forurening i badesæsonen på den del af Hvide Sande sydstrand, der i fremtiden kommer til at ligge indenfor molerne, iværksættes et måleprogram, der kvantificerer påvirkningerne fra de regnvandsbetingede udledninger. Der skal iværksættes passende foranstaltninger, hvis overvågningen viser problematiske værdier for opretholdelse af badevandskvaliteten.

#### Støj

Hvis Ringkøbing-Skjern Kommune vurderer, at der opstår støjgener i forbindelse med anlægs- og driftsaktiviteter, kan kommunen meddele påbud om afværgeforanstaltninger. Det vurderes dog ikke, at der er behov for en systematisk overvågning af støjforholdene. I tilfælde af, at der kommer klager over støj vil de blive behandlet efter vejledning nr. 5 fra 1993 om beregning af ekstern støj fra virksomheder og vejledning nr. 5 fra 1984 om ekstern støj fra virksomheder.

I tilfælde af, at der kommer klager over lavfrekvent støj eller vibrationer indendørs i boliger udføres måling i henhold til Orientering fra Miljøstyrelsen nr. 9/1997 "lavfrekvent støj, infralyd og vibrationer i eksternt miljø". Hvis der konstateres afvigelser fra kommunens krav, udføres korrigerende handlinger i fornødent omfang. Resultatet af kontrollen rapporteres til Ringkøbing-Skjern Kommune.

#### Støv og lugt

Hvis Ringkøbing-Skjern Kommune vurderer, at der opstår støv- eller lugtgener i forbindelse med anlægs- og driftsaktiviteter, kan kommunen meddele påbud om afværgeforanstaltninger. Det vurderes dog ikke, at der er behov for en systematisk overvågning af støv- og lugtforholdene.

#### Trafik

Ringkøbing-Skjern Kommune vil følge trafikforholdene nøje, herunder udvikling af trafikmængder uden for erhvervsområdet afledt af virksomheder og aktiviteter lokaliseret inden for dette. Hvis overvågningen viser at der er behov for det, iværksættes tiltag til forbedring af trafikforholdene.

*\* Ved den endelige vedtagelse har kommuneplantillæggene ændret nummer, Ændringen skyldes, at den nye kommuneplan 2009-2021 for Ringkøbing-Skjern Kommune i mellemtiden er endelig vedtaget:*

*Tillæg nr. 18 har tidligere været fremlagt til offentlig debat som forslag til Tillæg nr. 84 til Kommuneplan 1997 for tidligere Ringkøbing Kommune.*

*Tillæg nr. 19 har tidligere været fremlagt til offentlig debat som forslag til Tillæg nr. 85 til Kommuneplan 1997 for tidligere Ringkøbing Kommune*

*Tillæg nr. 20 har tidligere været fremlagt til offentlig debat som forslag til Tillæg nr. 24 til Kommuneplan 2000 for tidligere Holmsland Kommune.*