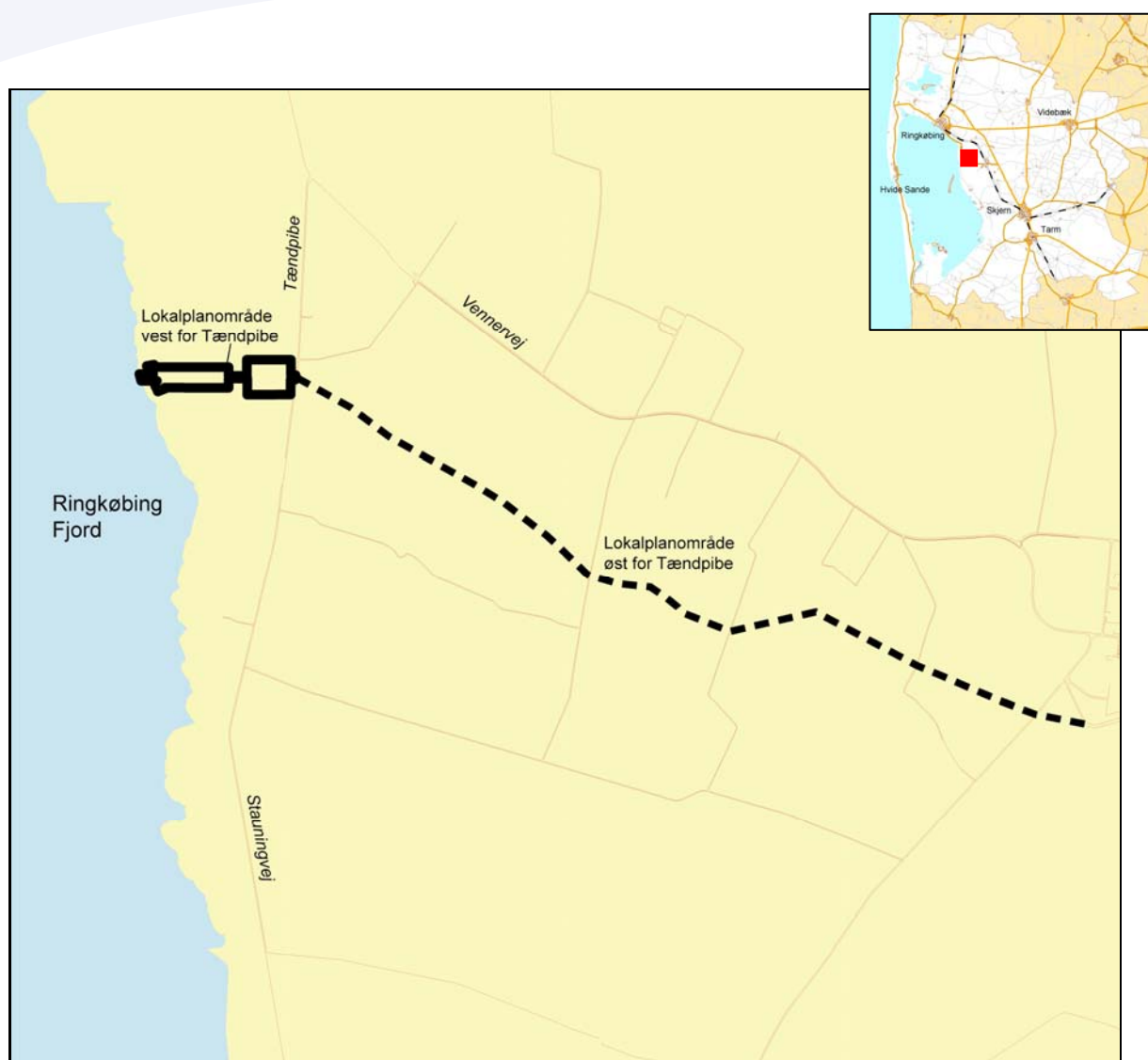


# Lokalplan nr. 300

For et område til erhverv (pramhavn og omlastningsplads samt transportvej) ved Tændpipe syd for Velling



Ringkøbing-Skjern Kommune

18. januar 2011



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 ved Tændpipe

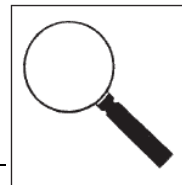
---

# Indholdsfortegnelse

## Lokalplan nr. 300

Erhverv, pramhavn og omlastningsplads samt transportvej, syd for Velling

---



### Vejledning

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

### Redegørelse

Lokalplanens baggrund og formål ..... side 5

Lokalplanområdets omgivelser ..... side 6

Lokalplanens indhold ..... side 6

Lokalplanens sammenhæng med anden planlægning ..... side 7

Miljøvurdering ..... side 11

Tilladelser eller dispensationer fra andre myndigheder ..... side 11

Servitutter ..... side 12

### Planbestemmelser

Indledning ..... side 13

1. Formål ..... side 14

2. Område og zonestatus (bonus) ..... side 14

3. Arealanvendelse ..... side 16

4. Udstykning ..... side 16

5. Bebyggelsens placering og omfang ..... side 17

6. Bebyggelsens udseende ..... side 17

7. Veje, stier og parkering ..... side 17

8. Tekniske anlæg ..... side 18

9. Miljø ..... side 18

10. Betingelser for at ny bebyggelse og anlæg må tages i brug ..... side 19

11. Servitutter ..... side 19

12. Lokalplaner ..... side 19

13. Retsvirkninger ..... side 20

Vedtagelse ..... side 21

Offentlig bekendtgørelse ..... side 21

### Kortbilag:

Matrikelkort, afgrænsning og eksisterende forhold (området vest for Tændpibe) ..... Bilag 1a

Matrikelkort, afgrænsning og eksisterende forhold (området øst for Tændpibe) ..... Bilag 1b

Arealanvendelse (området vest for Tændpibe) ..... Bilag 2a

Arealanvendelse (området øst for Tændpibe) ..... Bilag 2b

Snit i kanal og diger samt omlastningsplads ..... Bilag 3

### Supplerende bilag:

Landskab, kulturmiljø og visualiseringer, Velling

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, eksisterende forhold og afgrænsning**, der viser afgrænsningen af området i forhold til skel, matrikler samt eksisterende forhold. Da lokalplanområdet omfatter to områder af meget forskellig arealmæssig udstrækning, er der to kortbilag der supplerer hinanden.

**Arealanvendelseskort**, der viser, hvordan området er disponeret. Her er der ligeledes af praktiske grunde tale om to kortbilag. Kortbilagene hænger nøje sammen med lokalplanbestemmelserne som er bindende. I tilfælde af at 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 ethvert 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 inden for 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.

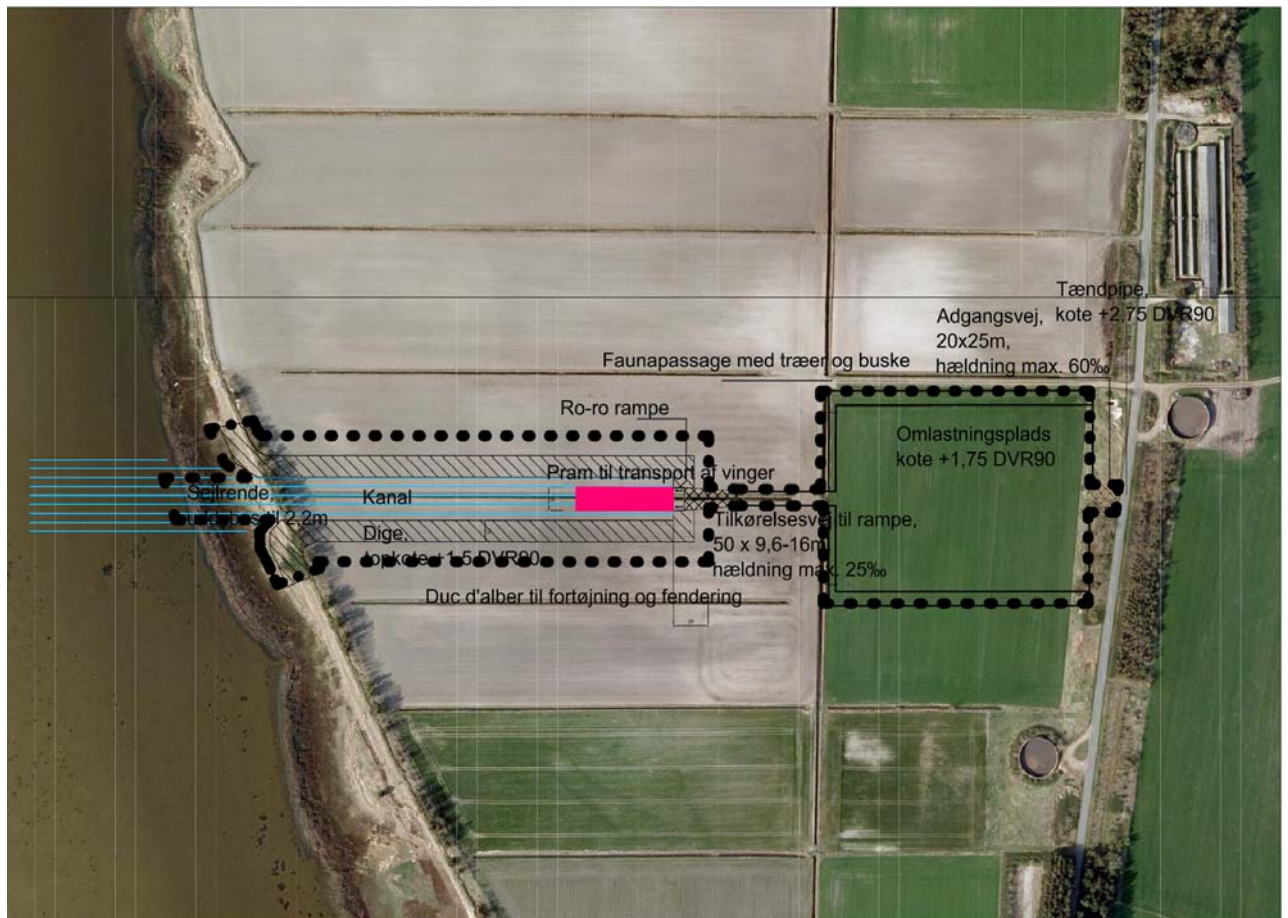
## Kommuneplantillæg nr. 18\*

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.

\* Kommuneplantillægget har tidligere været offentliggjort som forslag til Tillæg nr. 84 til Kommuneplan 1997 for tidligere Ringkøbing Kommune. Navneændringen skyldes, at den nye Kommuneplan 2009-2021 for Ringkøbing-Skjern Kommune nu er endelig vedtaget.

# Redegørelse Lokalplan nr. 300

Erhverv, pramhavn og omlastningsplads samt transportvej, syd for Velling



Luftfoto med lokalplanafrænsning og fremtidige anvendelser. Lokalplan og kommuneplantillæg omfatter endvidere et område øst for Tændpipe til vejanlæg – se bilag 1b og 2b.

## Lokalplanens baggrund og formål

Nærværende lokalplan nr. 300 er udarbejdet som følge af Ringkøbing-Skjern Kommunes beslutning om at realisere projektet ”Søvejen mod vest”. Projektets hovedmål er at muliggøre transport af gods, bl.a. fra vindmølleindustrien, på pramme tværs over Ringkøbing Fjord med henblik på omlastning og udskibning fra Hvide Sande Havn.



---

# Redegørelse

## Lokalplan nr. 300

### Erhverv, pramhavn og omlastningsplads samt transportvej, syd for Velling

---

”Søvejen mod vest” omfatter etablering af tre pramhavne med tilhørende omlastningsplads. Pramhavnen ved Velling omfattes af nærværende lokalplan. De to øvrige pramsteder, for hvilke der sideløbende med udarbejdelsen af denne lokalplan er udarbejdet lokalplaner, dækker henholdsvis et område i den vestligste del af Ringkøbing Havn og et område på nordsiden af Hvide Sande Havn.

Bag beslutningen om gennemførelse af det samlede projekt er der blandt andet de to vigtige synsvinkler:

1. Nedbringelse af den landværts transport med dens både trafikale og økonomiske problemer.
2. Reduktion af CO<sub>2</sub>-udledningen fra transporterne. Alene anlægget ved Velling vil betyde en kraftig reduktion af den landværts transport i relation til industriområderne i Lem.

Velling-projektet omfatter et areal mellem Ringkøbing Fjord og vejen Tændpibe, som forløber parallel med kysten. Projektet indebærer udgravning af en smal kanal (inkl. en sejlrende i Ringkøbing Fjord), som fra den nuværende kystlinje vil føre ind til en udskibningsrampe der giver forbindelse videre ind til oplags- omlastningspladsen med forbindelse til Tændpibe.

Endvidere omfatter lokalplanen areal til etablering af en ny vej til den landværts transport af gods til omlastningspladsen. En sådan vej vil med status som privat vej ikke være omfattet af de krav der normalt stilles med hensyn til eskortering af tunge ellers omfangsrige transporter.

Lokalplanens område ligger ved kysten og rummer både landskabelige og rekreative værdier og interesser. Området indgår desuden i Natura 2000-området nr. 69, Ringkøbing Fjord og Nymindestrømmen, som omfatter Habitatområde H62 og Fuglebeskyttelsesområde F43.

Som følge af ovenstående er det af største vigtighed at kystlandskabet og områdets plante- og dyreliv påvirkes så lidt som muligt i forbindelse med realisering af lokalplanen.

Endelig skal planen sikre offentlighedens fortsatte stiadgang til og langs med kysten.

### Lokalplanområdet og dets omgivelser

Lokalplanområdet ligger ved østsiden af Ringkøbing Fjord, i et område omkring Tændpibe, mellem kysten og Lem. Den præcise afgrænsning af området fremgår af luftfotoet på forrige side og af lokalplanens kortbilag 1b og 2b. Lokalplanens område omfatter to meget forskellige arealer:

1. Et areal vest for Tændpibe på ca. 52.000 m<sup>2</sup>, der skal anvendes til omlastningsplads med rampeanlæg samt til anlæg af en kanal.
2. Et areal øst for Tændpibe til anlæg af en ny ca. 4 km lang vej mellem Tændpibe og Lem.

Den vestlige del af området udgør en del af de karakteristiske engarealer som flere steder er opdelt af et system af grøfter. Disse lavtliggende arealer langs kysten indgår i et Natura 2000-område og er et naturområde med kun beskeden bevoksning. En del af arealerne er samtidig landbrugsarealer, der anvendes til græsning.

Områderne øst for Tændpibe, hvor en ny vej skal anlægges, ligger uden for Natura 2000-området, men fremtræder ligesom det vestlige område som et fladt areal, men her udelukkende bestående af landbrugsarealer. En ny vej gennem området vil, så vidt muligt blive ført langs med skel, så dyrkningsarealer ikke opdeles mere end højst nødvendigt.

### Lokalplanens indhold

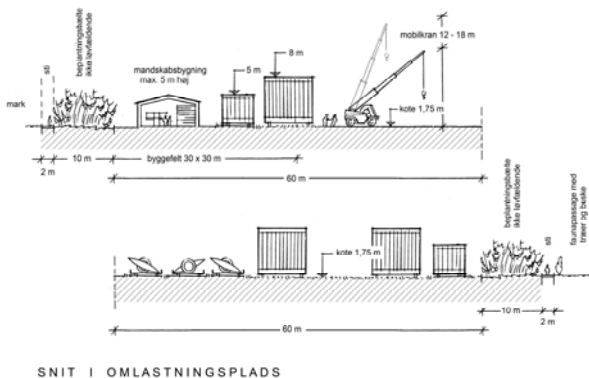
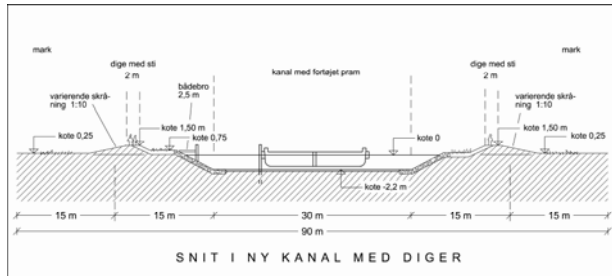
Lokalplanen fastlægger i området vest for Tændpibe placering og omfang af en kanal samt et erhvervsareal, der udelukkende kan anvendes som havnerelateret oplags- og håndteringsplads for godsmængder, der via pramme gennem kanalen transporteres tværs over Ringkøbing Fjord til videre udskibning fra havnen i Hvide Sande.

Langs kanalens nordlige side udlægges der mulighed for placering af et mindre antal joller. Landværts det nye dige etableres en p-plads. Adgangen til p-pladsen sker via eksisterende markvej umiddelbart nord for lokalplanområdet. På p-pladsen kan der etableres 2 redskabsskure. Etablering af en bådebro med plads til joller, samt muligheden for på et mindre P-areal at vinteropbevare joller vurderes

# Redegørelse Lokalplan nr. 300

## Erhverv, pramhavn og omlastningsplads samt transportvej, syd for Velling

ikke at have konsekvenser i forhold til Natura 2000- områderne.



I området øst for Tændpipe fastlægger lokalplanen beliggenheden af en ny vej til godstransport mellem Lem og håndteringspladsen.

Gennem bestemmelser om maksimale højder på det gods, der håndteres på oplagspladsen sikres det, sammen med skærmende diger og beplantning, at kystlandskabet og dermed det samlede område påvirkes mindst muligt.

Endelig sikrer lokalplanen med arealudlæg til stier, at der fortsat vil være stiadgang til kysten.

Såfremt det er nødvendigt vil Byrådet foretage ekspropriationer inden for lokalplanens område for at gennemføre den.

Ved lokalplanens endelige vedtagelse forbliver området i landzone. Lokalplanen har (iflg. § 2) den såkaldte bonusvirkning, hvad angår landzonetilladelser, idet lokalplanen indeholder bestemmelse om at den erstatter de tilladelser efter Planlovens § 35,

stk. 1 (landzonetilladelser), som er nødvendige for lokalplanens virkeliggørelse.

### 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 til kommunerne. Retningslinjerne fra regionplanerne blev med forskellige undtagelser "ophøjet" til Landplandirektiver for den kommunale og statslige planlægning. Ringkøbing-Skjern Kommunes første samlede kommuneplan har 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 nr. 300 for et område til erhverv, (pramhavn, omlastningsplads samt nødvendige transportveje) i området mellem fjorden og Lem syd for Velling, stemmer overens med både de overordnede og de lokale mål for regionens udvikling. I det følgende nævnes to overordnede mål og retningslinjer:

#### Generel udviklingsmålsætning:

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 anlæg af en pramhavn med tilhørende kanal og omlastningsplads, har samme mål som regionplanen.

#### Generelt mål for kystnærhedszonen:

Byggeri og anlæg i kystnærhedszonen kan kun ske når der er en særlig planlægningsmæssig begrundelse for kystnær placering. F.eks. vindmøller, byudvikling i kystnære byer, ferie- og fritidsbebyggelse ved bysamfund eller større ferie- og fritidsbe-



---

# Redegørelse

## Lokalplan nr. 300

### Erhverv, pramhavn og omlastningsplads samt transportvej, syd for Velling

---

byggelse samt anlæg til opretholdelse eller forbedring af offentlighedens adgang til kysten. Undtaget er jordbrugs- og fiskerimæssig bebyggelse. Lokalplan nr. 300 bygger på en særlig begrundelse for kystnær placering – se nedenfor i afsnittet Kystnærhedszonen.

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.

#### Kommuneplanen

Lokalplanen er ikke i overensstemmelse med rammebestemmelserne i Kommuneplan 1997 for tidligere Ringkøbing Kommune, idet området i kommuneplanen er en del af naturområderne ved Velling bugt og beliggende i landzone med tilhørende bestemmelser, der kun muliggør begrænsede aktiviteter. Derfor er der udarbejdet et kommuneplantillæg nr. 18 som sikrer, at der er den nødvendige overensstemmelse mellem lokalplanen og kommuneplanen.

Kommuneplantillægget omfatter det samme område som lokalplanen.

#### Forslag til Kommuneplan 2009-2021

Søvejen mod vest er i forslag til Kommuneplan 2009-2021 udpeget som et af kommunens centrale initiativer. Kommuneplan 2009-2021 er blevet vedtaget den 16. november 2010.

#### Kystnærhedszonen

Lokalplanens område ligger indenfor kystnærhedszonen og er derfor omfattet af planlovens bestemmelser med 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.

Den særlige planlægningsmæssige eller funktionelle begrundelse er enslydende med afsnittet herom i tillæg nr. 18 til kommuneplanen.

Den vestlige del af lokalplanområdet ligger desuden inden for Natura 2000-område nr. 69, Ringkøbing Fjord og Nymindestrømmen, som omfatter EU Habitatområde H62 samt Fuglebeskyttelsesområde F43.

I forbindelse med udarbejdelsen af nærværende lokalplan er der dels udarbejdet et kommuneplantillæg, dels en VVM-redegørelse (Vurdering af Virkninger på Miljøet) og miljøvurdering. Heri er der redegjort nærmere for en række forhold der har betydning for varetagelsen af naturinteresser.

#### Særlig planlægningsmæssig eller funktionel begrundelse

Den særlige planlægningsmæssige begrundelse for at udlægge et eksisterende kystnært natur- og landbrugsområde, til et havnerelateret erhvervsområde med pramhavn er primært et ønske om at tilvejebringe et anlæg, der vil indebære en kraftig reduktion af den landværts transport af gods fra 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 indgår også en forbedring af de overordnede vejforbindelser 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.



---

# Redegørelse Lokalplan nr. 300

## Erhverv, pramhavn og omlastningsplads samt transportvej, syd for Velling

---

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 væsentlige samfundsøkonomiske aspekter. Når landevejstransport erstattes af søtransport 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 udbygningen 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 folgeindustri.

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 Herningområdet.

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.

### *Omfang og placering.*

Placeringen af udskibningskanal/pramhavn m.m. samt omlastningsplads i det kystnære areal syd for Velling skal ses i lyset af stedets nærhed til Lem, som er en af Ringkøbing-Skjern Kommunes vigtige industribyer samt hjemsted og centrum for en stor del af Vestjyllands vindmølleindustri/-produktion. Funktionelt er der tale om en optimal placering af Velling-anlægget med den tilhørende ny vejforbindelse til industriområdet i Lem, der rummer såvel vindmøllevirksomheder, som andre virksomheder, der vil kunne gøre brug af de nye anlæg. Gods-transporten ad den nye vej betyder i sig selv en reduceret biltrafik da det er den korteste forbindelse mellem Lem industriområde og pramhavnen syd for Velling.

### *Alternative placeringer.*

Allerede i de indledende undersøgelser i forbindelse med ansøgning om planlægningsstilladelsen for projektet blev alternative placeringsmuligheder undersøgt, herunder en nordligere og en sydligere placering. Den i lokalplanen planlagte placering, har vist sig at være den mest optimale når alle forhold vedrørende infrastruktur, trafikale forhold, naturinteresser m.m. er afvejet og vurderet i sin helhed.

### *Natur- og landskabshensyn.*

I forbindelse med anlæggets placering og udseende er der taget størst muligt hensyn til de lokale natur-

---

# Redegørelse

## Lokalplan nr. 300

### Erhverv, pramhavn og omlastningsplads samt transportvej, syd for Velling

---

interesser, der primært omfatter strandenge. Udformningen af nye diger og ny beplantning vil bidrage til, at anlægget falder naturligt ind i landskabet. Omfanget af selve anlægget, er begrænset til det funktionelt nødvendige og består af pramkanal, udskibningsanlæg og omlastningsareal. Desuden vil belysning, bebyggelse, skiltning mv. blive udformet så påvirkningen af natur og landskab bliver begrænset.

#### *Infrastruktur og trafikale forhold.*

De trafikale konsekvenser som følge af anlæggets placering er vurderet i forbindelse med VVM-redegørelsen og miljøvurderingen. Der forudsættes etableret en relativ direkte vejforbindelse som en privatvej uden adgang for offentlig trafik mellem Lem industriområde og pramanlægget. Dette for at undgå belastning af det eksisterende offentlige vejnet og for at få den mest direkte og dermed korteste vejføring. Den nye vej anlægges på landbrugsarealer og følger så vidt muligt skellinjer.

Der er i forslaget til lokalplan og kommuneplantillæg arbejdet med to linjeføringer. Den nordlige linjeføring omfatter en ny selvstændig vejstrækning, som efter krydsning af Tændpibe fører direkte ind i området med omlastningspladsen. Den sydlige linjeføring er lidt længere, idet den udover en strækning langs Mærskvejen også omfatter anlæg af en mindre vejstrækning langs østsiden af Tændpibe og langs vestsiden af Stauningvej, som begge anlægges i eget tracé. Uanset valg af linjeføring for den nye vej, er det vurderet, at der ikke vil blive tale om trafikale problemer. Ved den endelige vedtagelse er det besluttet at udtage den sydlige linjeføring af lokalplan og kommuneplantillæg.

Udmundingen af den private vejføring til omlastningspladsen nødvendiggør en krydsning af eksisterende kommunevej. Denne krydsning vil blive markeret. Med baggrund i trafiktallene for Tændpibe vurderes det ikke nødvendigt at etablere et signalanlæg, hvor godstransporten skal krydse Tændpibe. Det vurderes, at opsætning af advarselstavler i passende afstand før krydsningen er tilstrækkeligt. Den endelige beslutning om, hvilke trafiksikkerhedsmæssige foranstaltninger, der skal etableres, tages i samråd med politiet.

#### Redegørelse for visuel påvirkning

Omlastningspladsen vil med placering af gods i højder op til 8,5 m være synlig fra det omgivende flade terræn. Med etablering af lave diger omkring den nye kanal og beplantningsbælter omkring pladsen, er det vurderet, at der ikke bliver tale om en større påvirkning af det visuelle miljø. I bilaget om landskab, kulturmiljø og visualisering er der redegjort nærmere for de visuelle forhold.

#### **Miljøforhold**

Med lokalplanens mulighed for etablering af oplags- og omlastningsvirksomhed i området, er der tale om virksomhed der miljømæssigt hører til i klasse 5-6 jævnfør Miljøstyrelsens "Håndbog om miljø og planlægning", 2004. Det betyder at der er tale om en anbefalet minimumsafstand mellem erhverv og boliger på henholdsvis 150 m (klasse 5) og 300 m (klasse 6).

#### **Tekniske forhold**

*Vandforsyning:* Lokalplanområdet vandforsynes via egen boring.

*Kloakering:* Lokalplanområdet kloakeres via septiktank.

*Grundvand:* Hele lokalplanområdet ligger i område med begrænsede drikkevandsinteresser.

*Jordforurening:* Der er ingen registreret jordforurening i området. Hvis bygherre i forbindelse med bygge- eller jordarbejde støder på en forurening, skal arbejdet standses ifølge § 71 i lov om forurennet 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.

#### **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 even-

# Redegørelse Lokalplan nr. 300

## Erhverv, pramhavn og omlastningsplads samt transportvej, syd for Velling

tuelle 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 Virkninger på Miljøet) og miljøvurdering af det konkrete samlede projekt. For at få det største udbytte bør planen 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).

Desuden indeholder lokalplanen et såkaldt ”ikke-teknisk resumé” af VVM-redegørelse og miljøvurdering, der gengiver hovedtrækkene i miljøvurde-

ringen 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

Lokalplanens område er landbrugspligtigt. Ophævelsen af landbrugspligten sker i forbindelse med Kort- og Matrikelstyrelsens godkendelse af udstykningen. Jordbrugskommissionen for Region Midtjylland kan i forbindelse med ophævelsen af landbrugspligten stille betingelser i medfør af landbrugsloven vedrørende jordens drift og/eller afhændelse af ejendommens øvrige jorder til sammenlægning med anden landbrugsejendom.

Der må derfor ikke foretages ændringer af eksisterende forhold, før Jordbrugskommissionen for Region Midtjylland har godkendt, at landbrugspligten ophæves for disse arealer.

### Kystdirektoratet

Ved anlæg i søterritoriet skal der søges tilladelse hertil 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.

Direktoratet har endnu ikke givet tilladelse til de for projektet fornødne anlæg. Dette afventer stillingtagen til VVM-redegørelsens samlede indhold, der omfatter de tre kommuneplantillæg og de tre lokalplaner for ”Søvejen mod vest” – Velling nr. 300, Hvide Sande Havn nr. 302 og Ringkøbing Havn nr. 301.

### Vandløbsloven

Det planlagte kanal- og landanlæg er beliggende inden for afgrænsningen af det offentlige pumpelag ”Venner-Velling Fjordenge”. Ændringer af offentlige pumpelag kræver tilladelse fra vandløbsmyn-

---

# Redegørelse

## Lokalplan nr. 300

### Erhverv, pramhavn og omlastningsplads samt transportvej, syd for Velling

---

digheden - Ringkøbing-Skjern Kommune - jf. § 7 i bekendtgørelse nr. 1436 om vandløbsregulering og restaurering mv. udstedt i medfør af § 46 i lovbe-  
kendtgørelse nr. 789 af 21. juni 2007 om vandløb.

#### Naturbeskyttelsesloven

##### *§ 3 beskyttelse*

Lokalplanens område indeholder mindre delområ-  
der der er registreret som § 3-områder, jf. Naturbe-  
skyttelsesloven. Det drejer sig om et smalt areal  
med strandeng langs fjorden og enkelte korte  
strækninger af beskyttede vandløb, samt - hvis det  
besluttet at etablere den nye vejforbindelse langs  
Mærskvejen i syd, - et lille område med hede.

Ifølge Naturbeskyttelsesloven må der ikke foretages  
ændringer i beskyttede naturtypers tilstand. I for-  
bindelse med Velling-projektet forudsættes derfor  
foretaget en vurdering af ændringerne samt en afgø-  
relse om dispensation fra lovens § 3.

Det er de faktiske forhold på et givet areal, der af-  
gør om arealet er beskyttet. Hvorvidt et areal er be-  
skyttet, vil i tvivlstilfælde blive afgjort ved en be-  
sigtigelse og vurdering af arealet er tilfældet.

I forbindelse med offentliggørelsen af lokalplanfor-  
slaget vil der blive søgt om dispensation fra Natur-  
beskyttelseslovens § 3.

##### *Strandbeskyttelse*

Lokalplanens områder nærmest Ringkøbing Fjord  
er omfattet af strandbeskyttelse. Det betyder almin-  
deligvis at der er forbud mod ændringer, matrikule-  
ring mv. på disse arealer. Forbuddet gælder imidler-  
tid ikke – jf. Naturbeskyttelseslovens § 15, stk. 4 -  
for havneanlæg og arealer der ved lokalplan er ud-  
lagt til havneformål. Diger og stianlæg vurderes at  
kræve dispensation. Miljøcenter Ringkøbing ansø-  
ges herom.

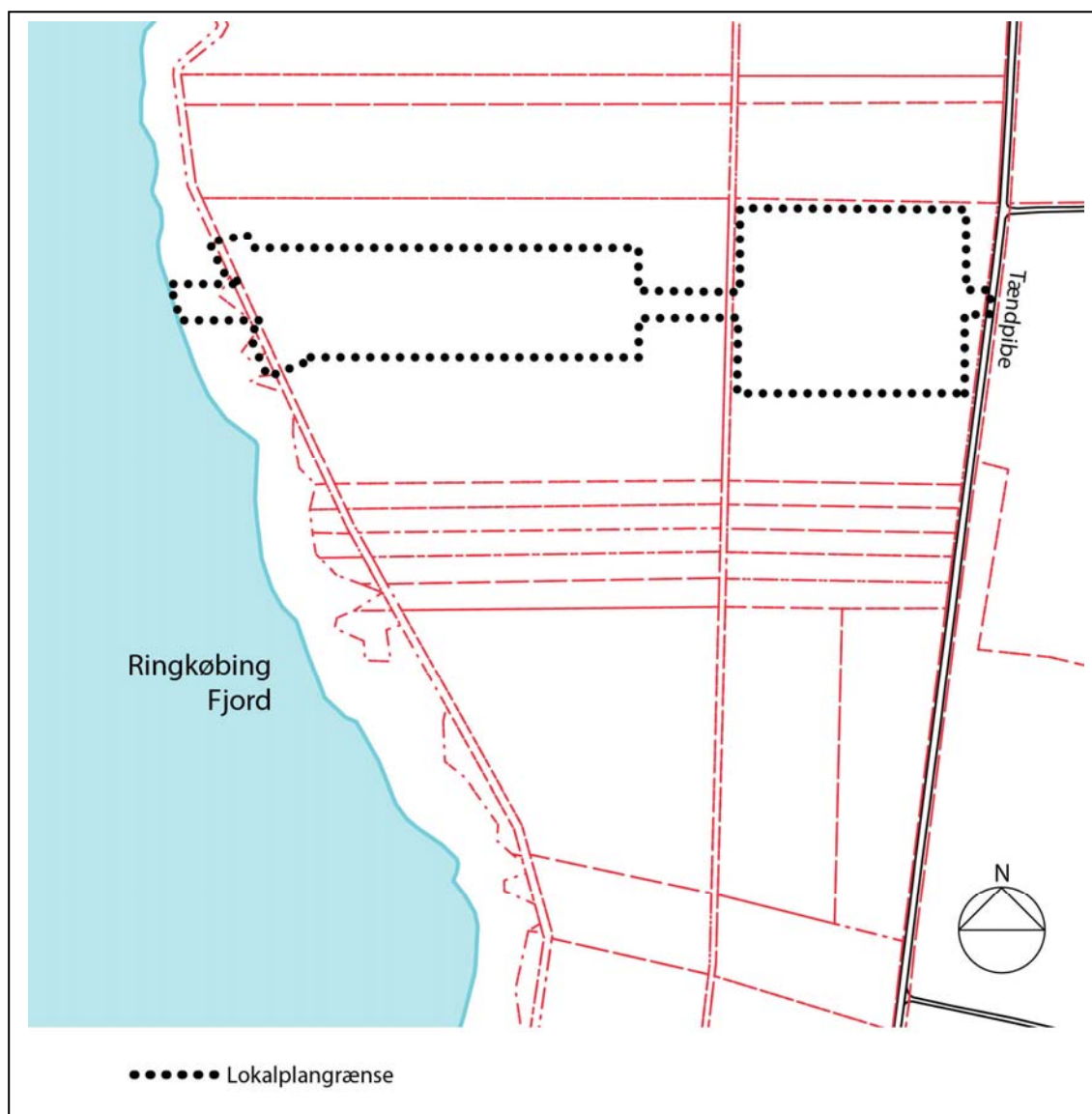
#### Servitutter

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, in-  
den jordarbejder påbegyndes. Det kan f.eks. dreje  
sig om elkabler, telefon-, tele- og Tv-kabler, vand-  
ledninger, fjernvarmeledninger, gasledninger og  
spildevandsledninger.

# Planbestemmelser

## Lokalplan nr. 300

Erhverv, pramhavn og omlastningsplads samt transportvej, syd for Velling



Lokalplan og kommuneplantillæg omfatter endvidere et område øst for Tændpibe til vej-anlæg – se bilag 1b og 2b.

### Indledning

I henhold til Bekendtgørelse af Lov om planlægning, Miljø- og Energiministeriets lovebekendtgørelse 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 Plansystem DK på de ejendomme, der omfattes af lokalplanen. Lokalplanens bindende bestemmelser står i venstre margen.

*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 margen – 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 nr. 300

### Erhverv, pramhavn og omlastningsplads samt transportvej, syd for Velling

---

#### 1. Formål

Lokalplanens formål er:

**at** muliggøre etablering af et område til havnerelateret erhverv i form af en omlastningsplads for gods ved Velling Bugt,

**at** muliggøre etablering af en kanal for sejlads med pramme mellem Ringkøbing Fjord og omlastningspladsen,

**at** muliggøre etablering af en offentlig sti, henholdsvis nord og syd for kanal og omlastningsplads, der sikrer fortsat adgang til kysten,

**at** muliggøre etablering af en beplantet vold samt øvrig beplantning, som sikrer at kyststrækningen og landskabet påvirkes mindst muligt visuelt,

**at** muliggøre etablering af en vej mellem omlastningspladsen og Lem til godstransport uden offentlig trafik.

*Med status som privat vej er man fri af de generelle regler for særtransporter, som blandt andet er krav om eskorterende køretøjer.*

#### 2. Område og zonestatus

##### 2.1. Matrikeloversigt

Lokalplanens område er vist på bilag 1a og 1b

*Når lokalplanområdet er delt på 2 kortbilag er det fordi området består af henholdsvis håndteringsarealer m.m. vest for Tændpibe, som er illustreret mere detaljeret, og området til nyt vejanlæg øst for Tændpibe, som grundet udstrækningen af området er vist i en større målestok.*

*Såfremt det er nødvendigt vil Byrådet foretage ekspropriationer inden for lokalplanens område for at gennemføre etablering af de planlagte anlæg, herunder transport- og adgangsveje.*

Lokalplanen omfatter vest for Tændpibe følgende matrikelnumre som vist på bilag 1a: Matr. nr. 1ca, del af 1bz, del af 1bø, del af 1cd, alle af Venner By, Velling samt del af umatrikuleret grøft samt alle parceller eller delnumre, der udstykkes fra de nævnte ejendomme inden for lokalplanens område.

Øst for Tændpibe omfatter lokalplanen dele af følgende matrikelnumre som vist på bilag 2b:

---

# Planbestemmelser

## Lokalplan nr. 300

### Erhverv, pramhavn og omlastningsplads samt transportvej, syd for Velling

---

1a, 1ax, 1b, 1bl, 1bv, 1bx, 1ch, 1cz, 1d, 1dh, 1dk, 1dq, 1dt, 1dæ, 1e, 1f, 1l, 1ak, 1ah, 1aq, 1ca, 1cd, 1ce, 1bz, 1bø, 1o, 2c, 2g, 2m, 2t, 2u, 2a, 2ac, 2p, 2n, 2o, 3a, 3b, 4, 4l, 5g, 5f, 6aa, 7, 7h, 7f, 7c, 8, 9m, 10a, 10b, 10e, 11, 11d, 11e, 11aa, 12, 13, 16, 23c, 24, 25a, 26, 27, 28, 28a, 28b, 29a, 29b, 29c, 31, 34a, 34b, 34c, 34, 50, 51, 52, 56b, 56a, 57, 58, 59, 61, 63, 64, 65a, 65k, 66a, 66b, 73a, 74, 76, 78, 79, 80, 81, 83, 84, 85, 86, 87, 88, 91, 93, 94, 95, 96, 97, 98, 99, 101a, 102, 107c, 107a, 110, 111c, 111a, 112, 113, 115a, 116d, 117a, 118, 121, 125, 126, 127, 128, 129, 130a, 130b, 130c, 130m, 131, 132a, 132b, 133, 7000a

samt alle parceller eller delnumre, der udstykkes fra de nævnte ejendomme inden for lokalplanens område.

#### 2.2. Opdeling i delområder

Lokalplanområdet opdeles i delområderne I, II, III, IV og Va.

#### 2.3. Zoneforhold

Hele lokalplanens område er i landzone og skal forblive i landzone.

*Ved lokalplanens endelige vedtagelse forbliver området i landzone.*

#### 2.4. Bonusvirkning

Der gives i lokalplanen mulighed for:

- at der kan anlægges en kanal med lave diger samt en omlastningsplads omgivet af beplantningsbælter mod nord og syd som vist på bilag 2a og 3.
- at der i delområde I's sydøstlige hjørne kan indrettes en mandskabsbygning på maksimalt 200 m<sup>2</sup>,
- at der kan opstilles gods i op til 8,5 m højde i delområde I,
- at der kan anlægges joller ved bådebro og indrettes tilhørende p-plads, redskabsskure og vejadgangsforhold som vist på kortbilag 2a og 3,
- at der kan anlægges offentlige stier henholdsvis i nord- og sydsiden af det samlede anlæg vest for Tændpibe,
- at der kan anlægges nye vejstrækninger til gods-transport i området øst for Tændpibe.

*Lokalplanen har bonusvirkning hvad angår landzone-tilladelser, idet lokalplanen indeholder bestemmelse om at den erstatter de tilladelser efter Planlovens § 35, stk. 1 (landzonetilladelser), som er nødvendige for lokalplanens virkeliggørelse.*

uden at der efterfølgende skal gives en landzone-tilladelse, jf. Planlovens § 35.



---

# Planbestemmelser

## Lokalplan nr. 300

Erhverv, pramhavn og omlastningsplads samt transportvej, syd for Velling

---

### 3. Arealanvendelse

#### 3.1. Delområde I

Delområde I må kun anvendes til erhverv i form af havnerelateret omlastningsplads med tilhørende ramper til henholdsvis indsejling for pramme og indkørsel fra Tændpibe. Den maksimale højde for gods er 8,5 m. I områdets sydøstlige hjørne kan der opføres en mandskabsbygning.

*Som udgangspunkt må der højst foregå aktiviteter indenfor miljøklasse 6 jf. Miljøministeriets Håndbog om Miljø og Planlægning. Der vil dog være mulighed for at etablere andre typer aktiviteter, hvis en konkret vurdering viser, at aktiviteten via støjdæmpning, 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 skal søges tilpasset afstanden til boliger. Er dette ikke muligt, skal virksomheden være indstillet på at overholde skærpede miljøkrav.*

#### 3.2. Delområde II

Delområde II må kun anvendes til et 10 m bredt beplantningsbælte vinkelret på kysten og med en maksimalt 2 m bred sti langs ydersiden jf. principsnit bilag 3. Beplantningen skal bestå af buske og ikke løvfældende træer.

#### 3.3. Delområde III

Delområde III må anvendes til anlæg af et dige med sti samt skråninger beplantet med lave buske. Dige-kronen gives en bredde af 2 m jf. principsnit, bilag 3.

Inden for området må desuden indrettes plads til joller ved bådebro med tilhørende p-plads – herunder vinteropbevaring af både - som vist på bilag 2a og principsnit, bilag 3. Pladsen til jollerne må kun benyttes af småbåde med længde x bredde på maks. 6,5 x 2,5 m. P-pladsen skal være offentlig tilgængelig hele året.

#### 3.4. Delområde IV

Delområde IV må kun anvendes til anlæg af en 30 m bred kanal. Kanalen afsluttes ind mod pladsen af en rampe.

#### 3.5. Delområde Va

Delområde Va må kun anvendes til vej med en udlægsbredde på maksimalt 10 m og en anlægsbredde på minimum 5 m.

### 4. Udstykning

4.1. Lokalplanområdet vil blive udmatrikuleret i

---

# Planbestemmelser

## Lokalplan nr. 300

### Erhverv, pramhavn og omlastningsplads samt transportvej, syd for Velling

---

to selvstændige matrikler, der dækker områderne henholdsvis vest og øst for Tændpibe, alternativt vil vejen øst for Tændpibe blive fastlagt ved deklaration på de berørte ejendomme.

**4.2.** Den vestlige matrikel vil omfatte området vest for Tændpibe, omlastningsplads med tilhørende arealer, dvs. delområderne I, II, III og IV.

**4.3.** Den østlige matrikel vil i givet fald omfatte området med tracéet til den nye vej mellem omlastningspladsen og Lem.

## 5. Bebyggelsens placering og omfang

**5.1.** I delområde I må der inden for et byggefelt på 30 x 30 m i det sydøstlige hjørne opføres en maksimalt 200 m<sup>2</sup> stor mandskabsbygning, med en største højde på 5 m og en maksimal facadehøjde på 3 m.

**5.2.** I delområde III må der i området udlagt til p-plads opføres maksimalt 2 redskabsskure hver på maks. 10 m<sup>2</sup> og maks. højde på 2,5 m. Eventuel bebyggelse skal placeres ind mod ny digeskråning.

### 5.3. Sokkelkote

Ingen bebyggelse må etableres med en sokkelkote under 1,06 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.*

## 6. Bebyggelsens udseende

**6.1.** Facader skal etableres i murværk eller træ i form af 1 på 2 - eller klinksat bræddebeklædning. Eventuelle redskabsskure i delområde III skal fremstå ensartede og udføres med tagdækning udført af sort tagpap og facader med klinksat bræddebeklædning i mørke jordfarver.

## 7. Veje, stier og parkering

**7.1.** Vejadgang til lokalplanområdet sker fra en nyanlagt vej mellem Lem og Tændpibe, med di-

---

# Planbestemmelser

## Lokalplan nr. 300

### Erhverv, pramhavn og omlastningsplads samt transportvej, syd for Velling

---

rette krydsning af Tændpibe, som vist på bilag 1b og 2b. Vejudlægget er på maksimalt 10 m medens anlægsbredden er mindst 5 m.

Vejadgang til jolleområde og bådebro sker ad eksisterende markvejs-adgang til området umiddelbart nord for lokalplanområdets afgrænsning.

**7.2.** Der udlægges areal til stiforbindelser mellem Tændpibe og kysten som vist på bilag 2a. Stierne anlægges i en bredde af 2 m.

**7.3.** Al parkering i forbindelse med aktiviteter inden for lokalplanens område må alene ske i delområde I.

*Parkering for aktiviteter i tilknytning til jollerne må finde sted på den i 3.3 nævnte p-plads.*

**7.4.** Belægningen på omlasteplassen (delområde I) skal bestå af et naturligt materiale uden reflekterende effekt for eksempel grus eller armeringsgræs.

## 8. Tekniske anlæg

**8.1.** Alle ledninger skal fremføres under terræn.

**8.2.** Al belysning af veje, pladser, stier mv. skal udføres med armaturer med nedadrettede lyskilder. I armaturerne må selve lyskilden ikke være synlig.

Der må ikke etableres unødvendig kraftig eller høje belysningskilder. Belysning må kun etableres efter Farvandsvæsenets nærmere godkendelse.

**8.3.** Udover henvisningsskiltning og mindre informationsskilte er skiltning og flagning ikke tilladt inden for lokalplanområdet.

## 9. Miljø

**9.1.** I lokalplanområdet kan der etableres oplagsvirksomhed svarende til højest miljøklasse 6.

Det vejledende afstandskrav til erhvervsvirksomheder i klasse 6 i forhold til beboelse er 300 m.

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

*Se også bemærkningerne til § 3. Uddybende oplysninger med hensyn til miljøklasser og vejledende afstandskrav findes i "Håndbog om Miljø og Planlægning", Miljøministeriet, Planstyrelsen og Miljøstyrelsen.*

*De nedenfor viste vejledende grænseværdier for støj - målt udendørs fra den enkelte virksomhed, anlæg eller indretning - vil danne udgangspunkt, når der skal fast-*

# Planbestemmelser

## Lokalplan nr. 300

### Erhverv, pramhavn og omlastningsplads samt transportvej, syd for Velling

og langt sigt.

*sættes grænser for, hvor meget en erhvervsaktivitet i området må støje ved andre virksomheder i området og ved boliger i det åbne land:*

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
Boliger i det åbne land	55	45	40
Der henvises til den til enhver tid gældende vejledning fra Miljøstyrelsen om Ekstern støj fra virksomheder.			

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

**10.1.** Før ny bebyggelse eller anlæg tages i brug, skal stiforbindelserne jf. § 7.2 være anlagt.

**10.2.** Før ny bebyggelse eller anlæg tages i brug skal der være etableret skærmende beplantninger mv. jf. §§ 3.2 og 3.3.

**10.3.** Før ny bebyggelse eller anlæg tages i brug skal vejforbindelsen mellem Lem og Tændpipe jf. § 7.1 være etableret.

## 11. Servitutter

*Se afsnit 12. Lokalplaner nedenfor.*

## 12. Lokalplaner

**12.1.** Ved den endelige vedtagelse og offentlige bekendtgørelse af lokalplan nr. 300 ophæves lokalplan nr. 02.011, "For et industriområde i den sydlige del af Lem", tinglyst 25.03.1985, for det område, der er omfattet af lokalplan nr. 300.

**12.2.** Ved den endelige vedtagelse og offentlige bekendtgørelse af lokalplan nr. 300 ophæves lokalplan nr. 02.027, "For et område til erhvervsformål ved Stauningvej, Smed Hansens Vej og Vemmervej i Lem", tinglyst 28.04.2004, for det område, der er omfattet af lokalplan nr. 300.

---

# Planbestemmelser

## Lokalplan nr. 300

### Erhverv, pramhavn og omlastningsplads samt transportvej, syd for Velling

---

**12.3.** Ved den endelige vedtagelse og offentlige bekendtgørelse af lokalplan nr. 300 ophæves lokalplan nr. 04.012, "For et område til vindmøllepark i Velling Mærsk", tinglyst 07.07.1987, for det område, der er omfattet af lokalplan 300.

## 13. 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, så 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 nr. 300

Erhverv, pramhavn og omlastningsplads samt transportvej, syd for Velling

---

### Vedtagelsespåtegning.

#### *Forslag til lokalplan.*

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



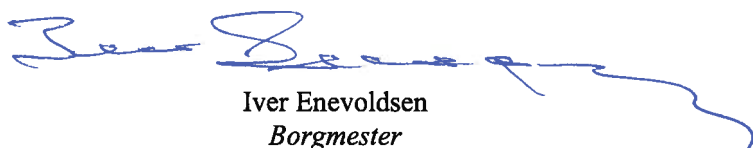
Iver Enevoldsen  
Borgmester



Niels Erik Kjærgaard  
Kommunaldirektør

#### *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  
Kommunaldirektør

### Offentlig bekendtgørelse af lokalplanen.

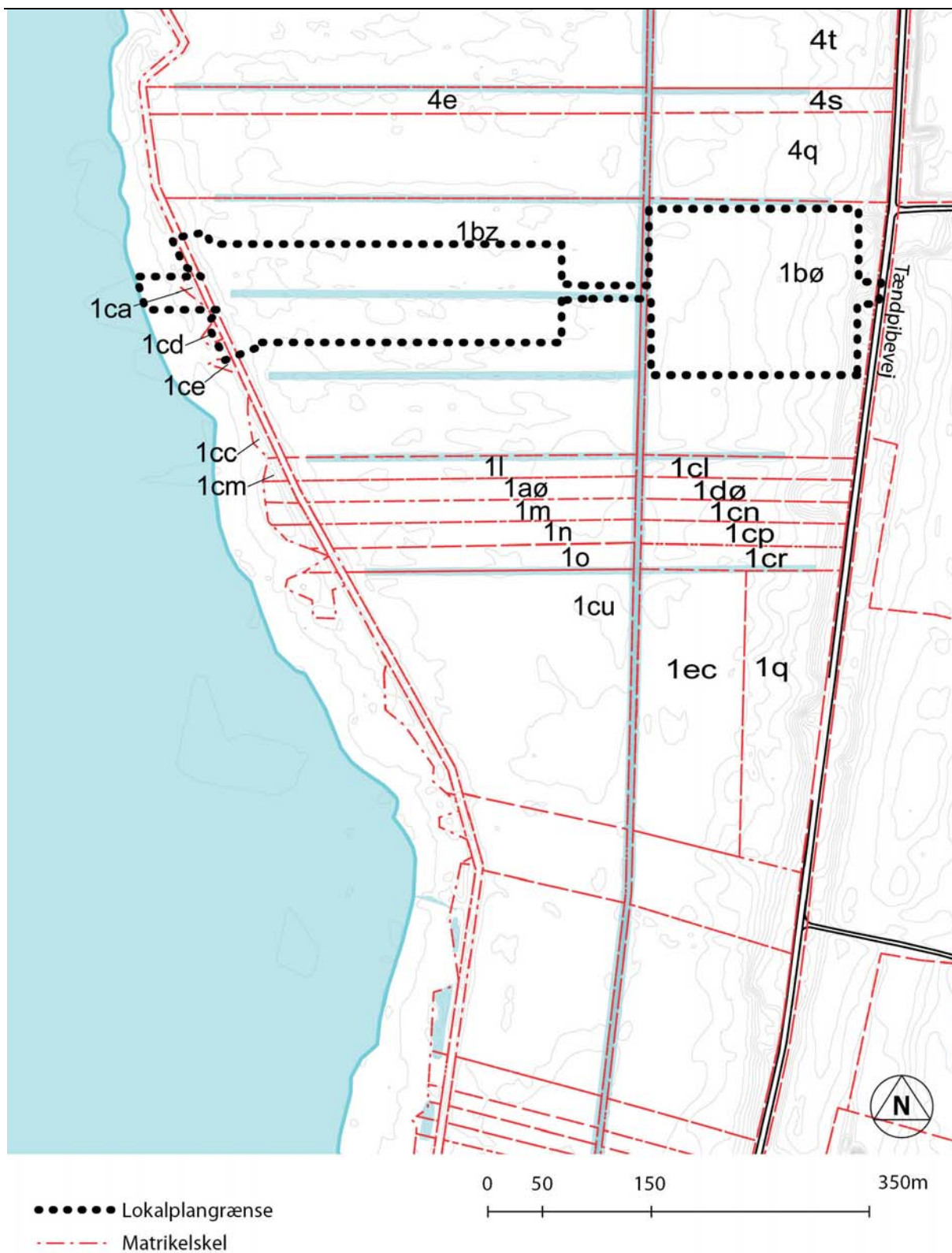
Lokalplanen er i henhold til § 30 i Lov om planlægning offentlig bekendtgjort den 26. januar 2011.





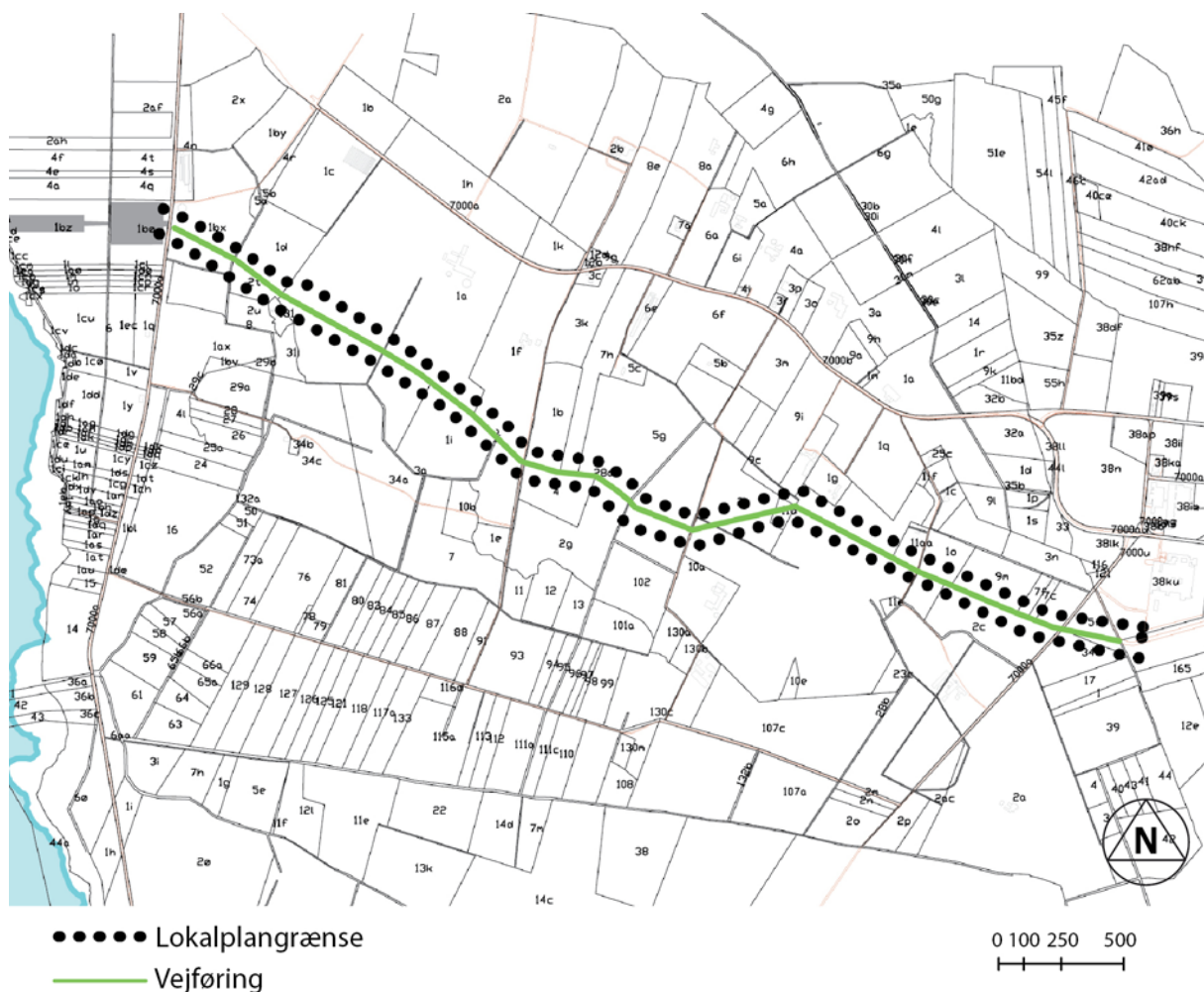
# Matrikelkort: Bilag 1a, området vest for Tændpibe Lokalplan 300

Erhverv, pramhavn og omlastningsplads samt transportvej, syd for Velling



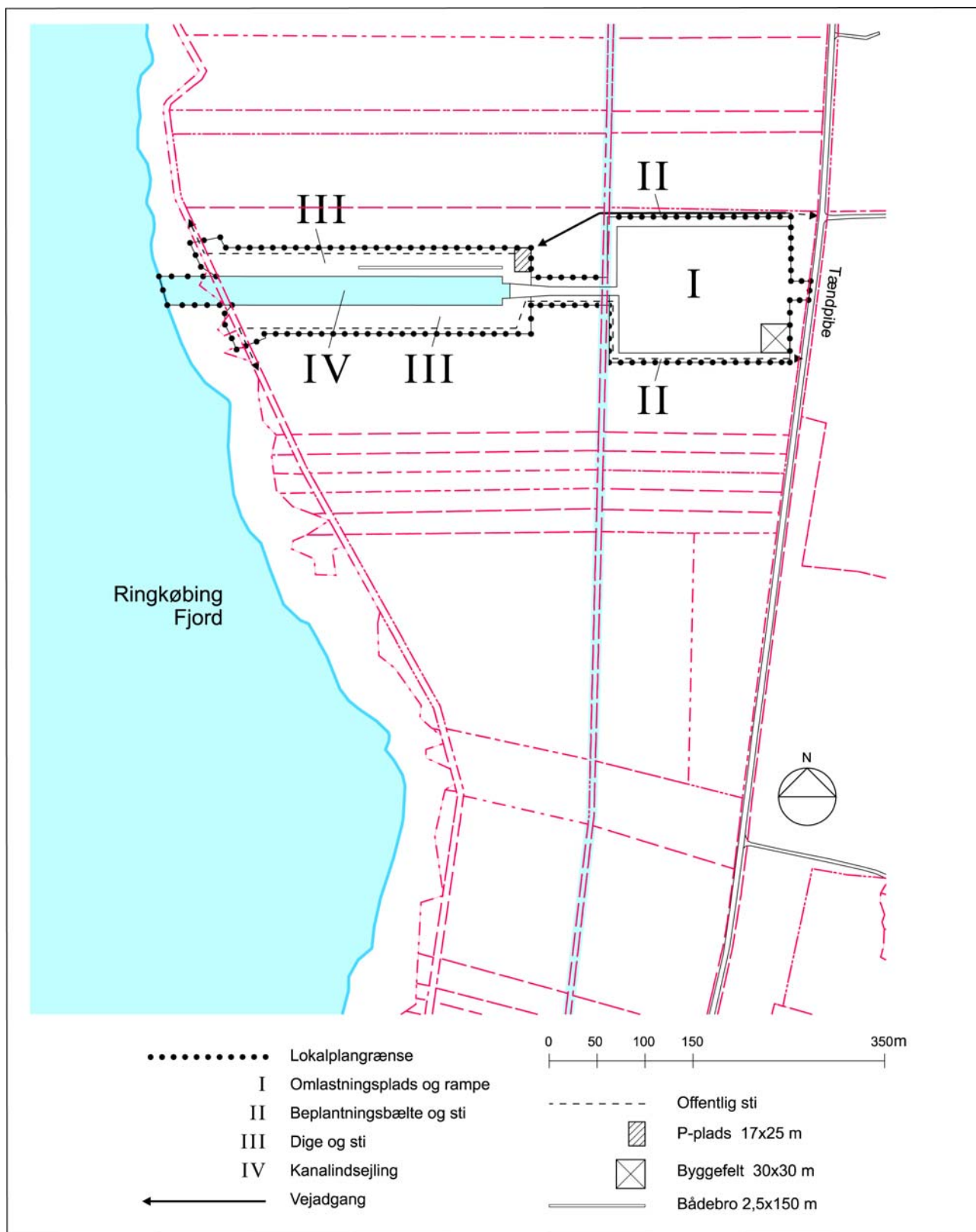
# Matrikelkort: Bilag 1b, området øst for Tændpipe Lokalplan nr. 300

Erhverv, pramhavn og omlastningsplads samt transportvej, syd for Velling



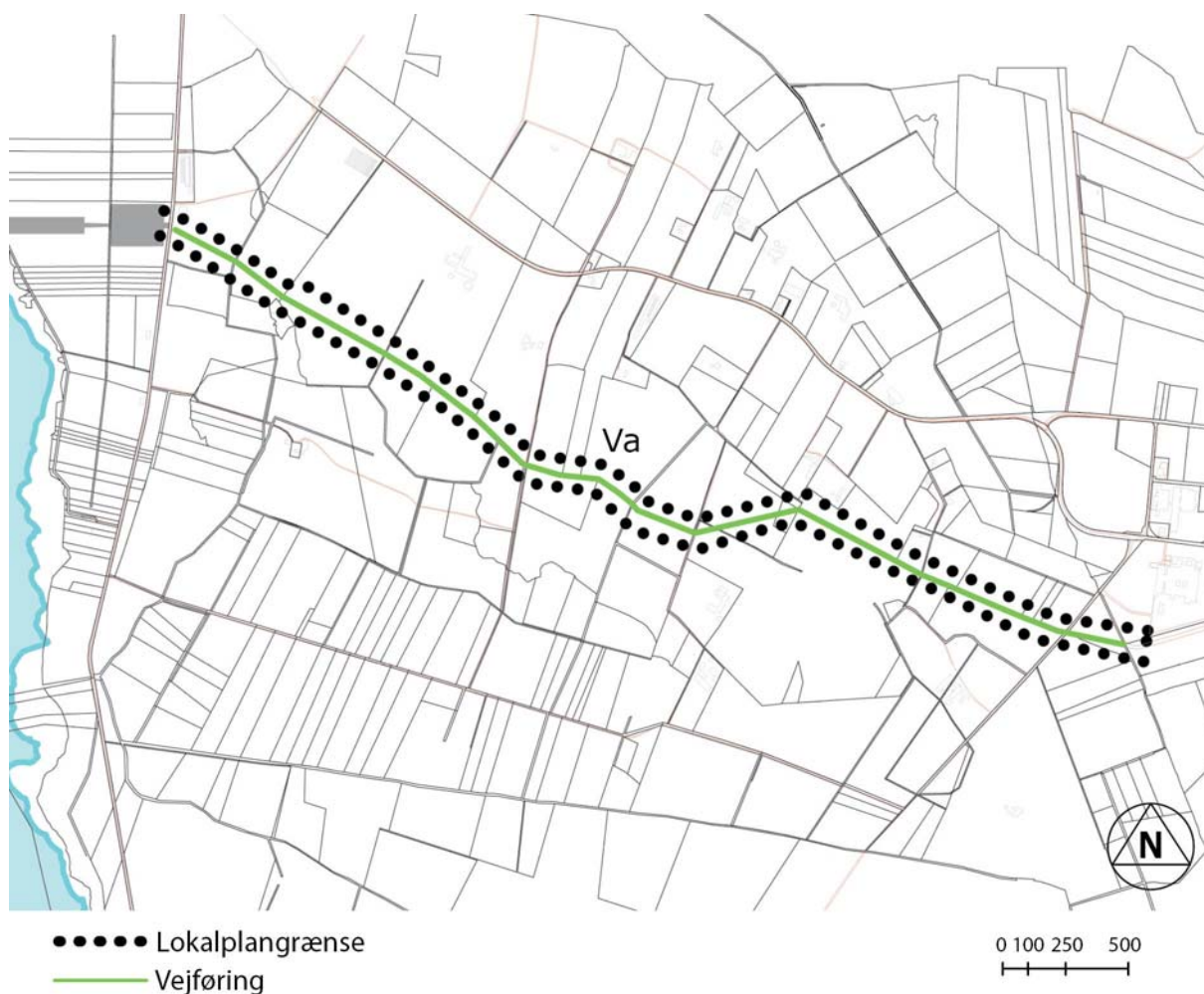
# Arealanvendelse: Bilag 2a, området vest for Tændpibe Lokalplan 300

Erhverv, pramhavn og omlastningsplads samt transportvej, syd for Velling



# Arealanvendelse: Bilag 2b, området øst for Tændpipe Lokalplan nr. 300

Erhverv, pramhavn og omlastningsplads samt transportvej, syd for Velling

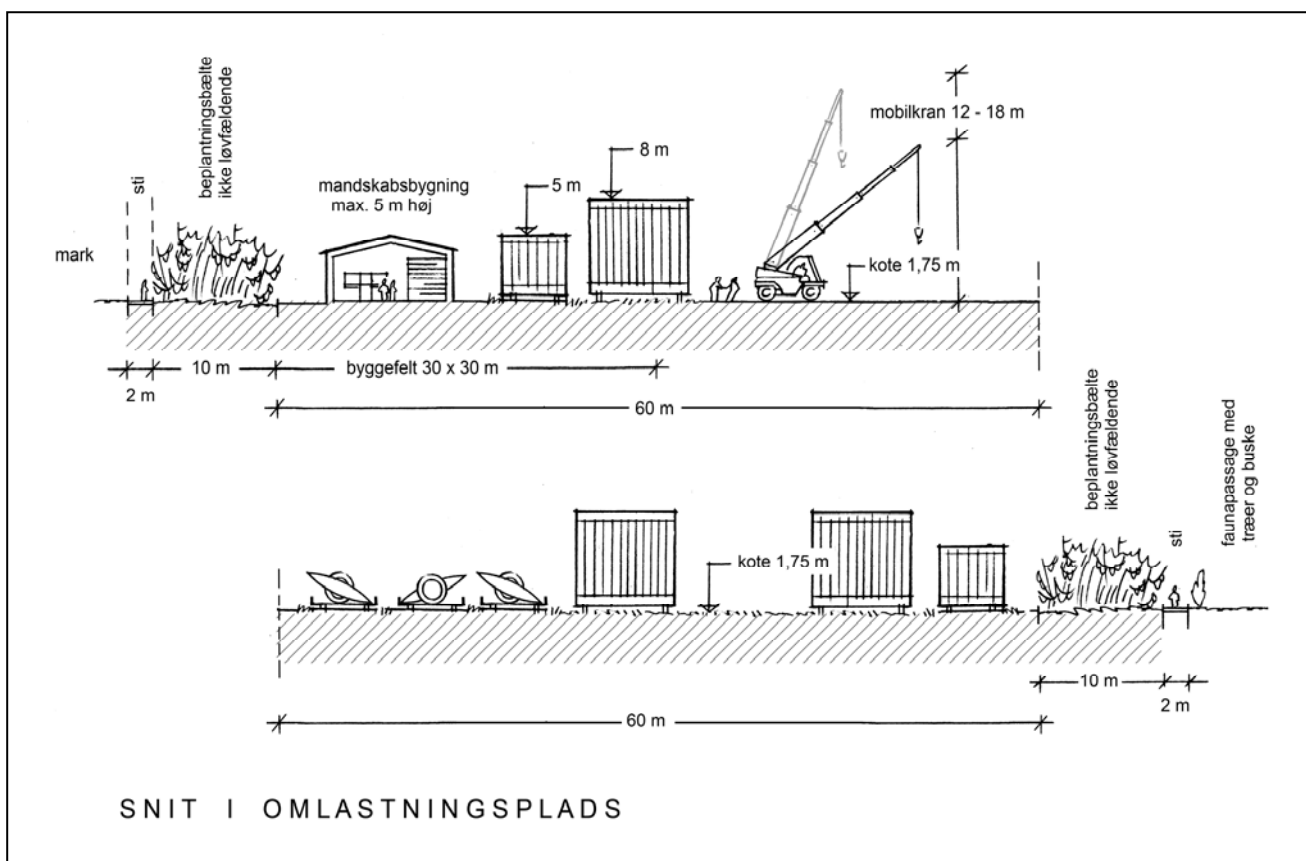
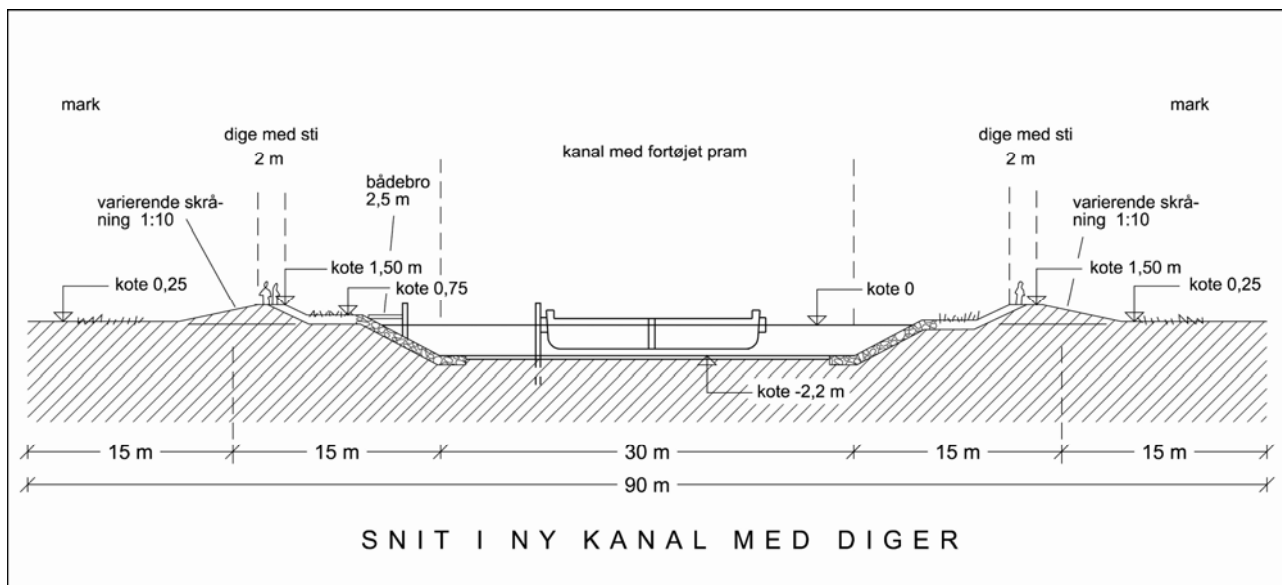




# Snit: Bilag 3

## Lokalplan nr. 300

Erhverv, pramhavn og omlastningsplads samt transportvej, syd for Velling





## **Bilag vedr. landskab, kulturmiljø og visualiseringer, Velling**

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

### **Eksisterende forhold, Velling**

Projektområdet på østsiden af Ringkøbing Fjord er præget af det bagvedliggende lavtliggende og meget flade strandengsområde. Stedet opleves forholdsvis anonymt og karakteriseres af den langstrakte og næsten fuldstændigt flade horisont. Området gennemskæres af afvandingskanaler, som har deres udløb i fjorden.

Den primære bevoksning i området nærmest vandkanten er siv (tagrør). Derudover er der spredt bevoksning og enkelte, smalle læhegn. Langs med Tændpipe er der spredte læhegn, ligesom der er beplantning i form af blandt andet hvidtjørn omkring de få boliger langs vejen. Set fra fjorden domineres horisonten i øst primært af de mange enkeltstående vindmøller, og i særlig grad af den samlede formation som Tændpipe Vindmøllepark længere inde bag vejen udgør (Figur 1).

Figur 1 og Figur 2 illustrerer de eksisterende landskabelige forhold i Velling set henholdsvis ude fra fjorden i en afstand af ca. 250 m vest for området og set fra Tændpipe.



Figur 1 Eksisterende landskabelige forhold i Velling set ude fra fjorden i en afstand af ca. 250 m vest for området (se bilag 1 for større foto)



Figur 2 Eksisterende landskabelige forhold i Velling set mod syd langs Tændpipe (se bilag 1 for større foto)



## Fremtidige landskabelige forhold, Velling

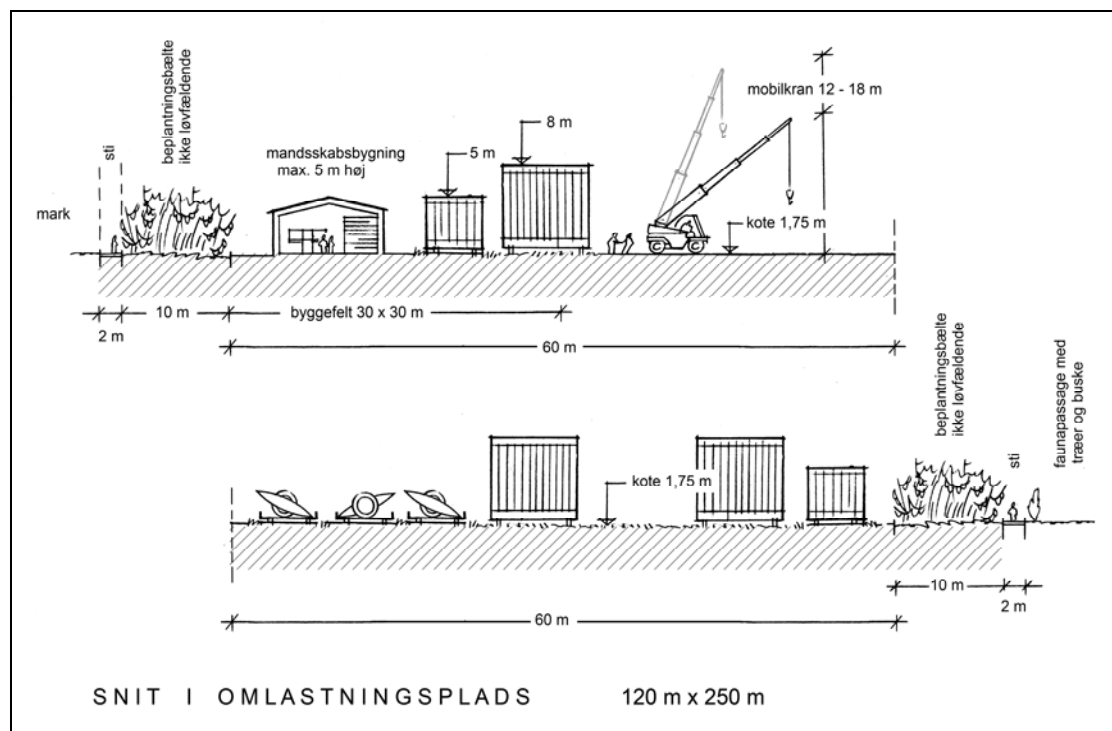
### Anlægsfasen

Projektet vil i anlægsfasen have en visuel påvirkning i form af anlægsmateriel på lokaliteten ved Velling. Da påvirkningen er midlertidig og da der bliver tale om et begrænset antal arbejdskøretøjer vurderes det, at påvirkningen ikke vil være væsentlig.

### Driftsfasen

Oplagspladsen, som etableres på vestsiden af Tændpibe, vil i kraft af en forøget terrænhøjde på ca. 1 m i forhold til de omkringliggende engområder komme til at fremstå højere end disse, og vil derfor uden afskærmning blive synlig fra stor afstand. Både af naturhensyn og af hensyn til de visuelle forhold, omkranses oplagspladsen af en beplantning i form af flere rækker ikke-løvfældende træer, hvilket med tiden giver en god visuel skærmning af området. For at reducere den visuelle påvirkning yderligere skal overfladen på pladsen bestå af et naturligt materiale uden reflekterende effekt (f.eks. grus eller armeringsgræs). Hermed vil den store flade ikke fremstå som et i øjnefaldene fremmedelement.

En mobilkran som vil betjene området vil i et vist omfang (i driftssituationer) være synlig uanset den skærmende beplantning. Se Figur 3 for en oversigt over højder på mobilkran mv. på omlastningspladsen.



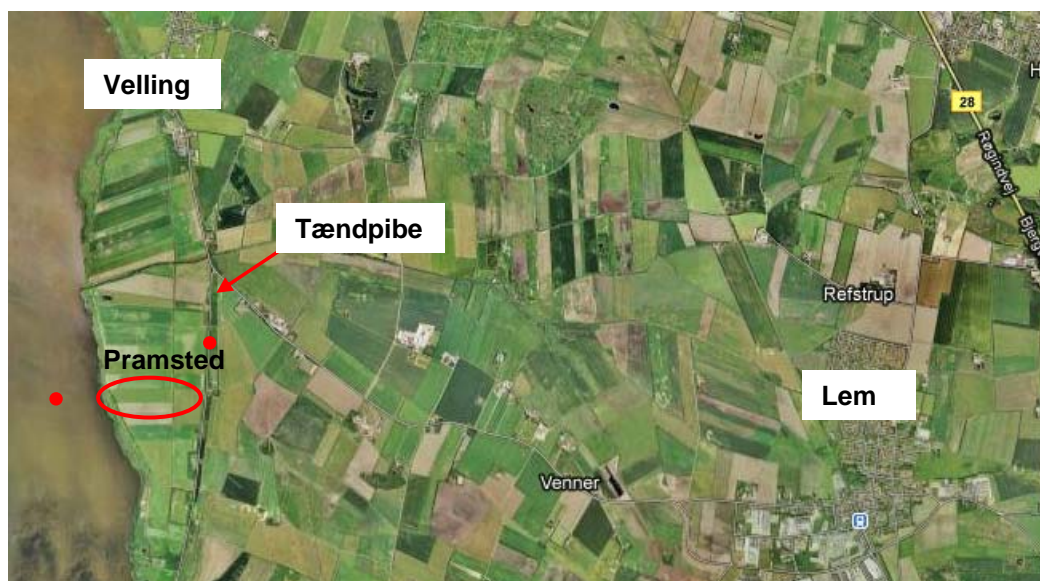
Figur 3 Principsnit for omlastningsplads, Velling (se bilag 1 for større figur).

#### Samlet beskrivelse af anlæggets synlighed

De nye diger, som etableres langs pramstedet, vil på grund af deres orientering vinkelret på kystlinjen blive synlige selv i stor afstand set fra fjordsiden. Mod det omkringliggende landskab vil digerne få en svagere hældning mod de omkringliggende marker på maks. 1:10, hvilket betyder at de ikke vil være ret synlige set fra det åbne land. Da der kun etableres skærmbeplantning vinkelret på kysten, vil transportkasserne være synlige fra fjorden. De oplagrede transportkasser vil med deres højde på ca. 8 m fremstå som de højeste dele af anlægget.

Ved at placere oplagsarealet nærmest Tændpibe, vil anlægget blive væsentlig mindre synligt end hvis det blev placeret ud mod de åbne og flade forarealer mod fjorden. Den planlagte beplantning vil give en god visuel afskærmning af selve oplagspladsen, og vil falde ind i en naturlig sammenhæng med de eksisterende læhegn og den øvrige bevoksning i området. Den skærmende beplantning vil med en udstrækning på 220 m vinkelret på Tændpibe, komme til at opleves som et markant landskabeligt element på det ellers flade engområde (se Figur 5 og Figur 6).

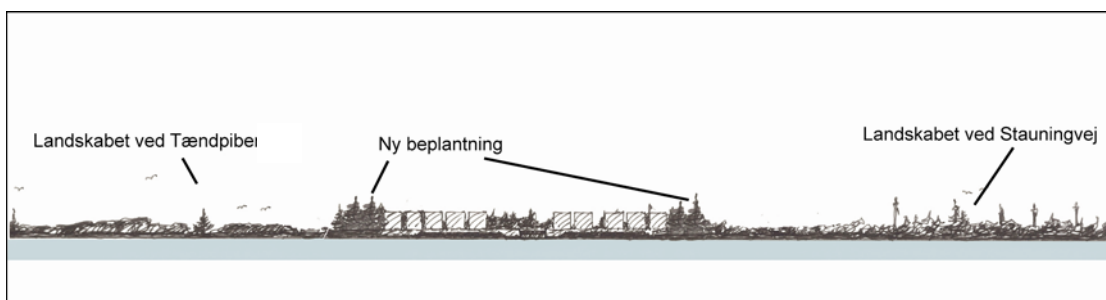
Figur 4 illustrerer fotopunkterne, hvorfra der er visualiseret i det omtrentlige projektområde.



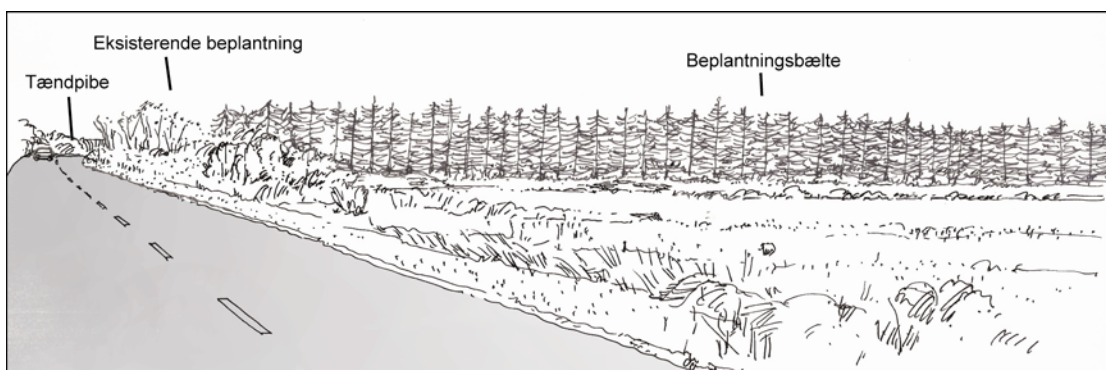
Figur 4 Oversigtskort over fotopunkter (illustreret med røde prikker) i det omtrentlige projektområde (markeret med rød cirkel).

Figur 5 illustrerer de fremtidige landskabelige forhold i Velling set ude fra fjorden i en afstand af ca. 250 m vest for området.

Figur 6 illustrerer de fremtidige landskabelige forhold set fra Tændpibe.



Figur 5 Fremtidige forhold i Velling set ude fra fjorden i en afstand af ca. 250 m vest for området. Den visuelle ændring består i de fremtidige markante, ikke-løvfældende beplantningsbælter vinkelret på kysten (se bilag 1 for større figur)



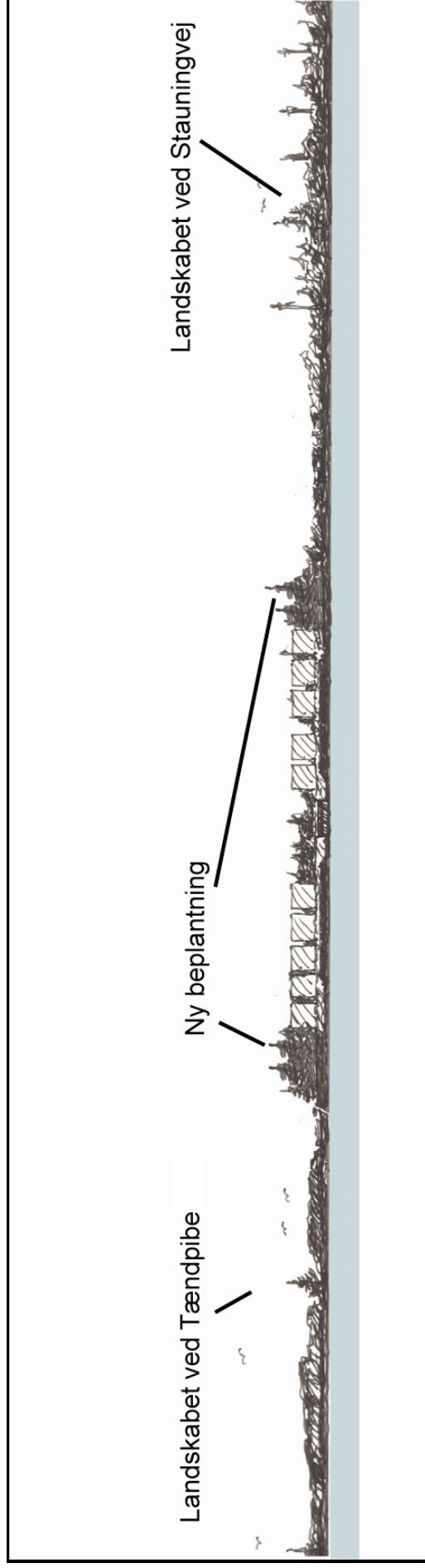
Figur 6 Fremtidige forhold i Velling set mod syd langs Tændpipe. Den visuelle ændring består i de fremtidige markante, ikke-løvfældende beplantningsbælter vinkelret på kysten (se bilag 1 for større figur).

#### Samlet vurdering af anlæggets synlighed

Det vurderes at anlægget i Velling vil have en vis påvirkning af landskabsoplevelsen i form af nye elementer som diger og træbeplantning. Men med baggrund i de tilførte nye landskabselementers naturlige fremtoning og indpasning i strukturen i den eksisterende bevoksning, vurderes det at påvirkningen ikke vil være væsentlig.

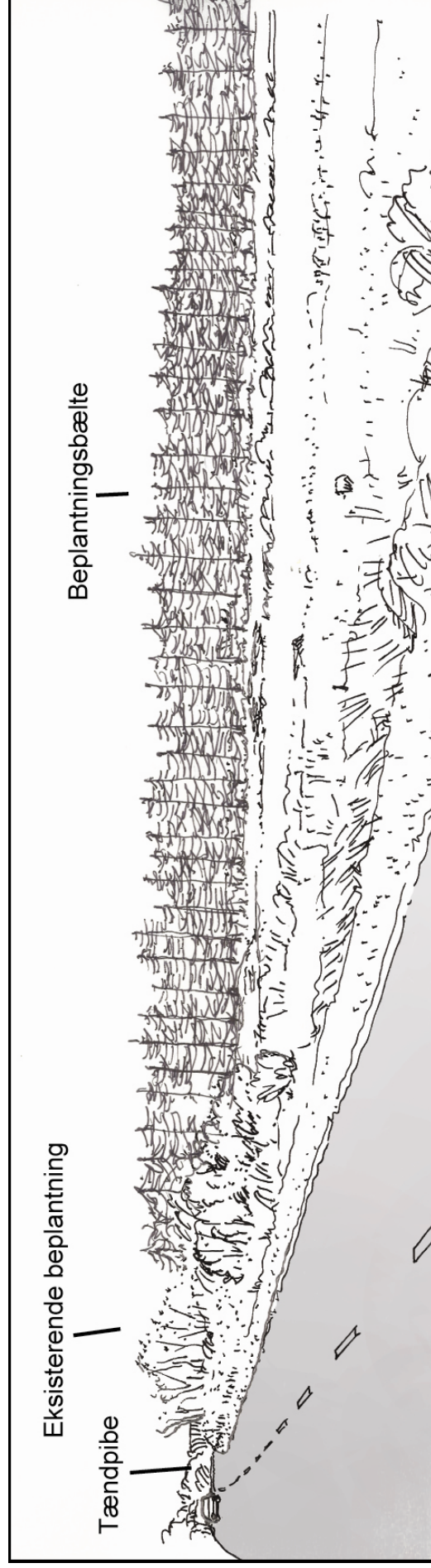
## **BILAG 1: VISUALISERINGER**

Visualisering af eksisterende og fremtidige landskabelige forhold i Velling set ude fra fjorden i en afstand af ca. 250 m vest for området. Den visuelle ændring består i de fremtidige markante, ikke-løvfældende beplantningsbælter vinkelret på kysten.

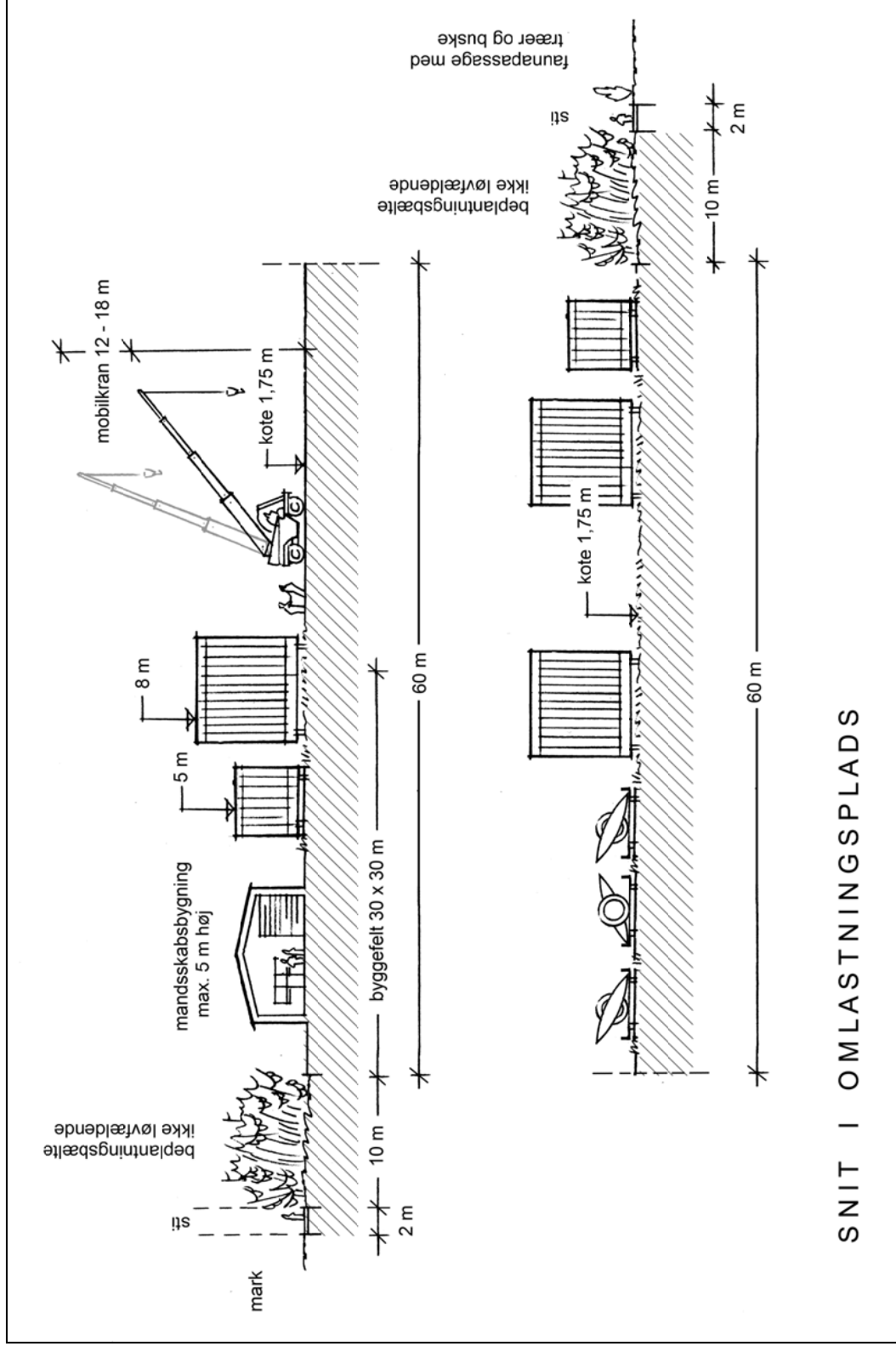




Visualisering af eksisterende og fremtidige landskabelige forhold i Velling set mod syd langs Tændpipe. Den visuelle ændring består i de fremtidige markante, ikke-løvfældende beplantningsbælter vinkelret på kysten



# Principsnit for omlastningsplads, Velling



## SNIT I OMLASTNINGSPLADS



# ***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 kammerluse 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 kammerlusen 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 sejllafstand 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 pramsejllads 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 gerne 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 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.

## 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 omlastningspladsen efter etableringen blive afskærmet af ikke-løvfældende træer og dermed falde ind i en naturlig sammenhæng med de eksisterende læhegn og øvrig bevoksning i området. Den skærmende beplantning vil dog komme til at opleves som et markant landskabeligt 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 området.

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 sejllrenden 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.

Analysen 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 om-lastningspladsen 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 rettelserblade 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
- sejltreder 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 varmforsyning 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.*