

Miljørapport

Lokalplan 1213 og kommuneplantillæg 23

LE34

VISER VEJEN

Projekt: Juelsminde Havn
Dokument: Miljørapport
Udarbejdet af: LE34
Kvalitetssikring: SLG, KKT
Projektnummer: 2408349
Version: 1
Dato: 20.11.2024



LE34 Planlægning og Miljøvurdering
Katrinebjergvej 91
8200 Aarhus

INDHOLDSFORTEGNELSE

1. Indledning	5
1.1 Lovgrundlag	5
1.2 Baggrund	5
1.3 Eksisterende forhold.....	6
2. Ikke teknisk resumé	7
2.1 Beskrivelse af plangrundlaget.....	7
2.2 Eksisterende forhold.....	8
2.3 Miljøvurdering	8
3. Planforslagenes formål og indhold	12
3.1 Lokalplanforslag.....	12
3.2 Kommuneplantillæg	14
3.3 Referencescenarie	16
3.4 Alternativer.....	16
3.5 Kumulative projekter	16
4. Forbindelse til anden planlægning.....	20
4.1 Statslige planer	20
4.2 Kommunale planer	20
5. Afgrænsning	28
6. Miljøvurderingsmetode	29
7. Landskab	31
7.1 Metode og afgrænsning	31
7.2 Eksisterende forhold.....	33
7.3 Vurdering af påvirkninger.....	40
8. Natur	51
8.1 Metode og afgrænsning	51
8.2 Eksisterende forhold.....	52
8.3 Vurdering af påvirkninger.....	58
9. Befolkningens levevilkår – Trafik.....	61
9.1 Metode og afgrænsning	61
9.2 Eksisterende forhold.....	61
9.3 Vurdering af påvirkninger.....	63
10. Befolkningens levevilkår – Støj	70
10.1 Metode og afgrænsning	70
10.2 Eksisterende forhold.....	70
10.3 Vurdering af påvirkninger.....	73
11. Klimatiske faktorer	78
11.1 Metode og afgrænsning	78
11.2 Eksisterende forhold.....	78
11.3 Vurdering af påvirkninger.....	83
12. Afværgetiltag og overvågning	86
12.1 Landskab.....	86

12.2	Befolkningens levevis – trafik	86
12.3	Befolkningens levevis – støj.....	86
12.4	Klimatiske faktorer	87
13.	Kumulative effekter	88
13.1	Bæredygtig Udvikling af Levebyen og Turismebyen Juelsminde	88
13.2	Højvandssikring af juelsminde	88
13.3	Støjpåvirkning.....	88
14.	Eventuelle usikkerheder og mangler	89
15.	Sammenfattende vurdering	90
16.	Referencer.....	91

BILAGSOVERSIGT

- Bilag 1 – Afgrænsningsnotat
- Bilag 2 – Fotos og visualiseringer
- Bilag 3 – Naturbesigtigelser
- Bilag 4 – Støjnotat
- Bilag 5 – Vandhåndteringsplan

1. INDLEDNING

Hedensted Kommune har besluttet at igangsætte planlægningen for havneområdet og campingpladsen i Juelsminde. Plangrundlaget udgør Lokalplan 1213 samt Kommuneplantillæg 23. Planforslagene vurderes i henhold til miljøvurderingslovens afsnit II.

1.1 LOVGRUNDLAG

Miljøvurderingsloven har til formål at sikre et højt miljøbeskyttelsesniveau og at bidrage til integrationen af miljøhensyn under udarbejdelsen og vedtagelsen af planer og programmer og ved tilladelse til projekter. Derudover er formålet at fremme en bæredygtig udvikling, ved at der gennemføres en miljøvurdering af planer, programmer og projekter, som kan få væsentlig indvirkning på miljøet.

Hensigten med miljøvurderingen er, at der i henhold til lovens formålsparagraf tages hensyn til planers, programmers og projekters sandsynlige væsentlige indvirkning på miljøet, herunder den biologiske mangfoldighed, befolkningen, menneskers sundhed, flora, fauna, jordbund, jordarealer, vand, luft, klimatiske faktorer, materielle goder, landskab, kulturarv, herunder kirker og deres omgivelser og arkitektonisk og arkæologisk arv, større menneske- og naturskabte katastroferisici og ulykker og ressourceeffektivitet og det indbyrdes forhold mellem disse faktorer.

Lokalplanen og kommuneplantillægget er omfattet af miljøvurderingslovens § 8, stykke 1, nummer 1, idet planforslagene fastlægger rammerne for fremtidige anlægstilladelser til projekter omfattet af lovens bilag 1 og 2. Samtidigt vurderes, at der er tale om et mindre område på lokalt plan. Derfor er der i overensstemmelse med miljøvurderingslovens § 12 foretaget en screening af planforslagene, og i screeningen vurderes det, at der kan være en væsentlig påvirkning af miljøet og dermed, at der skal gennemføres en miljøvurdering.

Miljøvurderingen indeholder en beskrivelse og vurdering af den sandsynlige væsentlige indvirkning på miljøet, som plangrundlagets realisering vil medføre samt referencescenariet, tidligere kaldet 0-alternativet.

1.2 BAGGRUND

Planlægningen af havneområdet og campingpladsen tager afsæt i udviklingsplanen for Juelsminde fra april 2023 og den strukturplan, der præsenteres deri. Udviklingsplanen består blandt andet af to konkrete delprojekter, som lokalplanen og kommuneplantillægget skal muliggøre:

- Udvikling af havneområdet med nye byggefelter og rekreative mødesteder, herunder den centrale 'Havneplads'
- Udvikling af campingområdet

Det er intentionen, at delprojekterne skal styrke Juelsmindes bykvaliteter, herunder oplevelsen af byens rum.

Der ønskes ny bebyggelse omkring havnearealerne ved Juelsminde Havn, så der skabes et indre havnerum med ny havneplads. Planområdet skal medvirke til at koble byen, de bynære kystområder og havneområdet bedre sammen samt lette ankomsten til byen. Ligeledes skal havnepladsen være et samlingssted for byen.

Formålet med havneudviklingen er således at forløse Juelsmindes store potentiale ved både at være en god by at bo i og at være en attraktiv destination for turister.

1.3 EKSISTERENDE FORHOLD

Planområdet fremgår af Figur 1-1 og omfatter arealerne ved Juelsminde Havn & Marina og Juelsminde Strand Camping, samt vejforløbet Roussthøjs Allé fra campingpladsen og ud til havnen. Området udgør et areal på cirka 9,6 hektar og omfatter matrikelnumrene 87c, 87cæ, 87ny, 87pd, 89a, 89b, 90, 97a, 7000bn og en del af 7000p, Klakring By, Klakring.



Figur 1-1 Planområdets afgrænsning.

Området afgrænses mod sydvest af butikker på Odelsgade og mod syd af Birkelund Plejehjem. I vestlig retning ligger boligerne på Havnegade, samt erhverv og boliger ved Roussthøjs Alle. Mod sydøst afgrænses planområdet af boliger og sommerhuse ved Strandparkvej og Vænget. Områdets østlige afgrænsning udgøres af Storstranden.

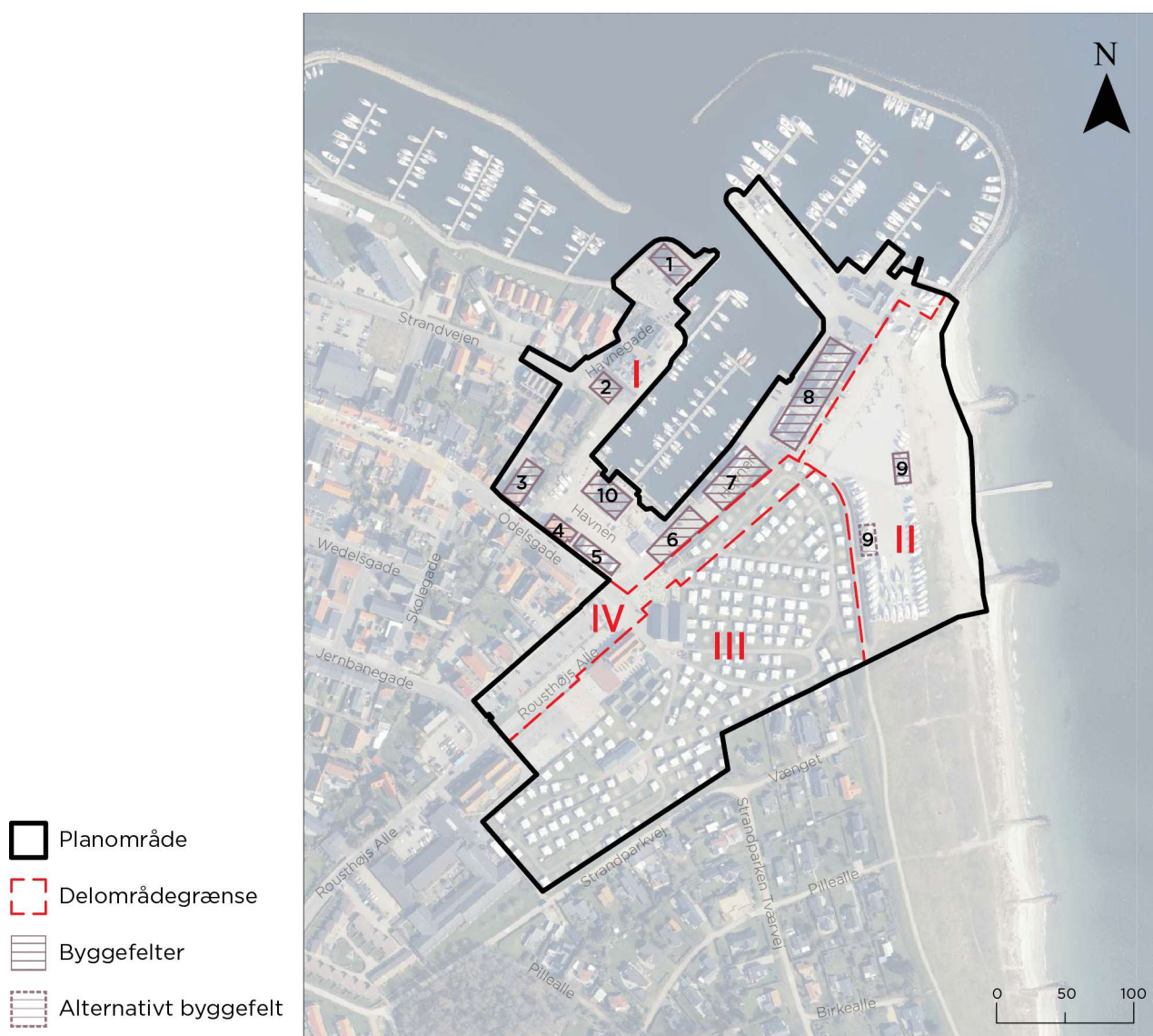
2. IKKE TEKNISK RESUMÉ

Ifølge miljøvurderingsloven skal en miljørapport indeholde et ikke-teknisk resumé af miljørapporten, således at det er muligt at forstå planens væsentligste miljøpåvirkninger og vurderinger, uden at behøve at læse alle de tekniske detaljer.

2.1 BESKRIVELSE AF PLANGRUNDLAGET

Hedensted Kommune ønsker at åbne mulighed for, at der kan ske en udvikling af havneområdet og campingområdet i Juelsminde. Plangrundlaget udgøres af Lokalplan 1213 og det tilhørende Kommuneplantillæg 23.

Lokalplanområdet opdeles i fire delområder, se Figur 2-1, hvor delområde I, II og IV, som omfatter havneområdet, Storstranden og vejarealet, bliver byggeretsgivende og hvor delområde III, som omfatter campingpladsen, får karakter af en ikke byggeretsgivende rammelokalplan. Inden for campingområdet fastlægges der således mere overordnede bestemmelser, som sikrer, at der i fremtiden kan udarbejdes en mere detaljeret lokalplan.



Figur 2-1 Oversigt over byggefelter og delområder.

En realisering af projekterne beskrevet i udviklingsplanen kræver, at der udarbejdes et kommuneplantillæg, som fastlægger anvendelsen for området og det overordnede bygningsomfang.

2.2 EKSISTERENDE FORHOLD

Planområdet omfatter arealerne ved Juelsminde Havn & Marina og Juelsminde Strand Camping, samt vejforløbet Roussthøjs Allé fra campingpladsen og ud til havnen. Det samlede planområde udgør et areal på cirka 9,6 hektar.

Området afgrænses mod sydvest af butikker på Odelsgade og mod syd af Birkelund Plejehjem. I vestlig retning ligger boligerne på Havnegade, samt erhverv og boliger ved Roussthøjs Alle. Mod sydøst afgrænses planområdet af boliger og sommerhuse ved Strandparkvej og Vænget. Områdets østlige afgrænsning udgøres af Storstranden.

2.3 MILJØVURDERING

I de følgende afsnit fremgår korte opsummeringer af de væsentligste pointer, vurderinger og konklusioner fra de enkelte miljøemner.

2.3.1. Landskab

Generelt vil omdannelsen af Juelsminde Havn betyde en væsentlig ændring af det eksisterende landskabsrum. Landskabsrummet ændrer sig fra at være åbent til et mere lukket landskab. Der er fortsat mulighed for at se på tværs og fornemme lystbådehavnen i baggrunden. Tæt på planområdet vil der være en væsentlig landskabelig påvirkning, da de høje volumener medfører, at området får en mere markant afgrænsning i forhold til naboområderne. Selvom planområdet mod øst er afgrænset af eksisterende beplantning, vil den nye bebyggelse medføre en højere højde og vil kunne ses på større afstande, blandt andet fra Strandparken.

Den højere og tættere bebyggelse skaber en sammenhæng til resten af byen og en forlængelse af de eksisterende strukturer, der findes langs Odelsgade med bebyggelse tæt på vejen. Bebyggelsen langs Odelsgade kan være højere, end den eksisterende bebyggelse, som kan medføre en visuel ændring af oplevelsen langs gaden. Den nye bebyggelse vil ikke ændre på landskabsopfattelsen og rummet, da planområdet allerede er afgrænset af eksisterende bebyggelse. Der kan ske større variation i bebyggelsen, og der kan etableres mindre landskabsrum mellem bebyggelserne, end der findes i dag.

På større afstande vurderes der ikke at ske en væsentlig påvirkning af landskabet. Set syd for Hosby, cirka 2 kilometer nord for planområdet, vurderes bebyggelsen at være en forlængelse af den eksisterende bebyggelse, som findes i Juelsminde. Herfra vil planområdet ikke medføre en væsentlig påvirkning af kystlandskabet.

En mindre del af planområdet ligger inden for strandbeskyttelseslinjen, men der opføres ikke bebyggelse inden for beskyttelseslinjen. Byggefelt 9 kan placeres to steder, hvoraf den ene placering grænser direkte op til beskyttelseslinjen. Inden for byggefeltet må der være faciliteter, som understøtter de rekreative aktiviteter og interesser i området. Da byggefeltet er placeret uden for strandbeskyttelseslinjen, vurderes der ikke at ske en direkte påvirkning på formålet med beskyttelseslinjen. Der kan være en mindre visuel landskabelig påvirkning af strandbeskyttelseslinjen, men denne vurderes ikke at være væsentlig, da det fortsat er muligt at bevare de åbne kyster og herunder de landskabelige, naturmæssige og rekreative værdier, som er knyttet til kysterne.

2.3.2. Natur

I forhold til padden indeholder planområdet ingen søer og den nærmeste ligger cirka 300 meter væk, hvor det ikke kan afvises, at søen kan rumme den beskyttede stor vandsalamander. Stor vandsalamander har dog en kort vandringsafstand og karakteren af arealerne inden for planområdet vurderes ikke at tiltrække arten.

Der vurderes, at der ikke er egnede yngle- og rastesteder for markfirben inden for planområdet. Den nærmeste forekomst af markfirben er fundet cirka 4,8 kilometer nord for planområdet, og markfirben har en forholdsvis lav spredningsevne.

De eksisterende træer inden for planområdet, der kan risikeres at skulle fældes i forbindelse med realisering af plangrundet vurderes ikke at være egnede som raste- eller ynglested for flagermus i kraft af deres alder og karakter.

De eksisterende bygninger inden for planområdet vurderes ikke at være egnede for flagermus, da de med deres placering tæt på havnen, er udsat for forstyrrelser og vind.

Ingen af de rastende og fouragerende fugle, som er observeret inden for undersøgelsesområdet for højvandssikringsprojektet, er omfattet af fuglebeskyttelsesdirektivets bilag I. Når der ses på de to lokaliteter nærmest planområdet, er der observeret isfugl, rørhøg og trane inden for en årrække på 10 år.

På baggrund af ovenstående vurderes det, at realiseringen af plangrundlaget ikke vil påvirke bilag IV-arter eller bilag I-fugle væsentligt. Det konkluderes ligeledes, at planforslagene ikke vil medføre beskadigelse eller ødelæggelse af yngre- eller rasteområder i det naturlige udbredelsesområde for de dyrearter, der er optaget i habitatdirektivets bilag IV, litra a).

2.3.3. Befolkningens levevilkår – trafik

Det kan ikke udelukkes, at der kan ske en påvirkning på trafikafvikling- og sikkerhed ved forlægning af vejen Havnen. Den valgte vej- og parkeringsindretning bør ske ud fra en afvejning mellem hensigtsmæssig indretning til vareindlevering og trafikcirkulation over for hensynet til behovet for antallet af parkeringspladser.

For at undgå en væsentlig påvirkning på trafikafvikling- og sikkerhed, indarbejdes der i lokalplanforslaget bestemmelser om brug af forskellige materialer og belægninger, der tydeliggør de forskellige trafikarealers anvendelse og adskiller de hårde og bløde trafikanter.

I planforslaget indarbejdes der bestemmelser om, at vejen a-b skal indrettes med hastighedsdæmpende foranstaltninger i form af vejbumper, som er en dokumentet og velegnet foranstaltning til at skabe den fornødne trafikikkerhed.

Ved vejens etablering bør der sikres og tydeliggøres gang- og cykellinjer/afstrøbninger for at reducere konflikter mellem fodgængere, cyklister samt biler og tung transport.

Behovet for bakning fra parkeringsbåse og på kørebanearealerne bør desuden undgås, da det erfaringsmæssigt øger risikoen for uheld mellem biler og fodgængere.

Det endelige vejprojektet skal tage hensyn til svingradier og manøvreareal for lastbiler til vareindlevering, renovationsvogne og lignende større transportere med ærinde på havnen.

2.3.4. Befolkningens levevilkår - støj

Planområdet er belastet af trafikstøj og derfor er der foretaget beregninger af den fremtidige trafikstøjsbelastning. Der kan være en væsentlig påvirkning, hvis der ikke foretages afværgetiltag. På baggrund af beregningerne viser det sig nødvendigt med støjisolering i facaden ved boliger i en række af byggefeltene. Der sikres derfor med lokalplanen, at Miljøstyrelsens vejledende grænseværdier overholdes indendørs og på opholdsarealer, herunder også på tagterrasser og altaner. Der kan derfor kun muliggøres altaner på facader med en støjbelastning på $L_{den} \leq 58$ decibel, hvilket betyder, at det skal en særlig indretning til for at have mulighed for altaner i byggefelt 3, 4 og 5.

I den videre planlægning for delområde III – Juelsminde Strand Camping, skal det sikres, at de vejledende grænseværdier for trafikstøj overholdes, således der ikke sker en væsentlig påvirkning.

Lokalplanen giver mulighed for etablering af spisesteder, liberale erhverv og detailhandel (ikke dagligvarebutikker). Dette er sammenligneligt med den eksisterende anvendelse af området, men med lokalplanen åbnes også op for boliger.

Der er ikke virksomheder uden for lokalplanområdet, som giver anledning til virksomhedsstøj inden for området.

Det vurderes, at virksomhedernes vareleveringer giver anledning til støjbidrag, som dog ikke er væsentlig, under forudsætning af at varemottagelserne af hensyn til naboer placeres hensigtsmæssigt, så transporten med paller og trådbure til og fra varebil til restauranterne og butikkerne minimeres.

Ved udeservering for restauranter kan der ske anledning til overskridelse af støj i aftenperioder. Der stilles derfor krav om at vejledende støjgrænser skal overholdes ved etablering af udeserveringsområder. Ligeledes gives der mulighed for afskærmning af udeserverings områderne med både mobile og fast støjskærme. Med lokalplanen gives der mulighed for etablering af overdækninger i kantzonerne. Lokalplanen bør også give mulighed for, eventuelt mobile, støjskærme på terræn. Det anbefales desuden at udeservering ikke foregår efter klokken 22 af hensyn til overskridelser af natværdier. Dette kan dog ikke reguleres med lokalplanlægningen.

Der vil ved blæsende nætter kunne opleves gener fra nærheden for boliger til lystbådehavnen. Dette forhold kan ikke reguleres med lokalplanen eller miljøbeskyttelsesloven, så det anbefales, at der laves en aftale med lystbådehavnen om krav til opstramning af liner og overdækninger, samt opfordring til at anvende master med indvendigt linetræk.

Det vurderes, at der samlet set ikke vil ske en væsentlig kumulativ støjpåvirkning af støjfølsomme anvendelser.

2.3.5. Klimatiske faktorer

Lokalplanforslaget ændrer ikke på de overordnede kloakforhold i området, og med mulige gængse tekniske løsninger, vurderes hverdagsregnen ikke at give væsentlige påvirkninger på planområde.

Både stormflod og ekstrem regn kan give udfordringer for planområdet. Etablering af den planlagte højvandsikring omkring Juelsminde vil mindske risikoen og påvirkningen fra stormflod betydeligt. For en sikring generelt mod oversvømmelse anbefales en række afværgeforanstaltninger.

2.3.6. Sammenfatning

Det er vurderet, at der ved en realisering af planforslagene ikke er væsentlige påvirkninger for miljøemnet flora, fauna og biologisk mangfoldighed.

Tilsvarende kan der indarbejdes afværgeforanstaltninger, så der ikke sker væsentlige påvirkninger for miljøemnerne trafik, støj og klimatiske faktorer. Omvendt vurderes der, at der kan være væsentlige visuelle landskabelige påvirkninger tæt på planområdet.

3. PLANFORSLAGENES FORMÅL OG INDHOLD

3.1 LOKALPLANFORSLAG

Kommunalbestyrelsen i Hedensted Kommune besluttede på sit møde den 28. august 2024, at igangsætte planlægning for Lokalplan 1213.

Ved miljørapportens udarbejdelse er lokalplanens formål følgende:

- At området kan anvendes til boligområde med tilhørende fælles friarealer, stier og p-pladser.
- At der fastlægges byggefelter, som muliggør ny bebyggelse omkring havneområdet
- At der etableres offentligt tilgængelige stiforbindelser gennem området.
- At der udlægges et areal på 2.300 kvadratmeter til regnvandsbassin.
- At mindst 14 af områdets eksisterende træer bevares.

Lokalplanområdet opdeles i fire delområder, hvor delområde I, II og IV, som omfatter havneområdet, Storstranden og vejarealet, bliver byggeretsgivende og hvor delområde III, som omfatter campingpladsen, får karakter af en ikke byggeretsgivende rammelokalplan, jævnfør Figur 3-2.

Den byggeretsgivende del af lokalplanen fastlægger:

- Principper for udformning og karakter for byaksen langs havnepladsen og Storstranden, havnepladsen, ny bebyggelse (materialer og farver) og bygningernes kantzoner langs byaksen og havnepladsen (åbne og lukkede facader)
- Byggefelter og maksimale etageantal og bygningshøjder for bygninger omkring havnepladsen og langs kanterne ved havneområdet
- Placering af publikumsorienterede funktioner og rekreative faciliteter ved havnepladsen og Storstranden

I den ikke byggeretsgivende del fastlægges overordnede bestemmelser, som sikrer, at der i fremtiden kan udarbejdes en mere detaljeret byggeretsgivende lokalplan, der regulerer campingområdet.

Lokalplanen for hele lokalplanområdet, men i særlig grad i den byggeretsgivende del, skal fastlægge placering af overordnede veje, forbindelser for bløde trafikanter og parkeringspladser.

Lokalplanen giver mulighed for den følgende mængde af bebyggelse, der ses på Figur 3-1.

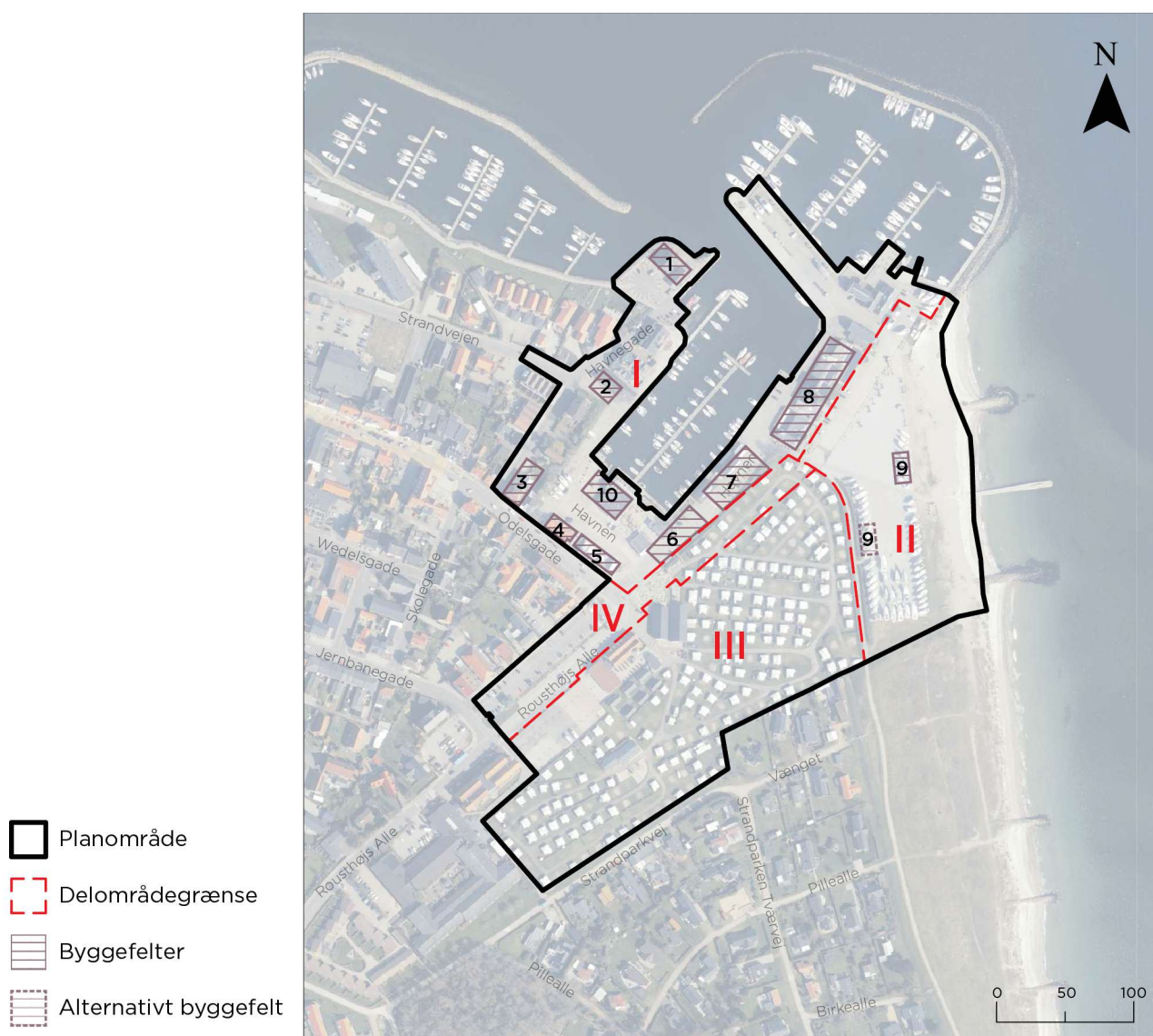
Byggefelt	Areal inklusive kantzone	Bebyggelsesprocent	Etageareal*	Bygningshøjde**
1	410 kvadratmeter	200	2	10
2	270 kvadratmeter	300	3	13
3	460 kvadratmeter	260	3	13
4	300 kvadratmeter	210	3	13
5	350 kvadratmeter	260	4	16
6	710 kvadratmeter	300	4	16
7	990 kvadratmeter	300	4	16
8	1.740 kvadratmeter	300	4	16
9	120 kvadratmeter	100	1	7
10	600 kvadratmeter	150	2	10
Eksisterende bebyggelse	Varierende	Som eksisterende	Som eksisterende	Som eksisterende

**For alle bygninger over én etage gælder det, at øverste etage skal udgøres af en tagetage.*

***For bygningshøjder gælder det, at stueetagen højst må have en højde på 4,5 meter og tagetagen må udføres med en trempelhøjde på højst 1,5 meter. Taghældningen skal være mellem 20 og 30 grader.*

Uden for bygningsfelterne må der etableres småbygninger i form af mindre overdækninger og skure, som understøtter aktiviteterne i området.

Figur 3-1 Fremtidige bygningshøjder jævnfør lokalplanforslaget..



Figur 3-2 Afgrænsningen af lokalplanområdet, delområderne og byggefelterne.

En betydelig del af planområdet er beliggende i landzonen, herunder størstedelen af den eksisterende campingplads på matrikelnummer 97a Kalkring By, Klakring og Storstranden. Den resterende del af området, der grænser op til Juelsminde Lystbådehavn, befinder sig inden for byzonen. Zoneforholdene vil forblive uændrede efter realiseringen af plangrundlaget.

3.2 KOMMUNEPLANTILLÆG

En udvikling af Juelsminde Havn i tråd med udviklingsplanen for Juelsminde kræver, at der udarbejdes et tillæg til Kommuneplan 2021-2033, som fastlægger anvendelsen for området og det overordnede bygningsomfang.

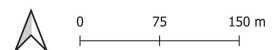
På Figur 3-3 og Figur 3-4 ses eksisterende og nye kommuneplanrammer.

Der udlægges i kommuneplantillægget et nyt rammeområde 1.C.08 til centerområde og bymidteformål, som omfatter afgrænsningen af den eksisterende rammeområde 1.C.04 og en del af 1.R.02 og 1.R.04. Herved vil lokalplanens delområde I og IV ligge i det nye rammeområde 1.C.08 og lokalplanens delområde II og III vil ligge i kommuneplanens rammeområde 1.R.02. I den nye centerramme vil området blive

udlagt til bymidte, butikker, publikumsorienterede serviceerhverv, kulturelle institutioner, etageboligbebyggelse, lystbådehavn og havneerhvervsområde med en bygningshøjde på maksimalt 16 meter, maksimalt antal etager på 4 og maksimal bebyggelsesprocent på 304.

Rammen 1.R.02 udvides, så den følger matriklen ud mod vandet, så rammen fremover omfatter arealet til strandbeskyttelse. Derudover udvides kommuneplanrammens anvendelsesmuligheder til også at omfatte lystbådehavn til vinteropbevaring af både, nærrecreativt område samt øvrige ferie- og fritidsformål.

For rammen 1.R.04 er det kun afgrænsningen, som ændres. Anvendelse og bygningsregulerende bestemmelser opretholdes uændrede.



Figur 3-3 Eksisterende kommuneplanrammer.



Figur 3-4 Nye kommuneplanrammer i forslag til kommuneplantillægget.

3.3 REFERENCESCENARIE

Juelsminde Havneområde er både omfattet af en erhvervslokalplan og en centerramme i Kommuneplan 2021-2033. Hvis planforslagene ikke realiseres, må det forventes, at de eksisterende rammer udnyttes i 2034, som er det år, som en realisering af planforslagene holdes op imod.

Derfor vil referencescenariet være, at der i Juelsminde Havneområde ikke kun er serviceerhverv og lystbådehavn, men også boliger. Det maksimale etageantal vil være 2 med en maksimal højde på 8,5 meter og en maksimal bebyggelsesprocent på 40%.

Campingpladsen er omfattet af en rekreativ ramme i Kommuneplan 2021-2033, der fastlægger den specifikke anvendelse til campingplads og vandrerhjem. Dermed vil der ikke være nogle udviklingsmuligheder inden for den nuværende ramme og referencescenariet for campingpladsen vil derfor være, at campingpladsen fortsætter i sin nuværende form. Referencescenariet for Storstranden vil ligeledes være, at stranden vil blive ved med at fremstå i sin nuværende form.

3.4 ALTERNATIVER

Der er ikke vurderet at være andre alternativer, der skal vurderes på, ud over inddragelse af referencescenariet.

3.5 KUMULATIVE PROJEKTER

I miljørapporten skal der tages højde for mulige kumulative effekter, der opstår når miljøpåvirkninger gradvist akkumuleres over tid og forstærkes gennem samspillet mellem flere projekter. Dette betyder, at planforslagenes virkninger skal vurderes i sammenhæng med andre kendte planer eller projekters mulige miljøpåvirkninger. Der er kendskab til følgende projekter, som potentielt kan medføre kumulative effekter i samspil med en realisering af plangrundlaget:

- EU-projektet *'Bæredygtig Udvikling af Levebyen og Turismebyen Juelsminde'*
- Klimatilpasningsprojektet *'Højvandssikring af Juelsminde'*

Vurderingen af eventuelle kumulative effekter vurderes under de enkelte miljøemner.

3.5.1. Bæredygtig Udvikling af Levebyen og Turismebyen Juelsminde

Projektet er et EU-projekt, der har til formål at binde Juelsminde, kysten og havnen bedre sammen – med henblik på at styrke erhvervslivet og gøre byen mere attraktiv for lokale borgere og turister. Projektet er en væsentlig del af realiseringen af Udviklingsplan Juelsminde (se afsnit 4.2.4), der blev vedtaget i 2023 efter et samarbejde mellem Juelsminde Havn & Marina, Juelsminde Erhvervsforening, Juelsminde Visionsråd, Juelsminde Digelag, Juelsminde Handelsstandsforening, Destination Kystlandet og Hedensted Kommune. /2/

Visionerne for projektet er blandt andet, at der skal etableres et nyt havnetorv og investeres i nye rekreative og klimarobuste faciliteter på Storstranden. Derudover skal der arbejdes med at styrke forbindelsen fra havnetorvet til midtbyen med intentionen om at skabe et 'flow' på tværs af de forskellige områder i byen. Se Figur 3-5. Tiltagene skal medvirke til at gøre Juelsminde mere attraktiv for private investeringer. /2/

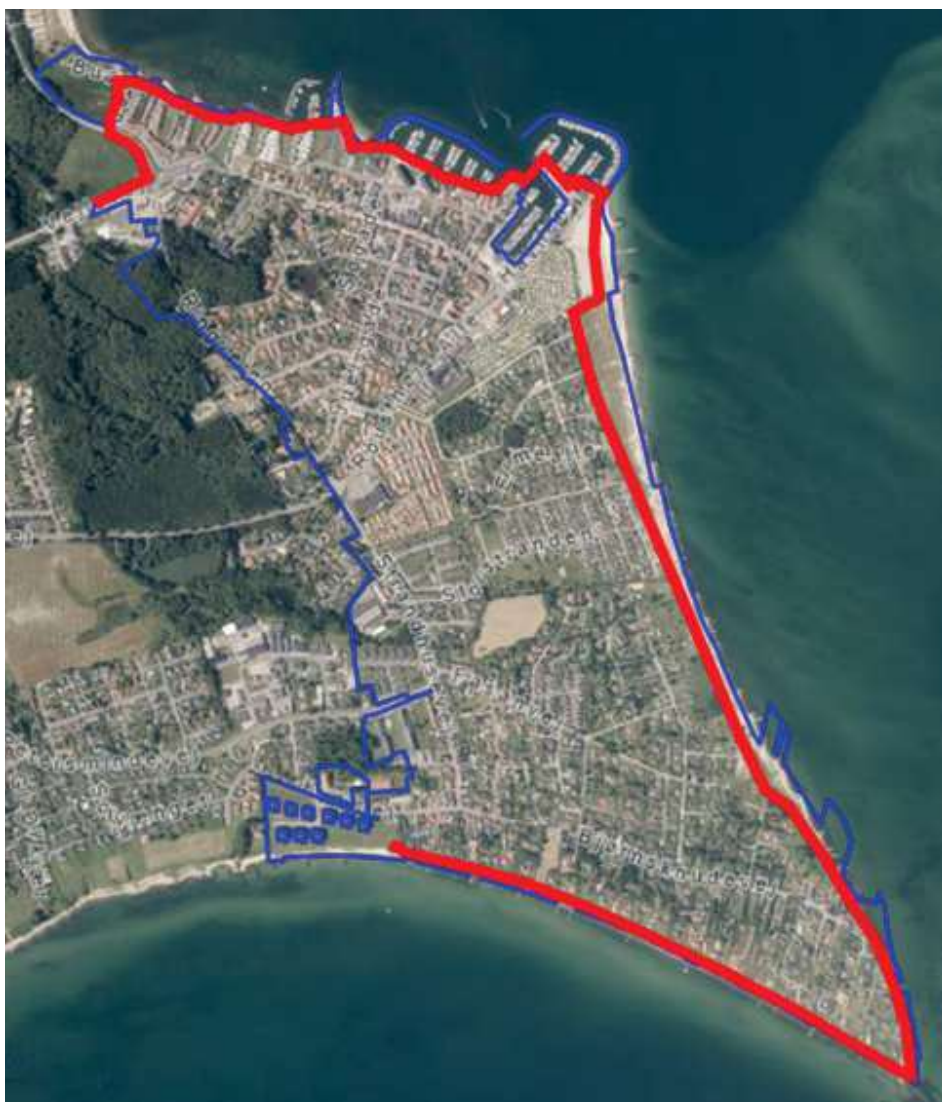


Figur 3-5 Oversigt over projektets tre visioner /2/.

Projektet finansieres af Hedensted Kommune og Danmarks Erhvervsfremmebestyrelse via statslige erhvervsfremmemidler og midler fra EU's Regionalfond. Det udbydes som en totalentreprise med en forudgående prækvalifikation og det forventes, at der indgås kontrakt med totalentreprenør i april 2025. /2/

3.5.2. Højvandsikring af Juelsminde

Formålet med klimatilpasningsprojektet er at kyst- og højvandsikre Juelsminde mod en 100 års hændelse i år 2073, hvilket svarer til, at der skal kunne håndteres en vandstand i kote 2,25 meter. Projektet, der har et samlet tracé på 6,2 kilometer, omfatter hele Juelsminde by langs kyststrækningen og skal medvirke til at sikre op mod 1.400 borgeres boliger og virksomheder /3/. Den overordnede linjeføring kan ses på Figur 3-6.



Figur 3-6 Overordnet linjeføring for højvandssikringen, vist med rød markering.

Kyst- og højvandssikringen kommer til at bestå af forskellige typer af anlæg (diger, murværk og stormporte), der integreres i det eksisterende landskab. I havneområdet, der ligger inden for afgrænsningen af Lokalplan 1213, udføres højvandssikringen primært som murkonstruktion i yderafgrænsningen mod vandet, jævnfør Figur 3-7. Topkoten af muren kommer til at variere mellem +2,5 til +2,8 meter.



Figur 3-7 Tiltag til kyst- og højvandsikring ved Juelsminde Havn og Marina /4/.

Det forventes, at anlægsperioden for projektet kommer til at strække sig fra første kvartal af 2027 til fjerde kvartal i 2028. Opstarten afhænger dog af de nødvendige myndighedsgodkendelser og eventuelle indsigelser, der følger af projektets miljøvurdering.

4. FORBINDELSE TIL ANDEN PLANLÆGNING

Ifølge miljøvurderingsloven skal miljøvurderingen indeholde en beskrivelse af planernes forbindelse med andre relevante planer. Beskrivelsen kan afdække, hvorvidt der kan være synergi eller kumulative effekter planerne imellem samt om planernes formål, hensyn eller deres bestemmelser kan have betydning for vurderingerne af miljøemner i miljøvurderingen. Nedenfor fremgår de relevante eksisterende planer, der gælder for hele eller dele af planområdet. Der henvises desuden til lokalplanens og kommuneplantillæggets redegørelse om forholdet til anden planlægning.

4.1 STATSLIGE PLANER

4.1.1. Natura 2000 planer

De internationale naturbeskyttelsesområder skal sikres mod forurening, forringelser og forstyrrelser. For hvert Natura 2000-område er der udarbejdet en Natura 2000-plan, der indeholder langsigtede målsætninger for naturen i området og indsatser, som skal gennemføres i planperioden for at sikre fremgang i naturen. Selve planområdet ligger ikke inden for udpegede naturbeskyttelsesområder og det nærmeste Natura-2000 område (Skove langs nordsiden af Vejle Fjord) ligger med en afstand på cirka 3,6 kilometer.

Det er i afgrænsningsnotatet foretaget en væsentlighedsvurdering for Natura 2000-områder. Her er det vurderet, at planlægningen på grund af afstanden og den anvendelse, der planlægges for, ikke vil medføre en væsentlig påvirkning af arterne på udpegningsgrundlaget i de pågældende Natura 2000-områder.

4.1.2. Vandområdeplaner 2021-2027

Vandområdeplanerne er en samlet plan for at forbedre det danske vandmiljø. De skal sikre renere vand i Danmarks vandløb, søer, kystvande og grundvand i overensstemmelse med EU's vandrammedirektiv. Lokalplanen og kommuneplantillæggets område er omfattet af Hovedvandopland 1.9 Horsens Fjord under Vandområdedistrikt Jylland og Fyn. Det skal sikres, at en aktivitet ikke indebærer en forringelse af grundvandsforekomsternes tilstand, hverken kemisk eller kvantitativt, eller forhindrer grundvandsforekomsterne i at opnå de fastlagte miljømål, jævnfør miljømålsbekendtgørelsen. /5/

4.2 KOMMUNALE PLANER

4.2.1. Planstrategi

Planstrategien er Hedensted Kommunalbestyrelses vision og strategi for den fysiske planlægning i kommunen. Planstrategien danner baggrund for revisionen af Hedensted Kommuneplan og beskriver de ændringer, som kommunalbestyrelsen hvert fjerde år kan beslutte at implementere i kommuneplanen. I planstrategien fokuseres på følgende emner:

- Boliger
- Landsbyer
- Natur og turisme
- Erhverv

Inden for emnet *Natur og turisme* er intentionen, at der i fremtiden skal fokuseres på byudvikling i centerbyerne (herunder Juelsminde). Derudover skal kulturen, naturen og landskabet gøres mere tilgængelig – til gavn for både turismeerhvervet og bosætningen i kommunen. Det vurderes, at plangrundlaget for udviklingen havneområdet og campingpladsen er i overensstemmelse med planstrategien.

4.2.2. Kommuneplan

Hedensted kommuneplan 2021-2033 består af de overordnede afsnit: temaer, retningslinjer og lokalområder. Temaerne, der udgør planens hovedstruktur, udstikker byrådets visioner, mål og handlinger for kommunens fysiske udvikling. Retningslinjerne beskriver, hvordan kommunen håndterer forskellige emner i sagsbehandlingen og fastsætter overordnede rammer for arealudpegninger i byerne og på landet. I de tilhørende redegørelser er retningslinjerne uddybet. I afsnittet lokalområder findes kommunens rammer, der danner grundlag for arealanvendelsen og udstikker de overordnede principper for lokalplanlægningen med fastsættelse af bestemmelser om hvad, og hvor meget, der må bygges. /6/

Hovedstruktur

Hedensted Kommunes hovedstruktur er inddelt i fire temaer: bosætning, centerbyer og detailhandel, erhvervsudvikling og mobilitet.

Juelsminde er udpeget som en af kommunens tre centerbyer, hvor der skal være særligt fokus på at styrke attraktionsværdi, identitet og anvendelighed gennem den fysiske planlægning. Nogle af de konkrete målsætninger, som fastsættes for Juelsminde, er:

- De eksisterende kvaliteter, som omfatter nærheden til vandet, de rekreative landskaber og selve byen, skal fremhæves og styrkes.
- Turismeindsatsen skal understøttes.
- Sammenhængen mellem byen og havnen skal styrkes.
- Bosætningen skal understøttes gennem udnyttelse af de landskabelige kvaliteter, nærheden til vandet og udvikling af attraktive boligområder. /7/

Den overordnede vision for turismeerhvervet er, at Hedensted Kommune skal være en foretrukket natur- og Back-to-Basics destination funderet i et innovativt grundlag. Der er fokus på helårsturisme og kvalitative, autentiske oplevelser frem for store attraktioner. /8/

Intentionen med lokalplanforslaget og forslag til kommunetillægget er at styrke turisme- og bosætningspotentialer ved at åbne mulighed for, at der kan ske en udvikling af havneområdet og campingpladsen i Juelsminde. Formålet med planerne er endvidere, at styrke bykvaliteterne og oplevelsen af byens rum, samt at koble byen, havneområdet og de bynære kystområder bedre sammen. Det vurderes derfor, at planerne er i overensstemmelse med de relevante temaer i Hedensted Kommunes hovedstruktur.

Retningslinjer

Nedenstående retningslinjer i Kommuneplan 2021-2033 er relevante for miljøvurdering af lokalplanforslaget og forslag til kommuneplantillægget.

Retningslinje 1.1 – Byudvikling og byzone

Planforslagene er omfattet af retningslinjen om byudvikling og byzone, hvor det blandt andet fastlægges, at anlæg og arealer skal udformes så eksisterende bymæssige og kulturmæssige værdier så vidt muligt sikres. Derudover skal der arbejdes for, at der tilføres nye bymæssige kvaliteter. I de byer, hvor der er udarbejdet en udviklingsplan, skal planens anbefalinger tages i betragtning i forbindelse med fremtidig planlægning og sagsbehandling. /9/

Forslagene til lokalplanen og kommunetillægget, der åbner mulighed for en udvikling af havneområde og campingplads, tager afsæt i principperne og målsætningerne fra 'Udviklingsplan Juelsminde' (jævnfør afsnit 4.2.4).

Retningslinje 3.1 – Detailhandelsstruktur

En stor del af planområdet er omfattet af kommunens kortlægning af afgrænsede bymidter i de fire hovedbyer: Hedensted, Tørring, Juelsminde og Løsning. Baggrunden for vurderingen af strukturen er kommunens detailhandelsanalyse fra 2017 /10/. Retningslinjen om detailstruktur fastlægger, at placering af butikker uden for centerområderne skal ske med baggrund i konkret planlægning og at arealer til butiksformål skal udlægges, så der er god tilgængelighed for alle typer af trafikanter. Inden for de udpegede centerområder er der fastlagt maksimale butiksstørrelser for dagligvarer, udsalgsvarer og særlig pladskrævende varer (se retningslinje 3.2). /11/

I planområdet er bymidteafgrænsningen fastlagt med udgangspunkt i afgrænsningen af rammeområde 1.C.04. I forbindelse med udviklingsplanen for Juelsminde fra 2023, er der disponeret nye byggefelt, som er integreret i forslaget til Lokalplan 1213. Flere af byggefelterne ligger allerede inden for rammeområde 1.C.04, men byggefelterne 6, 7 og 8 ligger kun delvist inden for afgrænsningen og de eksisterende klubhuse, som er omfattet af byggefelt 1, ligger uden for rammeområde 1.C.04.

I forbindelse med udarbejdelsen af det nye plangrundlag for området, ønskes der overensstemmelse mellem lokalplanens disponering med byggefelt og kommuneplanens rammeafgrænsning.

Retningslinje 3.2 – Opgørelse af butikker og rammer for udvikling

Planforslagene er omfattet af retningslinjen om opgørelse af butikker og rammer for udvikling, da de er omfattet af bymidteafgrænsningen. Af Figur 4-1 fremgår en oversigt over bruttoarealerne for butikkerne i Hedensted Kommune – herunder den samlede ramme til butiksareal, restrummeligheden inden for de enkelte områder og de maksimale butiksstørrelser. Opgørelsen tager afsæt i detailhandelsanalysen fra 2017. /12/

	Rammenr.	Areal 2021 (m2)			Samlet ramme (m2)			Restrummelighed (m2)			Maksimale butiksstørrelser (m2)		
		Dagligvarer	Udvalgsvarer	Særlig pladskrævende varer	Dagligvarer	Udvalgsvarer	Særlig pladskrævende varer	Dagligvarer	Udvalgsvarer	Særlig pladskrævende varer	Dagligvarer	Udvalgsvarer	Særlig pladskrævende varer
Bymidter:													
Hedensted	5.C.02 - 03	6.700	5.100	-	11.000	8.000	-	4.300	2.900	-	5.000	2.000	-
Juelsminde	1.C.01 - 06	4.300	3.000	-	8.000	6.000	-	3.700	3.000	-	5.000	2.000	-
Tørring	7.C.03 - 05	3.600	4.100	1.700	8.000	6.000	-	4.400	1.900	-	5.000	2.000	-
Løsning	5.C.01	2.900	600	-	5.000	2.000	-	2.100	1.400	-	3.000	1.000	-
Lokalcentre:													
Rask Mølle	6.C.02 - 03	1.000	1.100	-	1.800	1.200	-	800	100	-	1.200	500	-
Uldum	6.C.01	900	300	-	2.300	700	-	1.400	400	-	1.200	500	-
Hornslyd	3.C.01	1.800	500	-	2.300	700	-	500	200	-	1.200	500	-
Lindved	7.C.01	800	-	400	2.300	700	-	1.500	700	-	1.200	500	-
Hedensted Syd	5.C.04 - 05	1.000	-	1.700	1.000	2.000	-	-	2.000	-	1.000	1.000	-
Juelsminde	1.C.07	1.200	-	-	1.200	-	-	-	-	-	1.200	-	-
Områder til særlig pladskrævende detailhandel:													
Hedensted Syd	5.E.25	-	-	900	-	-	7.500	-	-	6.600	-	-	5.000
Hedensted Nord	5.E.22	-	1.100	1.200	-	-	7.500	-	-	6.300	-	-	5.000
Juelsminde	1.E.05 - 06	-	-	3.000	-	-	5.000	-	-	2.000	-	-	3.000
Tørring	7.E.07	300	-	800	-	-	5.000	-	-	2.800	-	-	3.000
Hornslyd	3.E.11, 3.E.14-15	-	-	2.700	-	-	5.000	-	-	2.300	-	-	3.000

Figur 4-1 Oversigt over bruttoarealer for butikkerne i Hedensted Kommune /12/.

I Juelsminde er der en restrummelighed på 6700 kvadratmeter, fordelt på 3700 kvadratmeter til dagligvarer og 3000 kvadratmeter til udvalgsvarer, hvilket også fremgår af kommuneplanramme 1.C.04. Lokalplanforslaget giver ikke mulighed for dagligvarer.

Retningslinje 4.1 – Større fritids- og idrætsanlæg

En del af planområdet er omfattet af retningslinjen om større fritids- og idrætsanlæg. Inden for de udpegede rekreative arealer kan anlæggene kun etableres på baggrund af forudgående helhedsorienteret planlægning. Det skal samtidig sikres, at anlæggene placeres i tilknytning til større bymæssige bebyggelser. I planforslagene udlægges der ikke større fritids- og idrætsanlæg.

Retningslinje 4.2 – Lystbådehavne

Juelsminde Havn og Marina, som ligger i den nordlige del af planområdet, er omfattet af kommunens retningslinje om lystbådehavne. Ifølge retningslinjen skal nye lystbådehavne og større udvidelser placeres i tilknytning til eksisterende havneanlæg – ud fra et hensyn om at bevare værdifulde, kystnære landskaber og naturområder. Redegørelsen uddyber at det i forbindelse med udvidelser, renovering eller etablering af lystbådeanlæg, skal sikres, at der tages højde for kommende havstigninger og ændrede vejrmønstre. /13/

Planforslagene indeholder ikke ændringer for lystbådehavnen.

Retningslinje 4.4 – Campingpladser

Juelsminde Strand og Camping, der ligger i den sydlige del af planområdet, er omfattet af kommunens retningslinje om campingpladser. Ifølge retningslinjen skal der sikres en helhedsorienteret planlægning ved etablering af nye campingpladser eller udvidelse af eksisterende. Anlæggene skal som hovedregel placeres i tilknytning til større bymæssige bebyggelser og så vidt muligt medvirke til at forbedre rekreative områder. /14/

Lokalplanforslaget medtager campingpladsen for at se området som en helhed, men der skal ikke ske en udvidelse af den eksisterende campingplads.

Retningslinje 7.1 – Støj

En mindre del af planområdet omkring vejene Rousthøj Alle og Havnegade er omfattet af udpegningen om støj. Ifølge retningslinjen skal støjen så vidt muligt undgås eller dæmpes ved kilden. Hvis det ikke er muligt, skal de støjende virksomheder eller aktiviteter placeres og drives, så generne i omgivelserne reduceres. /15/

Støjpåvirkningen beskrives og vurderes i kapitel 10.

Retningslinje 8.3 – Lavbundsarealer og vådområder

Størstedelen af planområdet er udpeget som lavbundsareal. Arealerne skal som udgangspunkt friholdes for byggeri og anlæg, der kan forhindre, at det naturlige vandstands niveau genskabes /16/. Eftersom hovedparten af området i forvejen er bebygget og befæstet vurderes det, at en realisering af plangrundlaget ikke vil få indflydelse på retningslinjen om lavbundsarealer. Risikoen for okkerudledning fra lavbundsarealet behandles i vandhåndteringsnotatet, hvor det tydeliggøres, at hvis der drænes i området skal det kun være til det nuværende terrænnære grundvandsspejl. Ved yderligere dræning skal der etableres rensning af okker forud for udledning til vandmiljøet (jævnfør Bilag 5).

Retningslinje 9.1 – Oversvømmelse og erosion

Størstedelen af planområdet er omfattet af kommunens retningslinje om oversvømmelse og erosion. Risikoen i området dækker både over oversvømmelser fra regnvandskloak, terrænnært grundvand og havstigninger, samt erosion i kategorien 'lille kronisk erosion'. Ifølge retningslinjen skal der i forbindelse med lokalplanlægning for byudvikling, ændret anvendelse og lignende, vurderes om der er behov for afværgeforanstaltninger. Hvis der er behov for at etablere afværgeforanstaltninger skal det sikres, at de ikke forårsager utilsigtede oversvømmelser uden for lokalplanområdet. Erosion anses som udgangspunkt som en naturlig udvikling af

kysterne, men der kan etableres kystsikring i henhold til kystbeskyttelseslovens formålsbestemmelser, hvis det vurderes nødvendigt. /17/

Risiko for oversvømmelse vurderes i kapitel 11.

Retningslinje 9.2 – Klimatilpasningsområder

Hele planområdet er udpeget som klimatilpasningsområde, hvilket betyder at der ved byudvikling skal redegøres for, hvordan de langsigtede klimaændringer imødegås. I den forbindelse skal det sikres, at de eksisterende kulturværdier og bymæssig værdier bibeholdes. /18/

Vurdering i forhold til klimatilpasning foretages i kapitel 11.

Retningslinje 11.3 – Kystnærhedszonen

Hele planområdet ligger inden for kystnærhedszonen, hvor der skal tages hensyn til geologiske, landskabelige, naturmæssige og rekreative værdier. Ifølge kommunens retningslinje skal byudviklingen i zonen sikre en harmonisk byprofil mod kysten og der bør skabes udvidet adgang til kysten for offentligheden. /19/

Planernes visuelle og landskabelige indvirkning vurderes og beskrives i kapitel 7.

Retningslinje 13.2 – Stier

Lokalplanområdet er omfattet af Hedensted Kommunes retningslinje om stier, der fastlægger, at der i alle lokalplaner skal afklares behovet for stiforbindelser og redegøres for forholdet til det omkringliggende stinet. Endvidere skal tilgængeligheden til fritids-, natur og landskabsoplevelser fremmes. /20/

Stiforbindelsen g-h, som forbinder boligområderne mod syd med havnen, storstranden og midtbyen, sikres med lokalplanforslaget. Med den nye disponering af havneområdet og havnepladsen, vil der være god og sikker forbindelse for gående gennem lokalplanområdet til midtbyen mod vest og til marinaen mod nordvest.

Retningslinje 13.3 – Parkering

Ifølge Kommuneplan 2021-2033 skal der i forbindelse med nybyggeri anlægges tilstrækkeligt med parkeringspladser for bebyggelsens beboere med mere /21/. I lokalplanen stilles der ikke konkrete krav om antal parkeringspladser, men krav til parkering skal fastlægges, i henhold til Hedensted Kommunes parkeringsregulativ i forbindelse med udvikling af de enkelte byggefeltet.

Kommuneplanammer

Det samlede planområde er omfattet af rammerne 1.C.04 – Juelsminde, 1.R.02 – Juelsminde Campingplads og 1.R.04 - Juelsminde Marina, som udlægger området til henholdsvis centerområde og rekreative områder. En del af Storstranden er ikke omfattet af en kommuneplanramme.

Sideløbende med lokalplanen skal der udarbejdes et kommuneplantillæg. Der udlægges i den forbindelse et nyt rammeområde (1.C.08) til centerområde og bymidteformål, som omfatter afgrænsningen af den eksisterende rammeområde 1.C.04 og en del af 1.R.02 og 1.R.04. Herved vil lokalplanens delområde I og IV ligge i det nye rammeområde 1.C.08 og lokalplanens delområde II og III vil ligge i kommuneplanens rammeområde 1.R.02. I den nye centerramme vil området blive udlagt til bymidte, butikker, publikumsorienterede serviceerhverv, kulturelle institutioner, etageboligbebyggelse, lystbådehavn og havneerhvervsområde med en

bygningshøjde på maksimalt 15 meter, maksimalt antal etager på 4 og maksimal bebyggelsesprocent på 304.

Rammen 1.R.02 udvides, så den følger matriklen ud mod vandet, så rammen fremover omfatter arealet til strandbeskyttelse. Derudover udvides kommuneplanrammens anvendelsesmuligheder til også at omfatte lystbådehavn (vinteropbevaring af både), nærrekreativt område samt øvrige ferie- og fritidsformål.

For rammen 1.R.04 er det kun afgrænsningen, som ændres. Anvendelse og bygningsregulerende bestemmelser opretholdes uændrede.

4.2.3. Lokalplaner

En større del af planområdet er omfattet af Lokalplan 01.E2.02 – Juelsminde, der aflyses med den kommende lokalplan for området. Resten af området er ikke omfattet af en lokalplan.

4.2.4. Udviklingsplan Juelsminde

Udviklingen af havneområde og campingplads i Juelsminde tager afsæt i 'Udviklingsplan Juelsminde – Kvalitetsløft og nye investeringer ved havneområdet' (april 2023).

Den overordnede vision i udviklingsplanen er: *"Levebyen og turismebyen hænger sammen og fungerer i et tæt samspil om et harmonisk og indbydende Juelsminde"*. Med afsæt i denne er der opstillet tre målsætninger for udviklingsperspektiverne: 1) øget overnatningskapacitet, 2) høj kvalitet og autencitet og 3) forlænget sæson. /22/

Lokalplanen og kommuneplantillægget skal være med til at muliggøre to af udviklingsplanens delprojekter:

- Udvikling af havneområdet med nye byggefelt og rekreative mødesteder, herunder den centrale 'Havneplads'.
- Udvikling af campingområdet.

Det er hensigten, at delprojekterne overordnet set skal styrke Juelsmindes bykvaliteter, herunder oplevelsen af byens rum. Planlægningen for området skal koble byen, de bynære kystområder og havneområdet bedre sammen samt lette ankomsten til byen – særligt med hensyn til parkeringsforhold. Planlægningen skal endvidere skabe mulighed for etablering af ferieboliger, helårsboliger samt publikumsorienterede serviceerhverv og kulturfunktioner ved havnen.

4.2.5. Trafiksikkerhedsplan 2020-2023

I Hedensted Kommunes Trafiksikkerhedsplan 2020-2023 er der fokus på trafiksikkerhed og borgernes tryghed – ud fra den overordnede vision, at ingen skal dræbes eller komme til skade i trafikken. I den forbindelse er der udpeget fem overordnede indsatsområder; eneuheld og krydsuheld, hastighed, skoleveje, uheldsbelastede og/eller utrygge lokaliteter, samt samarbejde og dialog. /23/

Vurdering i forhold til trafiksikkerhed foretages i kapitel 9.

4.2.6. Spildevandsplan 2015-2020

Spildevandsplanen giver en samlet oversigt over den eksisterende og planlagte spildevandshåndtering i Hedensted kommune i perioden 2015-2020. I takt med at der udarbejdes kommuneplanrammer, der udlægger nye områder, som ikke er omfattet af et eksisterende kloakopland i spildevandsplanen, udarbejdes der tillæg, således at der er taget stilling til bortskaffelse af spildevand og tag- og overfladevand fra områderne. /24/

Planområdet er omfattet af den gældende spildevandsplan og udlagt dels til separatkloak og dels til spildevandskloak. Der skal laves en tilretning af spildevandsplanen, særligt omkring campingpladsen, hvor afgrænsningen omfatter en større del, end det der reelt er separatkloakeret.

4.2.7. Klimatilpasningshandleplan

Hedensted Kommune har udarbejdet en klimatilpasningshandleplan, der indebærer, at det i hvert enkelt tilfælde skal overvejes om der er følger af klimaforandringerne og hvordan disse kan afværges. I planlægningen for oversvømmelsestruede byer skal indsatsen ske på baggrund af en afvejning mellem omkostningerne, omfanget af de forventede skader og den skønnede udvikling af klimaforandringerne. Ved denne afvejning skal spildevands- og vandforsyningsanlæg tillægges en særlig betydning, da oversvømmelse af disse anlæg kan få betydelige sundhedsmæssige følger. Kommunen har indarbejdet sin klimatilpasningsplan i den gældende kommuneplans hovedstruktur som en dynamisk plan, der løbende vil blive suppleret og justeret – eksempelvis som følge af kortlægning af potentielle overbelastninger i spildevands- og/eller regnvandssystemerne. /25/

Kommuneplanen indeholder retningslinjer for hvordan kommunen vil håndtere og prioritere indsatsen for klimaforandringer i forhold til nedbør, grundvand, havvand, stormflod, vandløb, kloakker og erosion. Klimatilpasninger vurderes i kapitel 11.

4.2.8. Strategi for biodiversitet

I samarbejde med Grønt Råd har kommunen udarbejdet en drejebog for strategi for biodiversitet. Der er fem indsatsområder, hvor det ene er '*Kommunen*'. Et mål heri er at arbejde for mere natur og biodiversitet i kommune- og lokalplanlægningen. /26/

I planforslagene fastlægges i bestemmelserne, at det skal være hjemmehørende arter, der plantes i området, hvilket også er en af handlingerne i strategien. Derudover fastlægges det, at der skal etableres afgrænsende bede med lav beplantning mellem fortov og kørebanen.

4.2.9. Vandforsyningsplan 2012-2022 og Rammeplan for grundvandsbeskyttelse i Hedensted Kommune

Formålet med Vandforsyningsplanen er at skabe grundlaget for den fremtidige vandforsyning i Hedensted Kommune, således at befolkningens og erhvervslivets behov for en tilstrækkelig og kvalitetsmæssigt tilfredsstillende vandforsyning baseret på indvinding af godt grundvand nu og i fremtiden kan sikres. Vandforsyningsplanen skal skabe overblik over den nuværende struktur i vandforsyningen i kommunen og samtidig give retningslinjer for den fremtidige struktur og udvikling i vandforsyningen. /27/

Rammeplanen for grundvandsbeskyttelse i Hedensted Kommune 2020 beskriver målsætninger og overordnede indsatser for grundvandsbeskyttelse. Derudover angiver rammeplanen kommunens retningslinjer for den fremtidige administration af forhold, der har med grundvandet at gøre. Rammeplanen indeholder den myndighedsregulering, der er nødvendig, hvor den generelle regulering ikke er nok til at sikre grundvandet mod uønskede stoffer. Hedensted Kommune har følgende målsætninger for grundvandsbeskyttelse i kommunen:

1. Stabil forsyning af drikkevand af høj kvalitet
2. Bæredygtig vandindvinding
3. Reduktion af nitrat og miljøfremmende stoffer i grundvandet
4. Forebyggende og afhjælpende indsatser (beskyttelse i forhold til nitrat, pesticider og andre forurenende stoffer)

5. Planlægning og miljøhensyn /28/

Forud for lokalplanen udarbejdes en vandhåndteringsplan (se Bilag 5).

4.2.10. Grundvandsredegørelse for Hedensted Kommune 2021

Grundvandsredegørelsen er udarbejdet i henhold til Bekendtgørelse om krav til kommuneplanlægning inden for områder med særlige drikkevandsinteresser og indvindingsoplande til almene vandforsyninger uden for disse¹, samt den tilhørende vejledning². Redegørelsen gælder for planlægning af særligt grundvandstruende aktiviteter eller arealanvendelse inden for områder med særlige drikkevandsinteresser og indvindingsoplande uden for disse samt inden for boringsnære beskyttelsesområder. /29/

Planområdet overlapper hverken med områder med særlige drikkevandsinteresser, indvindingsoplande eller boringsnære beskyttelsesområder. Planerne er således i overensstemmelse med grundvandsredegørelse.

4.2.11. Risikostyringsplan for oversvømmelse, Juelsminde 2021-2027

Risikostyringsplanen opstiller mål og indeholder forslag til handlinger og tiltag, der skal håndtere risikoen for oversvømmelser i det udpegede risikoområde. Målet er at minimere de potentielle negative konsekvenser af oversvømmelser for:

- Menneskers sundhed
- Miljø
- Kulturarv
- Økonomiske aktiviteter

Risikostyringsplanen skal dække alle aspekter af risikohåndtering med særligt fokus på forebyggelse, beskyttelse og beredskab.

Målet i planen for 2021-2027 er, at der skal implementeres tiltag for at sikre en højvandsbeskyttelse af hele byen, der ligger inden for kote 2,5 meter. Der skal således arbejdes på at implementere adaptive løsninger op til 2,5 m., men det skal samtidig sikres, at der kan opnås en højde på op til 2,88 meter efter år 2065, hvis beregningerne viser, at det er nødvendigt.

Vurdering i forhold til klimatiske forhold foretages i kapitel 11.

¹ BEK nummer 1697 af 21/12/2016

² VEJ nummer 9320 af 31/03/2017

5. AFGRÆNSNING

Forinden udarbejdelse af miljøvurderingen er der i henhold til miljøvurderingslovens § 11 udarbejdet et udkast til afgrænsning af miljørapportens indhold, der fastlægger hvilke emner, der skal behandles i miljøvurderingen. Afgrænsningsnotatet kan ses i Bilag 1.

Resultatet af afgrænsningen blev, at følgende miljøemner skal vurderes:

- Landskab (kapitel 7)
- Natur - beskyttede arter (kapitel 8)
- Befolkningens levevilkår - Trafik (kapitel 9)
- Befolkningens levevilkår – Støj (kapitel 10)
- Klimatiske faktorer (kapitel 11)

Hedensted Kommune har foretaget en høring blandt offentligheden og berørte myndighederne, med henblik på at få input til hvilke miljøemner, der skal behandles i miljørapporten. Afgrænsningen har været udsendt i offentlig høring fra 11. oktober til den 25. oktober 2024 og der er ikke indkommet høringssvar.

6. MILJØVURDERINGSMETODE

Ifølge miljøvurderingsloven skal miljørapporten indeholde de oplysninger, der med rimelighed kan forlanges med gængse vurderingsmetoder og under hensyntagen til planens detaljeringsgrad og placering i planhierarkiet.

6.1.1. Vurdering af data- og vidensgrundlag

Som en del af metoden til miljøvurderingen beskrives kvaliteten og omfanget af både datagrundlaget, der ligger til grund for beskrivelse af de eksisterende forhold og af vidensgrundlaget, der ligger til grund for kunne foretage miljøvurderingerne. Det vurderes, om data- og vidensgrundlaget er:

- Godt: der er veldokumenteret viden i form af for eksempel feltundersøgelser, støjberegninger eller visualiseringer
- Tilstrækkeligt: der er fortsat veldokumenteret viden, men ofte baseres viden på publikationer og erfaringer fra lignende projekter, mens der ikke er foretaget feltarbejde eller konkrete modelberegninger
- Begrænset: der er enten meget lidt data eller begrænset erfaring fra lignende projektet

6.1.2. Eksisterende forhold

I miljørapporten skal der indgå en beskrivelse af de eksisterende forhold, hvilket udgør referencescenariet, samt en kort beskrivelse af dens sandsynlige udvikling, hvis projektet eller planen ikke gennemføres. Beskrivelsen af referencescenariet har til formål at danne et sammenligningsgrundlag, når miljøpåvirkningerne skal vurderes.

I nogle tilfælde vil de eksisterende forhold være sammenlignelige med en fremskrevet situation, eksempelvis i forhold til arealanvendelse og landskabelige forhold, mens der i andre tilfælde forventes en udvikling af området fremadrettet. Referencescenariet er således den mest sandsynlige udvikling, hvis projektet ikke gennemføres og den nuværende situation fastholdes. Beskrivelsen af referencescenariet har til formål at danne et sammenligningsgrundlag, når miljøpåvirkningerne skal vurderes. I miljørapporten er der redegjort for eksisterende forhold i hvert kapitel. Der er eksempelvis sammen med visualiseringerne i kapitel 7 vist fotos af eksisterende forhold, som således viser referencescenariet.

Referencescenariet er ikke alene en beskrivelse af status quo, men også en angivelse af den fremskrevne tilstand, hvor den kendte udvikling inden for de beskrevne miljøfaktorer er inddraget.

6.1.3. Kriterier til vurdering af miljøpåvirkninger

I miljøvurderingen beskrives den nuværende miljøstatus, og de sandsynlige miljøpåvirkninger ved realisering af planerne vurderes, herunder om påvirkningen er væsentlig eller ej.

Påvirkningerne er i høj grad koblet op på driftsfasen, da det er denne fase, som plangrundlaget regulerer. Vejledningen til miljøvurderingsloven fastlægger dog at væsentlige påvirkninger i anlægsfasen ligeledes skal medtages i en miljøvurdering for et plangrundlag. Derfor er anlægsfasen medtaget under relevante miljøemner.

Vurderingerne i kapitel 8 om natur foretages ud fra de tilhørende lovgivninger. For Bilag IV-arter vurderes påvirkningen på arternes levesteder, yngle- og rasteområder.

6.1.4. Afværge

Miljøvurderingen skal indeholde en beskrivelse af de påtænkte foranstaltninger med henblik på at undgå, forebygge, begrænse eller om muligt neutralisere identificerede væsentlige skadelige virkninger på miljøet. Dette benævnes afværgehierarkiet /1/:

- At undgå at en negativ påvirkning opstår
- At minimere en negativ påvirkning
- At reparere en negativ påvirkning efter den er indtruffet
- At kompensere for en uundgåelig negativ påvirkning
- At forstærke en positiv påvirkning

Begrebet afværgeforanstaltninger eller afbødende foranstaltninger bruges alment i mange typer af miljøregulering som et fælles begreb, der dækker over en lang række teknologiske, administrative og økonomiske virkemidler. Disse virkemidler er meget forskellige og varierer fra reaktive former som fortynding, deponering, forbrænding over til genanvendelse, genbrug, renere teknologi og forebyggelse. Inden for forskellige emneområder formuleres der på den baggrund mere eller mindre forskellige hierarkier af virkemidler, der kan anvendes. /1/

Afværgetiltag gennemgås under de enkelte miljøemner og er opsummeret i kapitel 12.

6.1.5. Overvågning

Miljørapporten skal indeholde en beskrivelse af de påtænkte foranstaltninger vedrørende overvågning af de væsentlige indvirkninger på miljøet ved planernes gennemførelse. Miljørapportens program for overvågning udarbejdes med henblik på at kunne identificere uforudsete negative virkninger på et tidligt trin og træffe enhver hensigtsmæssig afhjælpende foranstaltning. Eksisterende overvågningsordninger kan anvendes, i det omfang det er hensigtsmæssigt, jævnfør miljøvurderingslovens § 12, stykke 4.

De foreslåede overvågningstiltag gennemgås i de enkelte kapitler og opsummeres i kapitel 12.

7. LANDSKAB

I dette kapitel beskrives og vurderes på den overordnede landskabskarakter og de sandsynlige påvirkninger, som en realisering af forslag til kommuneplantillæg 23 og lokalplanforslag 1213 kan have på landskabet herunder kystlandskabet og de visuelle forhold. Der vurderes i det følgende således samlet på planforslagenes landskabelige påvirkning.

7.1 METODE OG AFGRÆNSNING

Der skal jævnfør afgrænsningen vurderes på følgende emner i miljøvurderingen:

- **Overordnede landskabsinteresser:** Der muliggøres nyt byggeri inden for kystnærhedszonen, hvilket vil ændre på byens profil i forhold til kystlandskabet. Påvirkningen skal undersøges nærmere.
- **Visuel påvirkning på lokalt plan:** Der fastlægges nye byggefelter, som muliggør bygningsvolumener, som adskiller sig markant fra de eksisterende forhold. Den visuelle påvirkning i forhold til de bymæssige omgivelser skal derfor undersøges nærmere.
- **Strandbeskyttelseslinjen:** Planudkastet dækker et areal, der er omfattet af strandbeskyttelseslinjen. Strandbeskyttede arealer er en forbudszone, hvor der som hovedregel ikke må foretages ændringer af den eksisterende tilstand. I planudkastet gives der ikke mulighed for tiltag, der er i uoverensstemmelse med beskyttelsen, hvorfor dette først var afgrænset ud i afgrænsningsnotatet. Der gives med lokalplanen mulighed for placering af byggefelt 9, der grænser op til strandbeskyttelseslinjen. Der vil i miljøvurderingen foretages en vurdering af byggefeltets påvirkning på strandbeskyttelseslinjen.

7.1.1. Datagrundlag

Som grundlag til at vurdere de landskabelige påvirkninger er der anvendt fotos af eksisterende forhold, som sammenholdes med visualiseringer af fremtidige forhold, hvor der illustreres den maksimale bebyggelse fra udvalgte fotostandpunkter. Dertil benyttes street view og volumenstudier i udviklingsplanen for Julesminde. I udviklingsplanen vises perspektiver af bebyggelsen.

Datagrundlaget vurderes at være **godt**.

Visualiseringer og volumenstudie

Der er udvalgt 7 fotostandpunkter omkring planområdet for at få en fornemmelse af udbygningen på havnen fra forskellige vinkler, se Figur 7-1. Fotostandpunkterne fokuserer på de 10 udlagte byggefelter, da det er her, der ses en påvirkning på landskabet.

Der er udvalgt følgende fotostandpunkter:

1. **Syd for Hosby:** Punktet skal illustrere påvirkningen på kystlandskabet, således det samlede kystlandskab ses på visualiseringen.
2. **Molen nord for planområdet:** Vurdering af påvirkningen set fra kysten/molen og planområdets sammenhæng med den eksisterende bebyggelse. Fotostandpunktet er lokaliseret nord for planområdet.
3. **Havnegade:** Punktet skal illustrere det nære havnemiljø og lystbådshavnen.
4. **Odelsgade/Skolegade:** Herfra skal den nye bebyggelse illustreres i samspil med eksisterende bebyggelse langs Odelsgade.
5. **Rousthøjs Allé/Odelsgade:** Punktet er lokaliseret fra en af de større veje i Juelsminde, syd for byggefelterne rundt om havnebassinet.

6. **Strandparken ved Vænget:** Punktet skal illustrere samspillet mellem campingpladsen og den nye bebyggelse. Punktet er taget fra bebyggelserne sydøst for planområdet.
7. **Parkeringsplads ved Strandvejen:** Punktet er lokaliseret på en opholdsplads og parkeringsplads, der benyttes af mange. Der skal vurderes på påvirkningen i samspil med lysbådehavnen.



Figur 7-1 Oversigtskort med fotostandpunkter.

Visualiseringerne benyttes til at vurdere byggeriets synlighed i bybilledet og landskabet. Visualiseringerne er udarbejdet som fotomontager, hvor koordinatsystem og kameraoptik er overført til en 3D-model af bebyggelsen. Derved sikres det, at visning af 3D-modellen fra et givent punkt er i overensstemmelse med det fotografi af omgivelserne, det er indplaceret i. Positionerne for disse punkter er markeret i 3D-modellen og anvendt til at justere kameraets blikretning, således det sikres, at visualiseringerne giver et retvisende indtryk af worst case situationen.

Visualiseringerne tager udgangspunkt i et volumenstudie ud fra en worst case betragtning, hvor der inden for planområdet kan bebygges fuldt ud i forhold til lokalplanforslagets bestemmelser herunder den maksimale bygningshøjde. Visualiseringerne viser derfor hele byggefeltet, som er løftet fra terræn.

Da lokalplanen har bestemmelser om taghældning på mellem 20 og 30 grader og bygningerne dybde indsættes der sammen med rammen for hele byggefeltet illustrationer af bygninger, så der i højere grad gives en fornemmelse af den maksimale bebyggelse. Bebyggelsens placering i byggefelterne kan dog blive anderledes med den endelige disponering af området, for eksempel i forhold til opdeling af bebyggelse i mindre bygninger. Udlagte byggefelter i planområdet kan ses på Figur 7-2. Der er til hvert fotostandpunkt et foto af eksisterende forhold og en visualisering af worst case situationen. De eksisterende forhold og visualiseringerne fra de 7 fotostandpunkter kan ses i Bilag 2.



Figur 7-2 Udlagte byggefelter i lokalplanforslaget.

Der er udarbejdet et volumenstudie i forbindelse med udviklingsplanen for Juelsminde Havn /42/ fra nogle af de samme punkter, som ovenstående fotostandpunkter. Derfor sammenholdes visualiseringerne med udviklingsplanen for at få en samlet fornemmelse af udviklingen. Udviklingsplanen viser dog en situation, hvor bygningerne er 1 meter lavere, end den maksimale bygningshøjde i lokalplanen, og derved lavere end på visualiseringerne.

7.2 EKSISTERENDE FORHOLD

7.2.1. Landskabet i Hedensted Kommune

Hedensted Kommunes landskab er et typisk østjysk landskab med fjorde og ådale, der giver egnen identitet. Nogle af kommunens landskabstræk blev sandsynligvis skabt af tektoniske bevægelser i jordskorpen, inden sidste istid satte ind. Is og smeltvand har fortsat erosionen af dalbundene og -siderne samt uddybet dem til de dale, der gennemskærer landskabet i dag. Derfor kan dalene også kaldes tunneldale, det vil sige dale, som blev dannet under istiden, og hvis bunde veksler mellem sø- og mosefyldte bassiner og højereliggende tærskler. /34/

Landskabet er hovedsageligt morænelandskab fra sidste istid med en overvejende lerbund. Mod øst ved Glud, cirka 10 kilometer nord for Juelsminde, frem mod Juelsminde gennemskæres landskabet af en tunneldal og marint forland.

Hedensted Kommune er for hovedparten en indlandskommune, der ligger omgivet af kyster i den østlige del af kommunen mod nord, øst og syd. Kyststrækningen består af stejle kystklinter ved Hundshage, cirka 11,5 kilometer nord for Juelsminde og As Hoved, cirka 5 kilometer nordøst for Juelsminde, mens istidslandskabet kantes af marint forland i Sandbjerg Vig, As Vig og dalmundingen Glud Håb samt på Hjarnø, se Figur 7-3. /34/



Figur 7-3 Oversigtskort.

Kysterne langs As Hoved er eroderet, hvilket ligeledes gælder det meste af kysten ind til bunden af Sandbjerg Vig, hvor der igen er en fin, sandet og stabil strandbred. Erosionen vender tilbage vest for Juelsminde Havn, og her er kysten derfor sikret med stenhøfder. Det er ligeledes tilfældet for kyststrækningen mellem Juelsminde Havn og Bjørnsknude (syd for Juelsminde by), hvor der overvejende er sandstrande med et sandet strandplan. /35/

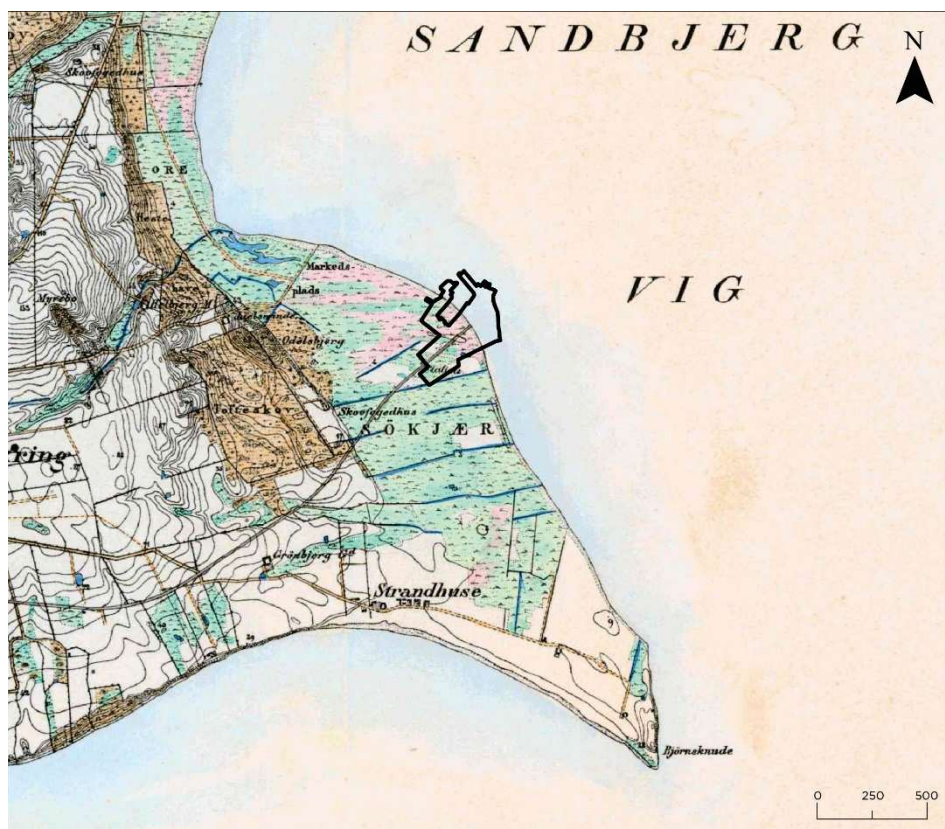
7.2.2. Landskabet i Juelsminde

Hedensted Kommune er inddelt i 14 landskabskarakterområder, hvor Juelsminde er beliggende inden for karakterområde 12 – Kattegatkysten, se Figur 7-4. Karakterområdet fremstår som et kystnært tunneldalslandskab mellem Juelsminde og Horsens Fjord. Vest for den markante tunneldal findes store bakkeskråninger med udsigt over Kattegat. Det varierede kystlandskab er præget af sommerhusbebyggelse og strandområder. /30/



Figur 7-4 Landskabskarakterområder for den østlige del af kommunen med Juelsminde mod øst.

På de høje målebordsblade fra 1842-1899 er Juelsminde ikke andet end kær, strandenge og hede, se Figur 7-5 /33/. Juelsminde er en større og nyere by, der først begyndte at vokse efter anlæggelsen af jernbanen fra Horsens til færgestedet Juelsminde i 1880'erne, se Figur 7-5 og Figur 7-6, hvilket førte til en hastig udvikling af den nye havne- og stationsby, der i 1960'erne og frem til slut 1990'erne havde overfart til Kalundborg. Banen blev anvendt af mange badegæster om sommeren og heraf opstod bosætning i området samt udlægning af sommerhusgrunde. Jernbanen ophørte sin drift i 1957, og siden har Juelsminde slået sig an på turister, rekreative- samt naturoplevelser. Byen tiltrækker en del turister i sommermånederne fra sommerhusområderne i nærheden. /33//36/



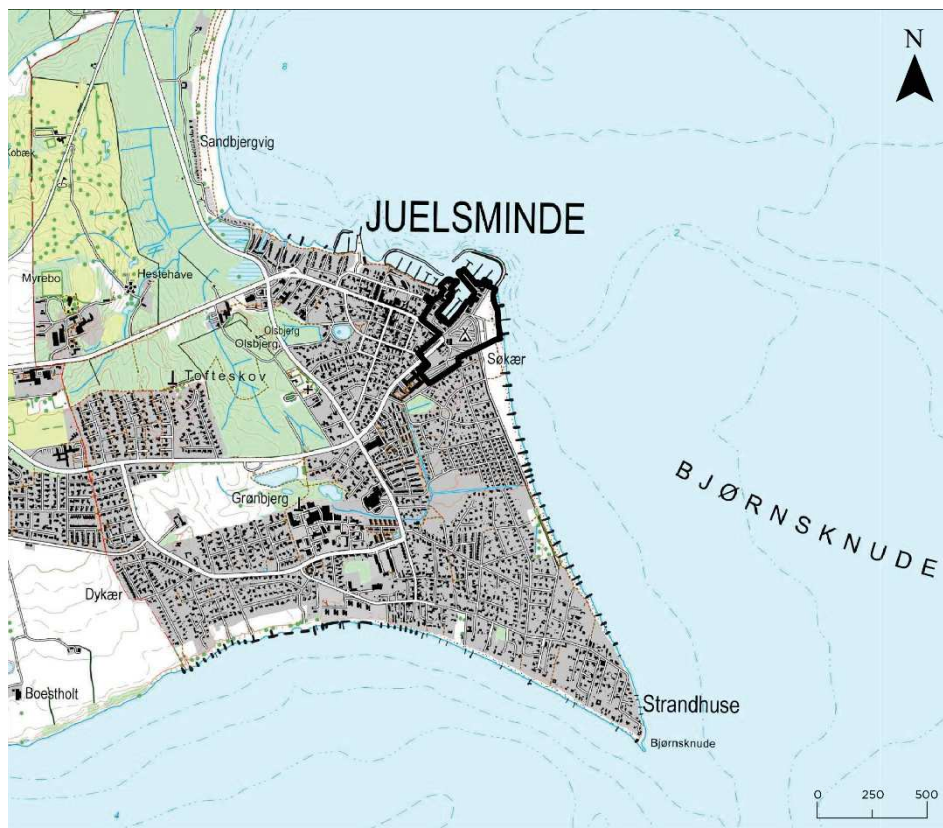
Figur 7-5 Historisk kort. Høje målebordsblade (1862-1899).



Figur 7-6 Historisk kort. Lave målebordsblade (1901-1971).

Historisk er det lille fiskeleje anlagt på den korteste rute fra Bogense til Horsens og videre nordpå i Jylland. En sammenligning af historiske og nutidige kort viser blandt

andet jernbanens betydning for byens udformning og illustrerer kystens omskiftelighed, se Figur 7-6 for lave målebordsblade og Figur 7-7 for nuværende forhold. Det er tydeligt, hvordan vind og vejr over tid har ændret på kystlinjen ikke mindst omkring de menneskeskabte anlæg. Dette ses ligeledes for Juelsminde, hvor bølgerne spiser af Bjørnsknude. Samtidigt sker der særligt omkring menneskabte anlæg, moler og høfter, en kraftig aflejring af sand, som transformerer kysten. /31/



Figur 7-7 Nuværende forhold.

Juelsminde ligger på kanten af et bølget og leret morænelandskab fra sidste istid, der nordvest for byen når omkring 110 meter over havets overflade ved Troldmose Bakke. Kyststrækningen er et marint forland dannet siden stenalderen. Ved Juelsmindehalvøen mødes Kattegat og Lillebælt ud for Bjørnsknude /38//37/. Kystlandet ved Juelsminde er overvejende et herregårdslandskab præget af store kystskove, der stedvist brydes af markante markflader.



Figur 7-8 Oversigtskort af planområdets placering i Juelsminde.

Juelsminde by ligger langs kysten, omkring Tofteskoven. Den gamle bykerne, hvor detailhandlen er koncentreret, ligger nær havnen og øst for Tofteskoven. Vest for skoven ligger nyere bolig, erhvervsområder og større institutions- og skoleområde omkring Klakring, som ligger vest for Juelsminde. Den hyggelige bykerne, centreret omkring Odelsgade, har en fin skala, med mange udmærkede og velholdte bygninger. Bykernen har god kontakt til havnen og marinaerne. Bykernen i Juelsminde ligger i dag lavt i terrænet, 1,5-2 meter over daglig vandstand. Dette er dels med til at skabe god kontakt fra byen til kysten men er også en kilde til udfordringer i forbindelse med klimaforandringer. /31/

Byens fremskudte placering betyder, at den er omgivet af vand på tre sider, hvorfor kysten og havet er vigtig i forhold til byens identitet. Byens marinaer har et stort antal besøgende/både fra såvel indland som udland. /31/ Da Juelsminde er beliggende ud til kysten, har byen i dag en stor lystbådehavn, fiskerihavn, campingplads, hotel og golfbane /33/. Campingpladsen ligger midt i Juelsminde by, tæt på havnen og marinaen, og uden for bommen ligger en autocamperplads, delområde II og III på Figur 7-2.

Havnen

I Juelsmindes nordligste del ligger Juelsminde Havn & Marina. Havnen kan dateres tilbage til 1500-tallet. I sommermånederne er havnen en populær destination med cirka 10.000 besøgende gæstesejlere hver sommer /37/. Havnen udgør på en gang en væsentlig del af byens historie og identitet, og samtidigt grundlaget for de mange besøgende i sommerhalvåret. Adgangen langs kysten, faciliteter og kontakten til bykernen er således væsentlige. /31/

I dag råder Juelsminde Sejlklub, som den blev omdøbt til i 1994, over et klubhus mellem de to havnebassiner og et stort byggeri på Stormolen, der huser

ungdomsafdelingen. Juelsminde Havn & Marina er en selvejende institution. Der rådes over fire havnebassiner med i alt 500 bådpladser. /32/

7.2.3. Kystnærhedszonen

Juelsminde ligger inden for kystnærhedszonen, som er en 3 kilometer bred planlægningszone. Kystnærhedszonen er ikke en forbudszone, men der stilles særlige krav til planlægningen i disse områder. Mulighederne for at opleve kysternes landskabelige og rekreative værdier skal bevares. I kystnærhedszonen må der som udgangspunkt ikke inddrages nye arealer i byzone eller planlægges for anlæg i landzone, med mindre der er særlig planlægningsmæssig eller funktionel begrundelse for det. Dog kan områder i tilknytning til byer planlægges for byudvikling, når der ved placering og udformning af byggeriet tages særlige hensyn til landskabet og den kystnære beliggenhed. /39/

7.2.4. Strandbeskyttelseslinjen

Danmarks strande og kyster er unikke, og mange rekreative interesser knytter sig dertil. Nogle steder rummer kysterne dyre- og planteliv, der skal tages hensyn til. Kystområderne i Danmark er beskyttet i medfør af naturbeskyttelseslovens bestemmelser om strandbeskyttelse og klitfredning. Formålet med beskyttelsen er at bevare de åbne kyster og de landskabelige, naturmæssige og rekreative værdier, der er knyttet til kysterne. /38/

Strandbeskyttelseslinjen omfatter strandbredden og arealet op til 300 meter bag strandbredden – i sommerhusområder dog kun 100 meter eller mindre. Strandbeskyttede arealer er forbudszone, hvor der som hovedregel ikke må foretages ændringer af den eksisterende tilstand. Det betyder, at der inden for arealerne ikke må bygges eller indrettes lige så frit, som andre steder i landet. Der må eksempelvis ikke opføres bebyggelse, herunder til- og ombygning, opstille campingvogne, opsættes hegn, tilplantes, udstykses areal eller ændres på terrænet. /38/ Inden for planområdet er mindre arealer omfattet af strandbeskyttelseslinjen, og en placering af byggefelt 9 ligger i tilknytning til beskyttelseslinjen, se Figur 7-9.



Figur 7-9 Strandbeskyttelseslinjen.

7.3 VURDERING AF PÅVIRKNINGER

Ifølge retningslinje 11.3.1 omkring kystnærhedszonen i Hedensted Kommuneplan 2021-2033 skal udviklingen af byer, sommerhusområder samt placering af enkeltanlæg og byggeri planlægges nøje i en helhed, således de overordnede værdier bevares. Det følger af kommuneplanen: *”I forbindelse med byudvikling inden for kystnærhedszonen skal den mere detaljerede planlægning sikre en harmonisk og rolig byprofil mod kysten. Samtidig bør der skabes udvidet adgang til kysten for offentligheden”. /40/* Der skal ifølge planlovens³ § 16, stk. 4 for lokalplanforslag for bebyggelse i de kystnære dele af byzonen oplyses om den visuelle påvirkning af kysten samt en begrundelse for kommende bebyggelses højde og volumen samt afvigelse fra den eksisterende bebyggelse i området.

Planlægningen af Juelsminde Havn har til formål at styrke Juelsmindes bykvaliteter herunder oplevelsen af byens rum. Planlægningen skal medvirke til at koble byen, de bynære kystområder og havneområdet bedre sammen samt lette ankomsten til byen. Bebyggelsen omkring Juelsminde Havn vil med lokalplanen fortættes, således der skabes et indre havnerum, se Figur 7-10. Mellem bebyggelsen og havnekanten etableres en promenade, der skaber rammer for havneliv. Dermed kobles bymidtens handelsliv mere sammen med lystbådehavns maritime miljø og storstrandens natur og friluftaktiviteter. Dette vil medføre en sammenbinding af by, havn og strand, der skaber nye funktioner, end dem der findes på havnen i dag /41/.

³ Lovbekendtgørelse nummer 572 af 29/05/2024.



Figur 7-10 Oversigtskort over byggefelter.

Strandbeskyttelseslinjen grænser op til byggefelt 9, men der er ingen bebyggelse inden for beskyttelseslinjen, se Figur 7-11. Byggefelt 9 kan bebygges i en højde af 7 meter og må jævnfør lokalplanen anvendes til faciliteter, der understøtter de rekreative aktiviteter og interesser i området. Da byggefeltet er placeret uden for strandbeskyttelseslinjen, vurderes der ikke at ske en direkte påvirkning på formålet med beskyttelseslinjen. Der kan være en mindre visuel landskabelig påvirkning af strandbeskyttelseslinjen, men denne vurderes ikke at være væsentlig. Der er fortsat mulighed for bevarelse af de åbne kyster og herunder de landskabelige, naturmæssige og rekreative værdier, som er knyttet til kysterne.



Figur 7-11 Nuværende forhold inden for delområde II. Foto fra COWI street view.

I det følgende beskrives og vurderes der på den landskabelige og visuelle påvirkning ud fra visualiseringer og for enkelte fotostandpunkter sammenholdt med udviklingsplanen.

7.3.1. Visualiseringer

Molen, nord for planområdet



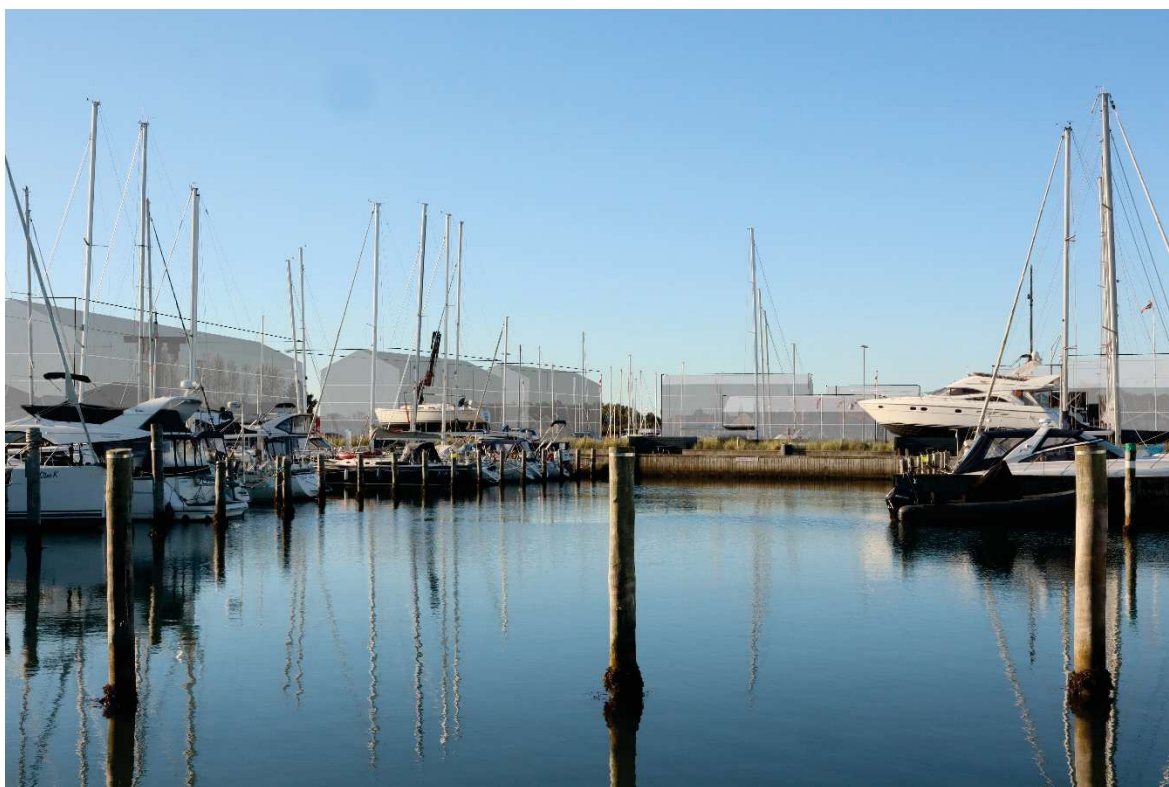
Fotostandpunktet er lokaliseret på molen nord for planområdet, hvor der ses ind på havneområdet og den eksisterende bebyggelse, se Figur 7-12. Lystbådenes master virker som vertikale højder, der bryder det ellers forholdsvis åbne og flade landskab. Der findes bag lystbådene eksisterende bebyggelser. Det er dog generelt svært at få en fornemmelse af den bagvedliggende by og havnens samspil hermed. Lystbådene tilføjer landskabet en høj kompleksitet, som forstyrrer oplevelsen af landskabsrummet. En del af lystbådene forventes at tages op om vinteren og samtidigt vurderes der at være færre, som går turen ud på molen om vinteren.

Fra molen ses der ind på en forholdsvis lille skala, hvor landskabet afgrænses af bebyggelse i baggrunden og lystbådene i forgrunden. Generelt er Juelsminde beliggende på et fladt område, og området er småskala med mange mindre landskabsrum.



Figur 7-12 Fotostandpunkt 2. Foto af eksisterende forhold. Set fra molen, nord for planområdet.

Fotostandpunkt 2 er placeret med indblik til havneområdet, hvor der er fokus på byggefelt 2, 6, 7, 8 og 10. Inden for byggefeltene må der bygges i en højde af 10-16 meter. Bebyggelsen inden for byggefelt 6, 7 og 8 ses til venstre på Figur 7-13. Bebyggelsen inden for disse byggefelt må være op til 16 meter.

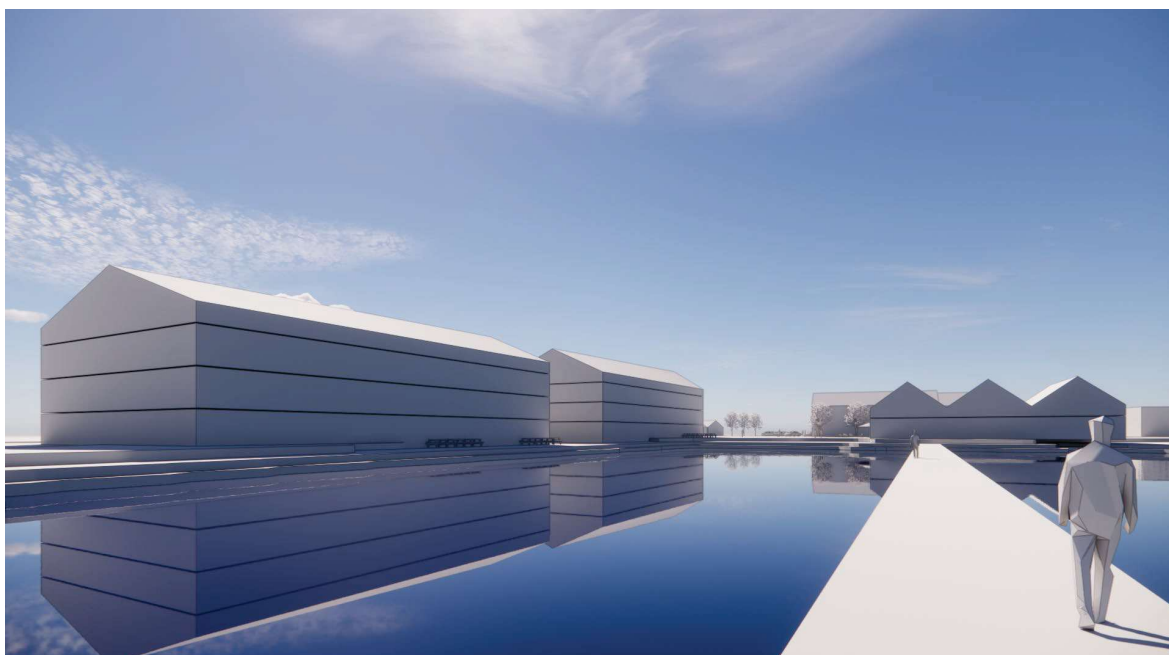


Figur 7-13 Fotostandpunkt 2. Visualisering af fremtidige forhold. Set fra molen, nord for planområdet.

Som det fremgår af visualiseringen vil bebyggelsen markere sig væsentligt på havnen, hvilket vil medføre en ændring af oplevelsen af havnen set fra molen. Der er på visualiseringerne ikke taget højde for bebyggelsens materialevalg. Der er ligeledes ikke taget højde for eventuel luft mellem bygningerne eller muligheden for flere bygninger inden for samme byggefelt. Dette kan være med til at opdele bebyggelsen, så den ikke fremstår nær så markant, som visualiseringerne giver udtryk for.

Bebyggelsen vil ligge bag lystbådene og vil således markere sig væsentligt i højden i forhold til de eksisterende bebyggelser, der findes på havnen i dag. En del af byggefelterne er placeret, hvor der findes eksisterende bebyggelse. Der er dermed ikke tale om et nyt udbygget område, men i stedet et område hvor der er mulighed for større volumener end hidtil. Dette medfører ligeledes, at ny bebyggelse vil være en forlængelse af den eksisterende bebyggelse.

Fra fotostandpunkt 2 er der udover ovenstående visualisering udarbejdet et volumenstudie, der viser byggefelt 6 og 7, se Figur 7-14. Sammen med ovenstående visualisering er volumenstudiet fra udviklingsplanen med til at give en fornemmelse af selve området, når det er fuldt udbygget.



Figur 7-14 Eksempel på perspektiv fra broen midt i havnebassinet. Byggefelt 6 og 7 med 3½ etage med facadehøjde på 10,8 meter og 25 graders taghældning. Højde til tagryg er 15 meter. Der gives med lokalplanen mulighed for bebyggelse med en højde på 16 meter, hvilket er 1 meter højere end det viste. /42/

På Figur 7-14 ses den nye bebyggelse uden lystbåde i havnen eller andet, der forstyrrer opfattelsen af landskabet. Bebyggelsen vil, som på visualiseringen, fremstå markant i landskabet, dog ikke markant i forhold til den øvrige bebyggelse, som ligger inden for byggefelt 10, hvor bebyggelsen maksimalt må være 10 meter høj.

Der sikres med lokalplanen en mere tæt og en harmonisk udbygning af havneområdet. Bebyggelsen inden for byggefelt 10 afgrænses af den bagvedliggende bebyggelse inden for byggefelt 4 og 5, hvor bebyggelsen må være op til henholdsvis 13 og 16 meter. Bebyggelsen inden for byggefelt 4 og 5 vil afgrænse planområdet fra den øvrige bebyggelse. Bebyggelsen inden for byggefelt 10 er lavere end bebyggelsen inden for byggefelt 4 og 5 og vurderes at være en forlængelse af den eksisterende bebyggelse på gaden. Udbygningen af havneområdet vil medvirke til, at byen forlænges ned mod havnen.



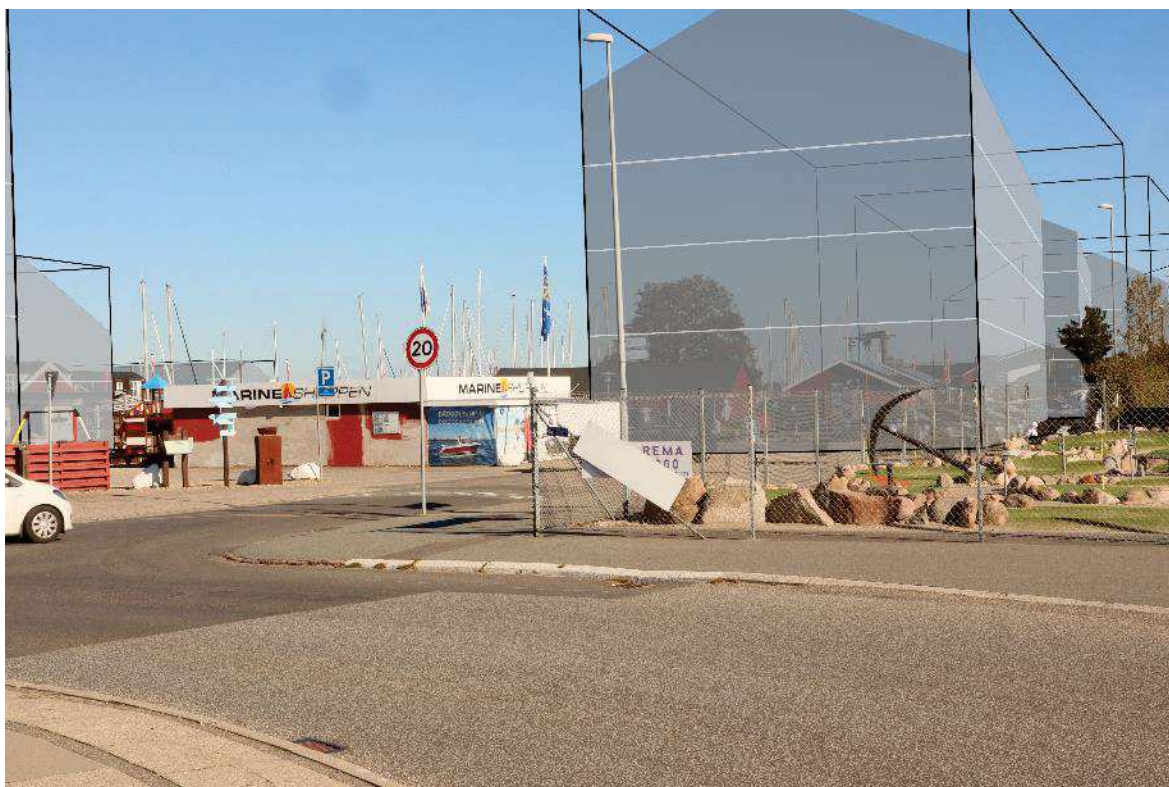
Rousthøjs Allé og Odelsgade, syd for planområdet

Fotostandpunktet ligger på hjørnet af Rousthøjs Allé og Odelsgade, hvor der ses ind på planområdet fra syd, se Figur 7-15. Fotoet er taget fra en af de større veje i Juelsminde, hvorfra det er muligt at se eksisterende bebyggelse og lystbåde i baggrunden. Den eksisterende bebyggelse langs Odelsgade ses til venstre på fotoet, mens campingpladsen ses til højre. Det er fra Rousthøjs Allé muligt at få en fornemmelse af det flade og forholdsvis åbne landskab langs haven, der fortsat er afgrænset af bebyggelsen langs Odelsgade og campingpladsen. Selve lystbådehavnen ligger bagved eksisterende bebyggelser og har således ikke en markant fremtræden, som nævnt ovenfor.



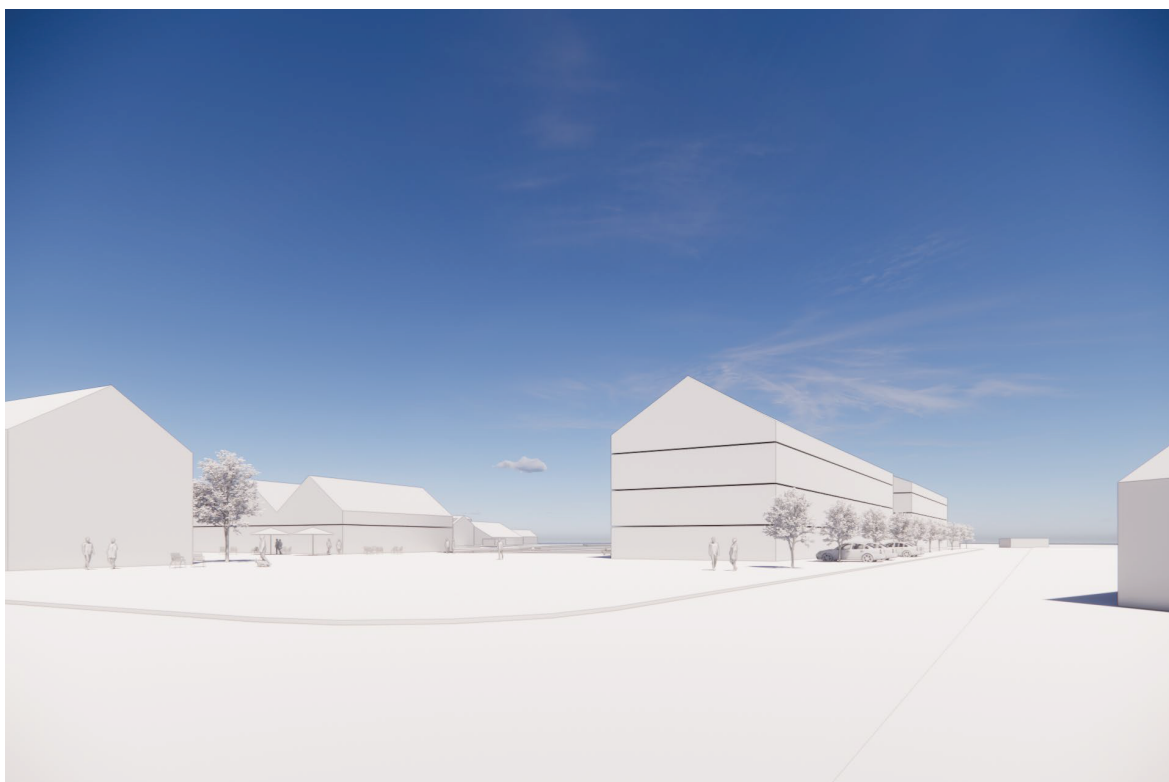
Figur 7-15 Fotostandpunkt 5. Foto af eksisterende forhold. Set fra hjørnet mellem Roushøjs Allé og Odelsgade, sydøst for planområdet.

Fra fotostandpunkt 5 ses der ind på byggefeltene 5, 6, 7 og 10, se Figur 7-16. Landskabsrummet ændrer sig fra at være et åbent landskab til at være et mere lukket landskab. Der er fortsat mulighed for at se på tværs og fornemme lystbådehavnen i baggrunden. Den nye bebyggelse vil opleves som en forlængelse og sammenhæng med den eksisterende bebyggelse, der findes på Odelsgade.



Figur 7-16 Fotostandpunkt 5. Visualisering af fremtidige forhold. Set fra hjørnet mellem Roushøjs Allé og Odelsgade, sydøst for planområdet.

I udviklingsplanen er der ligeledes udarbejdet volumenstudie, der fokuserer på byggefelt 6 og 7 fra hjørnet ved Roushøjs Allé og Odelsgade. Figur 7-17 viser bebyggelserne inden for de forskellige byggefelter i sammenhæng med hinanden, hvor bebyggelsen inden for byggefelt 5 og 10 ses til venstre på fotoet. Det giver således en samlet helhed af bebyggelsen og påvirkningen på landskabet. Set i sammenhæng med ovenstående figurer vil bebyggelsen markere sig markant i landskabet. Det vurderes at være en væsentlig ændring af landskabet med højere bygningshøjder og volumener, end der findes i dag. Set i forhold til udviklingsplanen vil der tæt på planområdet være mulighed for at fornemme det åbne kystlandskab i midten af Figur 7-17.



Figur 7-17 Eksempel perspektiv set fra Roussthøjs Allé/Odelsgade. Byggefelt 6 og 7 med 3½ etage med facadehøjde på 10,8 meter og 25 graders taghældning. Højde til tagryg er 15 meter. Der gives med lokalplanen mulighed for bebyggelse med en højde på 16 meter, hvilket er 1 meter højere end det viste.

Ved at sammenholde visualiseringen af de fremtidige forhold på Figur 7-16 og Figur 7-17 skabes der en helhed af, hvordan havnen og landskabet ændrer sig med en fuld udbygning, hvor der både bebygges fuldt ud og i fuld højde. Selve bebyggelsen inden for planområdet vil fremstå harmonisk og i samspil med hinanden, hvor der skabes mindre åbne landskabsrum. Der skabes kantzoner med eksempelvis udeservering og begrønning langs vejen, som udgør en vigtig forbindelse til lystbådehavnen og strandparken.

Generelt vil der ske en væsentlig påvirkning og ændring af landskabet, da der gives mulighed for større volumener, end der findes på havnen i dag. Dette kan ligeledes ses på fotostandpunkt 3, se Bilag 2, som er taget ved Havnegade, hvor der ses direkte ind på byggefelt 6. Tæt på planområdet, som fra fotostandpunkt 5, vil der være en væsentlig påvirkning af landskabet. Planområdet er allerede afgrænset af eksisterende beplantning mod øst, men den nye bebyggelse vil have en højere højde og vil kunne ses på større afstande, blandt andet fra fotostandpunkt 6 taget fra Strandparken ved Vænget, se Bilag 2, og fotostandpunkt 7 taget fra parkeringspladsen ved Strandvejen, se Figur 7-18. Fra fotostandpunkt 6 er en del af planområdet skjult bag eksisterende beplantning, men det er fortsat muligt at se en del af den nye bebyggelse, der markerer sig væsentligt i landskabet.



Figur 7-18 Fotostandpunkt 7. Visualisering af fremtidige forhold. Set fra parkeringspladsen ved Vænget, vest for planområdet.

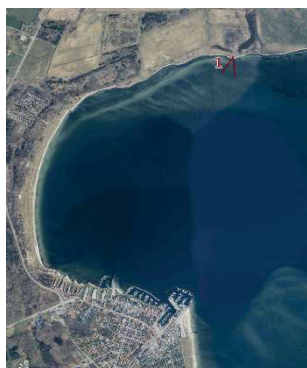
Fra fotostandpunkt 7 ses bebyggelsen i sammenhæng med eksisterende bebyggelse på Odelsgade, se Figur 7-18. Det fremgår af ovenstående visualisering, at bebyggelsen kan ses på større afstande (cirka 400 meter), men det vurderes ikke at medføre en væsentlig påvirkning, når betragteren befinder sig længere væk fra planområdet. Der skabes med den nye bebyggelse mere sammenhæng mellem havnen og byen.



Der skabes sammenhæng til resten af byen og en forlængelse af de eksisterende strukturer, der findes langs Odelsgade med bebyggelse tæt ud til vejen, se Figur 7-19. Fotostandpunkt 4 er taget fra hjørnet mellem Odelsgade og Skolegade, hvor byggefelt 4 og 5 ligger oveni eksisterende bebyggelse på Odelsgade. Det ses her, at ny bebyggelse kan være højere end den eksisterende bebyggelse. Dette kan medføre en visuel ændring af oplevelsen langs gaden. Dog vil ny bebyggelse ikke ændre på landskabsopfattelsen og rummet, da planområdet allerede er afgrænset af den eksisterende bebyggelse. Det vurderes, at der kan være større variation i bebyggelsen, og der kan etableres mindre landskabsrum mellem bebyggelserne, end der findes i dag.



Figur 7-19 Fotostandpunkt 4. Visualisering af fremtidige forhold. Set fra hjørnet mellem Odelsgade og Skolegade, sydvest for planområdet.



Hosby, nord for planområdet – Kystlandskabet

Der er udarbejdet en visualisering syd for Hosby, cirka 2 kilometer nord for planområdet. Der ses over på planområdet og Juelsminde by, der strækker sig hen af kysten. Herfra er det muligt at se planområdet i sammenhæng med den eksisterende bebyggelse i Juelsminde, se Figur 7-20 og Figur 7-21. Det vurderes samlet set, at planområdet ikke vil medføre en væsentlig landskabelig påvirkning på kystlandskabet. Bebyggelsen vil ikke markere sig væsentligt i forhold til resten af byen. Det er fortsat muligt at fornemme det flade landskab, der findes langs kysten.



Figur 7-20 Fotostandpunkt 1. Foto af eksisterende forhold. Set syd for Hosby, nord for planområdet.



Figur 7-21 Fotostandpunkt 1. Visualisering af fremtidige forhold. Set syd for Hosby, nord for planområdet.

7.3.2. Afværge og overvågning

Udbygning af planområdet kan medføre væsentlige landskabelige påvirkninger, og det skal derfor overvejes, om der skal indarbejdes afværgetiltag. Et afværgetiltag kan være

mindre volumener i form af lavere højde og bebyggelsesprocent. Formålet med lokalplanen er dog at blandt andet at skabe mere liv på havnen og herigennem tættere bebyggelse. Dette vil således konflikte med mindre bebyggelser, hvorfor der ikke indarbejdes afværgetiltag i lokalplanen.

7.3.3. Kumulative effekter

For at sikre mod kyst- og højvandssikring er der et højsikringsprojekt under planlægning i Juelsminde, se nærmere i afsnit 3.5.2. I havneområdet (planområdet) vil højvandssikringen udføres som murkonstruktion i yderafgrænsningen mod vandet. Maksimalhøjden vil være 2,8 meter. Ved integrering af højvandssikringen vil det ikke medføre en væsentlig landskabelig påvirkning, da bebyggelsen inden for byggefeltene vil være højere. Dog kan der ved ophold inden for havneområdet være en mindre påvirkning i form af mindre udsyn til kysten. Dette vurderes dog at være i så begrænset et omfang i forhold til den øvrige bebyggelses påvirkning på landskabet. Der vurderes ikke at være en væsentlig kumulativ påvirkning af kystlandskabet set fra fotostandpunkt 1, da murkonstruktionen ikke vil kunne ses på denne afstand på cirka 2 kilometer.

7.3.4. Sammenfattende vurdering

Generelt vil omdannelsen af Juelsminde Havn betyde en markant ændring af det eksisterende landskabsrum. Landskabsrummet ændrer sig fra at være et åbent landskab til at være et mere lukket landskab. Der er fortsat mulighed for at se på tværs og fornemme lystbådehavnen i baggrunden. Tæt på planområdet vil der være en væsentlig landskabelig påvirkning, da højere volumener medfører, at området får en mere markant afgrænsning i forhold til naboområderne. Planområdet er mod øst allerede afgrænset af eksisterende beplantning, dog vil den nye bebyggelse have en højere højde og vil kunne ses på større afstande, blandt andet fra Strandparken.

Den højere og tættere bebyggelse skaber en sammenhæng til resten af byen og en forlængelse af de eksisterende strukturer, der findes langs Odelsgade med bebyggelse tæt på vejen. Bebyggelsen langs Odelsgade kan være højere, end den eksisterende bebyggelse, hvilket medfører en visuel ændring af oplevelsen langs gaden. Dog vil ny bebyggelse ikke ændre på landskabsopfattelsen og rummet, da planområdet allerede er afgrænset af den eksisterende bebyggelse. Det vurderes, at der kan være større variation i bebyggelsen, og der kan etableres mindre landskabsrum mellem bebyggelserne, end der findes i dag.

På længere afstande vurderes der ikke at ske en væsentlig påvirkning af landskabet. Set syd for Hosby, cirka 2 kilometer nord for planområdet, vurderes bebyggelsen at være en forlængelse af den eksisterende bebyggelse, som findes i Juelsminde. På denne afstand vurderes der ikke at ske en væsentlig påvirkning af kystlandskabet, da bebyggelsen ikke markerer sig væsentligt i forhold til resten af byen.

Derudover ligger en mindre del af planområdet inden for strandbeskyttelseslinjen, men der opføres ikke bebyggelse inden for beskyttelseslinjen. Der er mulighed for to placeringer af byggefelt 9, hvoraf den ene placering grænser direkte op til beskyttelseslinjen. Inden for byggefeltet må der være faciliteter, som understøtter de rekreative aktiviteter og interesser i området. Da byggefeltet er placeret uden for strandbeskyttelseslinjen, vurderes der ikke at ske en direkte påvirkning på formålet med beskyttelseslinjen. Der kan være en mindre visuel landskabelig påvirkning af strandbeskyttelseslinjen, men denne vurderes ikke at være væsentlig, da det fortsat er muligt at bevare de åbne kyster og herunder de landskabelige, naturmæssige og rekreative værdier, som er knyttet til kysterne.

8. NATUR

I det følgende kapitel undersøges om realiseringen af Lokalplan 1213 og Kommuneplantillæg 23 vil påvirke beskyttede arter – herunder padder, markfirben og flagermus, der er angivet på habitatdirektivets bilag IV og fugle, der er angivet på fuglebeskyttelsesdirektivets bilag I.

8.1 METODE OG AFGRÆNSNING

Ifølge afgrænsningsnotatet skal der inden for miljøemnet flora, fauna og biologisk mangfoldighed beskrives de sandsynlige påvirkninger af bilag IV-arter ved en realisering af plangrundlaget. I den forbindelse har det også vist sig relevant at beskrive og vurdere bilag I-arter.

8.1.1. Datagrundlag

Vurderingen af beskyttede arter tager udgangspunkt i Amphi Consult's rapportering i forbindelse med forundersøgelser til projekt om højvandssikring i Juelsminde (jævnfør Bilag 3). Rapporterne bygger på dagsbesigtigelser og feltundersøgelser af henholdsvis fugle, padder, markfirben og træer, der udgør potentielle yngle-og/eller rastesteder for flagermus. Undersøgelserne er suppleret med fremsøgning af tidligere observationer i området gennem arter.dk.

Rapporternes undersøgelsesområde er defineret ud fra sikringslinjen til etablering af den planlagte kyst- og højvandsbeskyttelse, beskrevet i afsnit 3.5.2. Linjen strækker sig over cirka 6 kilometer rundt om Juelsminde By, jævnfør Figur 8-1.



Figur 8-1 Oversigtskort over den planlagte sikringslinje, der er markeret med mørkerød /30/. Med rød er markeret området, hvor planområdet ligger inden for.

Undersøgelsesområdet overlapper således med en del af planområdet. En større del af planområdet er dog uden for det besøgte område.

Datagrundlaget vurderes at være **tilstrækkeligt**.

Besigtigelse af padder

Besigtigelsen af haletudser af padder og larver af salamandere er foretaget den 23. juni 2024 ved ketsjning langs bredden af en sø, der ligger i den nordvestlige del af undersøgelsesområdet. Ved besigtigelsen er der ligeledes foretaget eftersøgning af unge og voksne dyr i søens nærmeste omgivelser og i fourageringsområdet langs vejen. Undersøgelsen er suppleret med en søgning på arter.dk efter tidligere observationer af padder i området.

Besigtigelse af markfirben

Besigtigelsen af markfirben blev foretaget til fods langs med sikringslinjen den 15. juli, 19. juli og 11. august 2024. Undersøgelsen blev suppleret med en fremsøgning af fund på arter.dk.

Besigtigelse af flagermustræer

Ved besigtigelsen af flagermustræer blev sikringslinjen gennemgået til fods på de dele af strækningen, der var tilgængelige.

Besigtigelse af fugle

Besigtigelsen af fugle blev gennemført den 19. juni i tidsrummet 06.30 – 10.15 ved en gennemgang af sikringslinjen til fods. Alle rastende og fouragerende fugle blev markeret på feltkort med angivelse af position og adfærd. På baggrund af adfærd og kendskab til arternes ynglebiologi blev der foretaget en vurdering af, hvilke af arterne som var ynglefugle.

8.2 EKSISTERENDE FORHOLD

Jævnfør Planhabitatbekendtgørelsen⁴ § 7, stykke 2, kan et planforslag ikke vedtages, hvis gennemførelsen af planen kan beskadige eller ødelægge yngle- og rasteområder for bilag IV-arter. Bilag IV i EU's habitatdirektiv indeholder en liste over udvalgte dyre- og plantearter, som medlemsstaterne er forpligtiget til at beskytte både inden for og uden for Natura 2000-områderne. Det handler blandt andet om forbud mod ødelæggelse af yngle- og rasteområder og mod at forstyrre arterne.

Fuglebeskyttelsesdirektivet⁵ forpligter EU's medlemslande til at bevare udvalgte fuglearter, der er karakteristiske, sjældne eller truede i EU. Fuglene skal blandt andet beskyttes mod forsætlig drab, ødelæggelse af reder, forstyrrelse og ægsamling, jævnfør direktivets artikel 5. For en række specifikke fuglearter, der er angivet på direktivets bilag I, er staterne forpligtede til at træffe særlige beskyttelsesforanstaltninger med hensyn til deres levesteder for at sikre, at de kan overleve og formere sig i deres udbredelsesområde. Beskyttelsen sker eksempelvis ved at udpege fuglenes bedst egnede områder som særligt beskyttede (Natura 2000, fuglebeskyttelsesområder). /44/

Størstedelen af området omkring lystbådehavnen er befæstet, og der forekommer generelt lav grad af vegetation og beplantning med træer i planområdet.

⁴ BEK nummer 1383 af 26/11/2016

⁵ Rådets direktiv nummer 79/409 af 2. april 1979, om beskyttelse af vilde fugle med senere ændringer

Beplantningen i planområdet omfatter især følgende, der er vist på Figur 8-2:

- Buske og træer ved Havnen i forbindelse med bygninger sydvest for havnebassinet.
- Enkelte træer på vejen Havnen i krydset, hvor Havnen bliver til stiforbindelse øst om campingpladsen.
- Enkelte stående træer langs Roushøj alle.
- Hække og lav bevoksning ved beboelsesejendomme og campingplads.



Figur 8-2 Beplantning indenfor planområdet, udover hække ved beboelsesejendomme og campingplads.

Den nærmeste skov, der udgør et areal på omkring 0,8 hektar ligger cirka 50 meter syd for campingpladsen. Vest for planområdet i en afstand på cirka 500 meter er der flere større, sammenhængende skovarealer, der fortsætter langs kysten i nordlig retning. Der ligger ingen søer eller vandløb inden for planområdet, men der findes flere søer inden for en radius af en kilometer fra planområdet. Den nærmeste sø ligger cirka 300 meter vest for området.



Figur 8-3 Søer og skove (GeoDanmark) omkring planområdet.

I området omkring Juelsminde Havn er der ifølge 'Håndbog om dyrearter på habitatdirektivets Bilag IV' udbredelsesområde for følgende arter: stor vandsalamander, markfirben, vandflagermus, dværgflagermus, langøret flagermus og sydflagermus.

8.2.1. Padder

I Danmark findes der 14 forskellige hjemmehørende padder, som enten hører under kategorien salamander, frø eller tudse. Otte af arterne er omfattet af habitatdirektivets bilag IV – herunder stor vandsalamander, klokkefrø, løgfrø, løvfrø, spidssnudet frø, springfrø, strandtudse og grønbroget tudse. Ynglesuccessen for padderne afhænger af vandhuller med forholdsvis rent vand, lysåbne og lavvandede bredder med undervegetation, samt adgang til føde i de omkringliggende områder. Når padderne forlader vandet, kan de blandt andet leve i haver, marker, moser, skove og heder. /46/

Besigtigelse af padder og larver af salamandere blev foretaget i søen i det nordvestlige af undersøgelsesområdet til projektet om højvandssikring, cirka 900 meter fra planområdet. Vist i den nordvestlige del af kortet på Figur 8-3 og Figur 8-4.

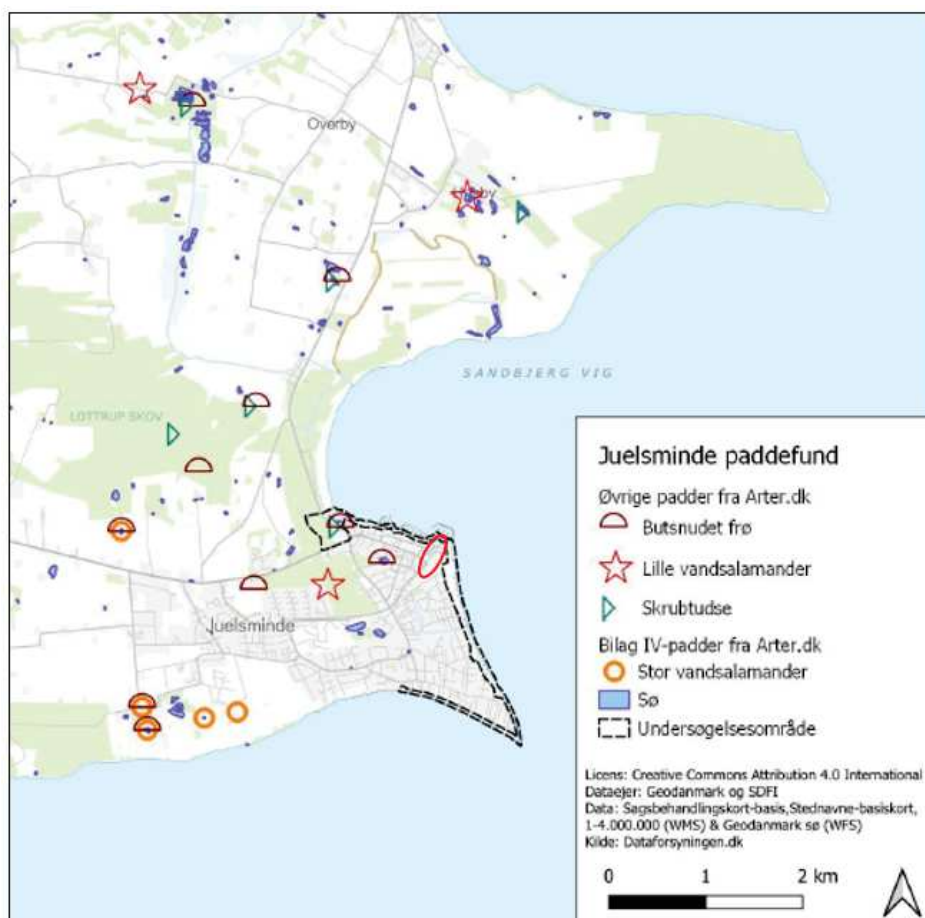


Figur 8-4 Oversigtskort, der viser den undersøgte sø /47/.

Ifølge arter.dk er der ved søen forekomster af øvrige paddearter, herunder butsnudet frø, lille vandsalamander og skrubtudse. Ud fra et forsigtighedsprincip kan det ikke udelukkes, at bilag IV-arten stor vandsalamander vil kunne findes i søen, da den forekommer i flere vandhuller lidt over 2 kilometer fra planområdet

Ved besigtigelsen i og omkring søen blev der udelukkende fundet butsnudet frø. Det blev derudover observeret, at der findes forekomster af hundestejler i vandhullet, hvilket kan have betydning for områdets egnethed som ynglested for bilag IV-arter. Som vist på Figur 8-4 ligger der en større sø tættere på planområdet i en afstand af cirka 300 meter, men der er ingen søer inden for planområdet.

Som det fremgår af Figur 8-5 er der ikke gjort fund af bilag IV-arter inden for planområdet på arter.dk. Den nærmeste forekomst er stor vandsalamander, der er fundet inden for en afstand på cirka 2,3 kilometer fra planområdet. Ved Glud, der ligger cirka 10,6 kilometer nord for planområdet, er der i forbindelse med kommunal besigtigelse fundet spidssnudet frø. Karakteren af planområdet med befæstelse og ikke så meget bevoksning vurderes ikke at være særlig attraktivt for vandsalamanderen.



Figur 8-5 Fund af padder fra arter.dk i Juelsminde og omegn /47/. Med en rød cirkel er markeret den omtrentlige planering af planområdet.

8.2.2. Markfirben

Markfirben findes spredt i landskabet på åbne, varme, solrige lokaliteter som jernbane- og vejskråninger, sten- og jorddiger, klitter (særlig hvid klit) heder, overdrev, grusgrave, strandenge, strande, kystskrænter og sandede bakkeområder. Arten yngler i mange forskellige typer af biotyper. Det fælles træk ved disse ynglesteder er, at de har solrige skråninger med veldrænet, løs jord og sparsom vegetation, der typisk består af lave urter eller spredte græsser. Disse solrige skråninger er essentielle for markfirbenet, da ynglesucces afhænger af, at æggene kan lægges og klækkes i varm, løs og veldrænet jord, som ofte er gruset eller sandet. /48/

De danske bestande af arten kan opdeles i to overordnede typer:

- **Indlandsbestande af markfirben**, der generelt er meget sårbare, fordi de er udsat for opsplitning af bestande, samt lokal uddøen som konsekvens af ødelæggelse eller forringelse af levesteder og spredningskorridorer.
- **Kystbestande af markfirben**, der generelt er mindre sårbare, fordi deres levesteder (soleksponerede kystskrænter eller klitområder) typisk er sikrede igennem lovgivning. Hertil kommer, at kysttypen af markfirben ofte er relativt mindre udsatte for skadelige menneskelige påvirkninger, og at kysterne i sig selv fungerer som spredningskorridorer mellem bestandene. /48/

Der er ud fra en besigtigelse ikke fundet markfirben inden for undersøgelsesområdet til projektet om højvandssikring. Det blev ligeledes vurderet, at undersøgelsesområdet ikke er egnet som æglægnings- og overvintringssted for arten. Dette vurderes ligeledes

at være gældende for den resterende del af planområdet, der ikke er besigtiget, da der ikke vurderes at være solrige skråninger og lignede, som markfirben foretrækker.

Som det fremgår af Figur 8-6, fremstår området lang sikringslinjen generelt fladt, og det ligger kun få meter over havets overflade. Øst for Søkær ligger et strandoverdrev, hvor vegetationen kunne indikere, at markfirben potentielt kan trives. Området har dog ikke en tilstrækkelig grad af terrænvariation og er for åbent, hvilket betyder at der er mangel på skjulesteder som buskadser og stendiger, der er vigtige for markfirbenenes termoregulering. Manglen på egnede skjulesteder skyldes blandt andet, at området jævnlige slås.



Figur 8-6 Eksempel, der illustrerer hvordan kyststrækningen inden for undersøgelsesområdet fremstår. Området er ikke et egnet levested for markfirben grundet det flade terræn /49/.

Den nærmeste forekomst af markfirben er ved As Hoved, som ligger cirka 4,8 kilometer nordøst for planområdet. Her gjorde Miljøstyrelsen i 2021 et fund af arten ved en skrænt langs den sydlige del af kyststrækningen.

8.2.3. Flagermustræer

Hulheder og sprækker i træer udgør vigtige opholdssteder for en lang række af de hjemmehørende flagermusarter. De benyttes både som dagopholdssteder om sommeren, som vinterkvarterer og som såkaldte mellemkvarterer. Flagermus findes typisk i løvtræer som poppel, bøg, lind, pil, ask og eg, da disse træarter oftere danner hulheder sammenlignet med de fleste nåletræer. /50/

Ved besigtigelsen af flagermustræer i undersøgelsesområdet for højvandssikringsprojektet blev det konstateret, at der generelt er meget få træer langs ruten og at størstedelen af de fundne træer er for unge til at indeholde huller til flagermus. Der blev fundet 5-6 potentielle flagermustræer fordelt på tre forskellige områder. Se Figur 8-7. I forhold til planområdet er det nærmeste træ i undersøgelsesområdet cirka 900 meter væk.

Der kan dog være egnede træer tættere på planområdet inden for de arealer, som ikke er blevet besigtiget i forbindelse med højvandssikringsprojektet. Der er som nævnt et mindre skovområde syd for planområdet samt almindelige parcelhushaver omkring planområdet.



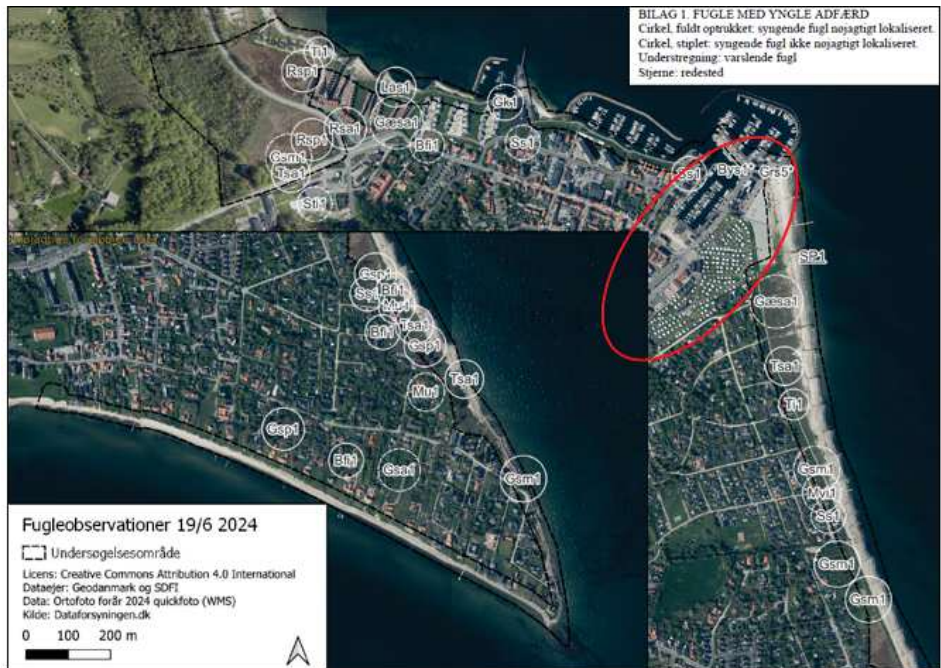
Figur 8-7 Placeringen af de potentielle flagermustræer langs sikringslinjen /51/. Med en rød cirkel er markeret den omtrentlige planering af planområdet.

8.2.4. Fugle

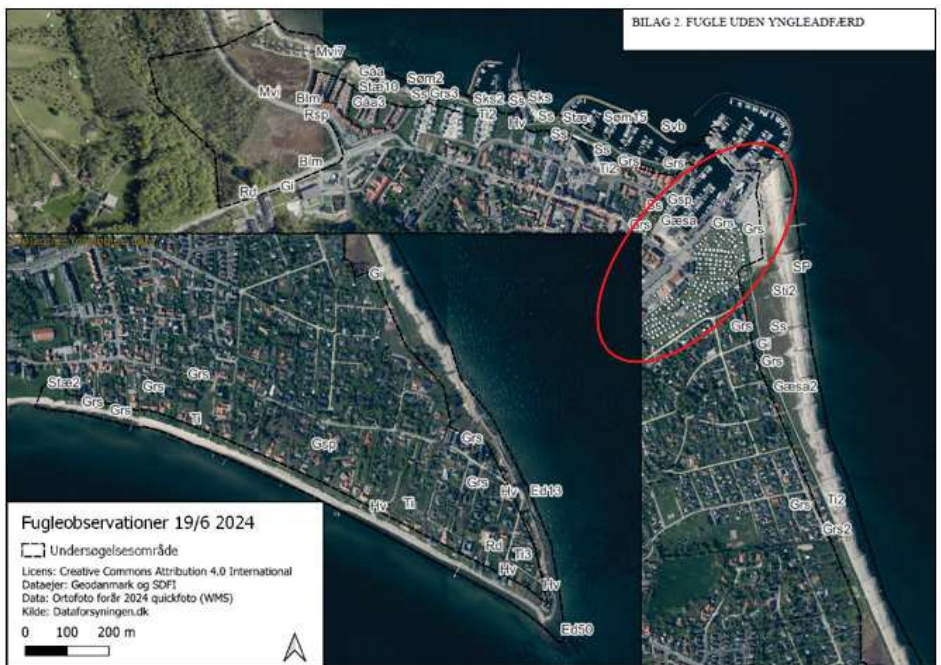
Der er foretaget en besigtigelse af undersøgelsesområdet til projektet om højvandssikring, hvor der blev observeret 208 individer fordelt på de følgende 28 arter (forkortelse fremgår i parentes):

- Bogfinke (Bfi), antal: 4
- Blåmejse (Blm), antal: 2
- Bysvale (Bys), antal: 1
- Ederfugl (Ed), antal: 63
- Grønirisk (Gi), antal: 3
- Gråkrage (Gk), antal: 1
- Gråspurv (Grs), antal: 24
- Gransanger (Gsa), antal: 1
- Gærdesmutte (Gsm), antal: 5
- Gulspurv (Gsp), antal: 5
- Gærdesanger (Gæsa), antal: 5
- Gråand (Gåa), antal: 4
- Hvid vipstjert (Hv), antal: 5
- Landsvale (Las), antal: 1
- Munk (Mu), antal: 2
- Musvit (Mvi), antal: 9
- Ringdue (Rd), antal: 2
- Rørsanger (Rsa), antal: 1
- Rørspurv (Rsp), antal: 3
- Skovspurv (Sks), antal: 3
- Stor præstekrave (Sp), antal: 2
- Solsort (Ss), antal: 11
- Stillits (Sti), antal: 3
- Stær (Stæ), antal: 13
- Svartbag (Svb), antal: 1
- Sølvmåge (Søm), antal: 17
- Tornirisk (Ti), antal: 13
- Tornsanger (Tsa), antal: 4

Af de ovenstående arter udviste 18 yngleadfærd, enten ved at synge, varsle eller ved at befinde i nærheden af reder. Observationer af fugle med yngleadfærd er vist i Figur 8-8 og de øvrige fugle, der ikke udviste yngleadfærd fremgår af Figur 8-9.



Figur 8-8 Observationer af fugle med yngleadfærd. Fuglenavnene ud fra forkortelserne fremgår af punktopstillingen oven for billedet. Planområdet er placeret nordøstlig på det bageste kort /45/. Med en rød cirkel er markeret den omtrentlige planering af planområdet.



Figur 8-9 Observationer af fugle uden yngleadfærd. Fuglenavnene ud fra forkortelserne fremgår af punktopstillingen længere oppe. Planområdet er placeret nordøstlig på det bageste kort /45/. Med en rød cirkel er markeret den omtrentlige planering af planområdet.

Observationerne blev fundet forholdsvis jævnt fordelt gennem undersøgelsesområdet, og inden for den del, der omfatter planområdet, blev fundet en syngende solsort samt redested for fem gråspurv og bysvale.

Derudover er der inden for planområdet observeret henholdsvis fire gråspurve, en gulspurv, en solsort og en gærdesanger, hvoraf ingen udviste yngleadfærd. Alle de nævnte fugle er almindeligt forekommende i Danmark.

Inden for de resterende del af planområdet må der forventes, at der også vil kunne observeres almindeligt forekommende fugle.

Stor præstekrave, som ikke er almindeligt forekommende, har en bestand på omkring 1.000 par, og blev observeret lige øst for planområdet /52/.

Som supplement til besigtigelsen er der søgt observationer på Dofbasen i perioden 2014-2024 af fugle med yngleadfærd i en 1 kilometer buffer fra undersøgelsesområdet, jævnfør Figur 8-10. Indsamlingerne af data er foretaget inden for syv forskellige lokalitetspolygoner, som på kortet er markeret ud fra deres midtpunkt.



Figur 8-10 Dofbaselokaliteter inden for en 1 kilometers buffer fra undersøgelsesområdet /45/. Med en rød cirkel er markeret den omtrentlige planering af planområdet.

Resultat af søgningen var 329 observationer fordelt på 64 forskellige arter. Heraf var fire af arterne (hvepsevåge, isfugl, rørhøg og trane) angivet på fuglebeskyttelsesdirektivets bilag I.

Hvepsevåge er blevet observeret én gang inden for doflokalteten *Sandbjergvig*. Der er i alt ni forekomster af isfugle – fem ved *Juelsminde* og fire ved *Teglværksgravene*. Rørhøg er den af de fire bilag I-arter, der er observeret flest gange (i alt 15) – herunder 13 forekomster ved *Juelsminde* og 2 forekomster ved *Strandore*. Arten trane er observeret én gang ved lokaliteten *Tofteskov, Juelsminde*.

Det er lokaliteterne *Tofteskov, Juelsminde* og *Juelsminde*, der ligger tættest på planområdet, hvor der er observeret isfugl og rørhøg og trane.

Det nærmeste fuglebeskyttelsesområde er F45 *Skovområde ved Vejled Fjord*, som ligger cirka 3,5 kilometer sydvest for planområdet.

8.3 VURDERING AF PÅVIRKNINGER

I de følgende afsnit foretages en vurdering af påvirkningen af henholdsvis fugle, padder, markfirben og flagermus ved en realisering af plangrundlaget.

8.3.1. Padder

Det kan ikke udelukkes, at der kan findes bilag IV-arten stor vandsalamander i søen, cirka 900 meter fra planområdet. At der findes forekomster af hundestejler i søen, gør dog ynglestedet mindre egnet, da arten som hovedregel ikke har ynglesucces i vandhuller med fisk /48/. Det samme gør sig gældende for søen cirka 300 meter fra planområdet.

De største trusler mod stor vandsalamander er 1) ødelæggelse af yngleområder ved opførelse af bebyggelse i omgivelserne, øget trafikbelastning, overgødsning, tilgroning med videre, 2) ødelæggelse af rasteområder i forbindelse med fældning af løvskove og blandskove eller opfyldning af dybe, skyggede søer og 3) anlæg af veje og byggeri. /48/

Vandringsafstanden for stor vandsalamander er forholdsvis kort og hovedparten af bestanddelen vil opholde sig inden for en afstand på cirka 150-200 meter fra ynglestedet. Artens kolonisering af nye vandhuller foretages primært inden for en radius på 20-200 meter, men der findes eksempler, hvor der er en afstand på op til 800 meter. Af den årsag skal anlægsarbejdet eller vejene ligge relativt tæt på vandhullet (cirka 100 meter) for at udgøre en alvorlig trussel for stor vandsalamander. /48/

Som konsekvens af afstanden til de nærmeste søer, samt karakteren af arealerne inden for planområdet, vurderes det, at realiseringen af plangrundlaget ikke vil få væsentlig betydning for paddernes yngle- og rastesteder.

8.3.2. Markfirben

Det vurderes, at der ikke findes egnede yngle- og overvintringssteder for markfirben inden for planområdet, jævnfør afsnit 8.2.2.

Den nærmeste forekomst af markfirben er fundet ved As Hoved i 2021, som ligger cirka 4,8 kilometer nordøst for projektområdet.

Markfirbenet har en forholdsvis lav spredningsevne som konsekvens af sin stedfaste levevis. De enkelte individer er således meget knyttet til et mindre areal og har en lav 'home-range' på cirka 100-200 kvadratmeter. Koloniseringen af nye levesteder for markfirben sker langsomt og det har stor betydning for spredningen, at yngle- og rasteområderne er tæt forbundet. /48/

På baggrund af ovenstående vurderes der ikke at være en væsentlig påvirkning for markfirben.

8.3.3. Flagermus

De potentielle flagermustræer, der blev fundet på besigtigelsen for højvandssikrings projektet ligger i en afstand på henholdsvis 900 meter, 1,2 kilometer og 1,3 kilometer fra planområdet, så realiseringen af plangrundlaget vil derfor ikke medføre fældning af de potentielle flagermustræer.

Som et led i realisering af planforslagene forlægges vejen Havnen til en ny placering længere mod øst med henblik på at skabe bedre plads til offentlige friarealer og byggefelt. Herved inddrages en del af den eksisterende campingplads ud mod Havnen til det nye vejudlæg og i den forbindelse kan der risikeres at skulle fældes beplantning.

Det drejer sig om hæk langs campingpladsen samt enkelte træer i det nordlige hjørne af campingpladsen, se Figur 8-11. Træerne ligger dog ikke direkte i vejudlægget, men mellem byggefelt 7 og 8, så det er ikke sikkert, at alle træer skal fældes. Det vurderes dog, at de pågældende træer ikke er egnede som raste- eller ynglested for flagermus i kraft af deres alder og karakter.



Figur 8-11 Træer på hjørnet af campingpladsen ved vejen Havnen, der kan risikeres fældes ved realisering af plangrundlaget.

I området omkring Juelsminde Havn er der udbredelsesområde for vand-, dværg-, langøret- og sydflagermus. Alle arterne, undtagen vandflagermus, kan findes i bygninger og sydflagermus holder udelukkende til i bygninger. De eksisterende bygninger inden for planområdet er placeret direkte ud til havnen og havet, hvor de er udsat for vindpåvirkning og høj grad af forstyrrelse fra sejlsende og besøgende. Disse bygninger vurderes således ikke at blive favoriseret af flagermus som yngle- eller rastesteder. /53/

De nævnte arter trækker eller strejfer over kortere og mellemlange afstande og kan forekomme offshore. Det vurderes dog ikke, at nybyggeri tæt på havet vil påvirke strejfende flagermus. /53/

Det vurderes således, at realiseringen af plangrundlaget ikke vil få væsentlig betydning for flagermus eller deres yngle- og rastesteder.

8.3.4. Fugle

Inden for den undersøgte del af planområdet blev fundet almindelig forkomne fugle med store bestande, dog blev Stor præstekrave med en bestand på omkring 1.000 par fundet lige øst for planområdet. Ingen af fuglene er på fuglebeskyttelsesdirektivet.

Planområdet ligger inden for en buffer på en kilometer fra undersøgelsesområdet, hvor der i perioden 2014-2024 er observeret i alt 64 arter fordelt på 329 individer – hvoraf fire af arterne (hvepsevåge, isfugl, rørhøg og trane) er på

fuglebeskyttelsesdirektivets bilag 1. Når der ses på de to lokaliteter nærmest planområdet, er der observeret isfugl, rørhøg og trane.

I notatet fra besigtigelsen anbefales, at der for højvandssikringsprojektet udarbejdes retningslinjer for anlægsarbejde i fuglenes yngletid (forår og sommer) for at undgå forstyrrelsespåvirkninger og tage særligt hensyn til arterne på fuglebeskyttelsesdirektiv bilag 1.

Højvandssikringsprojektet er et stort anlægsarbejde med støjende aktiviteter, såsom spunsning. Anlægsarbejdet inden for planområdet vurderes ikke at være så markant og vil foregå i havneområdet, som i forvejen har et vist aktivitetsniveau.

Det vurderes derfor, at der ikke vil være en væsentlig påvirkning på beskyttede fugle.

8.3.5. Afværgeforanstaltninger og overvågning

Der vurderes ikke at være behov for afværgeforanstaltninger og overvågning, da der er vurderet ikke at være væsentlige påvirkninger.

8.3.6. Kumulative effekter

Der kan opstå kumulative effekter, hvis realiseringen af planforslagene falder sammen med realiseringen af højvandssikringsprojektet. I så fald vil der kunne opstå påvirkninger for fugle. Som nævnt i afsnit 8.3.4 er der allerede indtænkt behovet for hensyntagen til beskyttede fugle ved etableringen af diget.

8.3.7. Sammenfattende vurdering

I forhold til padder indeholder planområdet ingen søer og den nærmeste ligger cirka 300 meter væk, hvor det ikke kan afvises, at søen kan rumme den beskyttede stor vandsalamander. Stor vandsalamander har dog en kort vandringsafstand og karakteren af arealerne inden for planområdet vurderes ikke at tiltrække arten.

Der vurderes, at der ikke er egnede yngle- og rastesteder for markfirben inden for planområdet. Den nærmeste forekomst af markfirben er fundet cirka 4,8 kilometer nord for planområdet, og markfirben har en forholdsvis lav spredningsevne.

De eksisterende træer inden for planområdet, der kan risikeres at skulle fældes i forbindelse med realisering af plangrundet vurderes ikke at være egnede som raste- eller ynglested for flagermus i kraft af deres alder og karakter.

De eksisterende bygninger inden for planområdet vurderes ikke at være egnede for flagermus, da de med deres placering tæt på havnen, er udsat for forstyrrelser og vind.

Ingen af de rastende og fouragerende fugle, som er observeret inden for undersøgelsesområdet for højvandssikringsprojektet, er omfattet af fuglebeskyttelsesdirektivets bilag I. Når der ses på de to lokaliteter nærmest planområdet, er der observeret isfugl, rørhøg og trane inden for en årrække på 10 år.

På baggrund af ovenstående vurderes det, at realiseringen af plangrundlaget ikke vil påvirke bilag IV-arter eller bilag I-fugle væsentligt. Det konkluderes ligeledes, at planforslagene ikke vil medføre beskadigelse eller ødelæggelse af yngle- eller rasteområder i det naturlige udbredelsesområde for de dyrearter, der er optaget i habitatdirektivets bilag IV, litra a).

9. BEFOLKNINGENS LEVEVILKÅR – TRAFIK

Forslag til Lokalplan nummer 1213 og Kommuneplantillæg nummer 23 muliggør en forlægning af vejen Havnen, som led i dannelsen af et nyt havnerum og i at sikre bedre trafiksikkerhed for bløde trafikanter. Kapitlet beskriver de sandsynlige påvirkninger af befolkningens levevilkår, herunder påvirkningen på trafikafvikling og -sikkerhed som følge af forlægning af vejen Havnen.

9.1 METODE OG AFGRÆNSNING

Der skal jævnfør afgrænsningen vurderes på emnerne trafikafvikling og -sikkerhed i miljøvurderingen.

Lokalplanen giver mulighed for ny bebyggelse omkring havnearealerne ved Juelsminde Havn, så der skabes et indre havnerum med ny havneplads. Den nye havneplads skal være bindeleddet mellem by og havn og samlingssted for byen. Mellem bebyggelse og havnebassin etableres en promenade, som skal danne rammen for et velfungerende havneliv. For at muliggøre det ønskede havnerum, og som led i at skabe bedre trafiksikkerhed for bløde trafikanter, giver lokalplanen mulighed for forlægning af vejen Havnen. Den trafikale struktur opretholdes principielt i den forbindelse, men den øgede byggemulighed i havneområdet vil potentielt kunne medføre øget trafik af både bløde og hårde trafikanter.

9.1.1. Datagrundlag

Vurdering af planernes påvirkning på trafikafvikling og -sikkerhed er foretaget med baggrund i skitser og snit, der viser tre forskellige varianter for, hvordan vejen Havnen kan indrettes. Lokalplanforslaget giver mulighed for alle tre varianter, da den endelige løsning ikke er endeligt fastlagt ved planernes udarbejdelse.

På tidspunktet for udarbejdelse af forslag til lokalplan foreligger der ingen trafiktal for vejen Havnen. Dog er der estimeret et årsdøgnstrafikstal på 500 i 2034, jævnfør rapport fra NIRAS med beregning af vejtrafik (se Bilag 4), som den forventede fremtidige trafikmængde med udbygning af området, der tages udgangspunkt i for vurderingen.

Herudover vurderes på trafikafvikling og -sikkerhed med baggrund i eksisterende viden fra Hedensted Kommunes Trafiksikkerhedsplan, Vejdirektoratets Håndbøger for Anlæg for parkering og standsning i byer, 2018 og Trafiksikkerhedsprincipper, 2021.

Datagrundlaget vurderes at være **tilstrækkeligt**.

9.2 EKSISTERENDE FORHOLD

9.2.1. Vejen Havnen

Den nuværende indretning af vejen Havnen fremgår af Figur 9-1. Havnen udgør en kommunal vej med dobbeltrettet kørebanebredde på cirka 7 meter over en strækning på omtrent 260 meter målt fra adgangen fra Odelsgade til kranpladsen mod nord. På de første 100 meter løber fortov langs vejens vest- og nordvestlige afgrænsning, mens der i samme side, på en del af vejstrækning, er afmærket cykelsti ved afstriking.

Vejen er indrettet med vinkelret parkering i begge sider på de arealer, der ikke er benyttet til udeservering, sideveje, bede med beplantning med videre. Efter cirka 120 meter svinger vejen i østlig retning, syd for eksisterende bebyggelse, i et forløb på cirka 30 meter med en indsnævret kørebanebredde på omtrent 6 meter. Herefter udmunder vejen i en grussti med videre forbindelse til Strandengen og sommerhusområde mod syd, indkørsel til oplagsplads for både samt kørebane med

vinkelret parkering i begge sider. Herefter udmunder vejen i havneareal med kørebane og ensidig parkering langs med lystbådehavns nordlige promenade, Store Mole.



Figur 9-1 Eksisterende indretning af vejen Havnen ved tidspunktet for lokalplanforslagets udarbejdelse

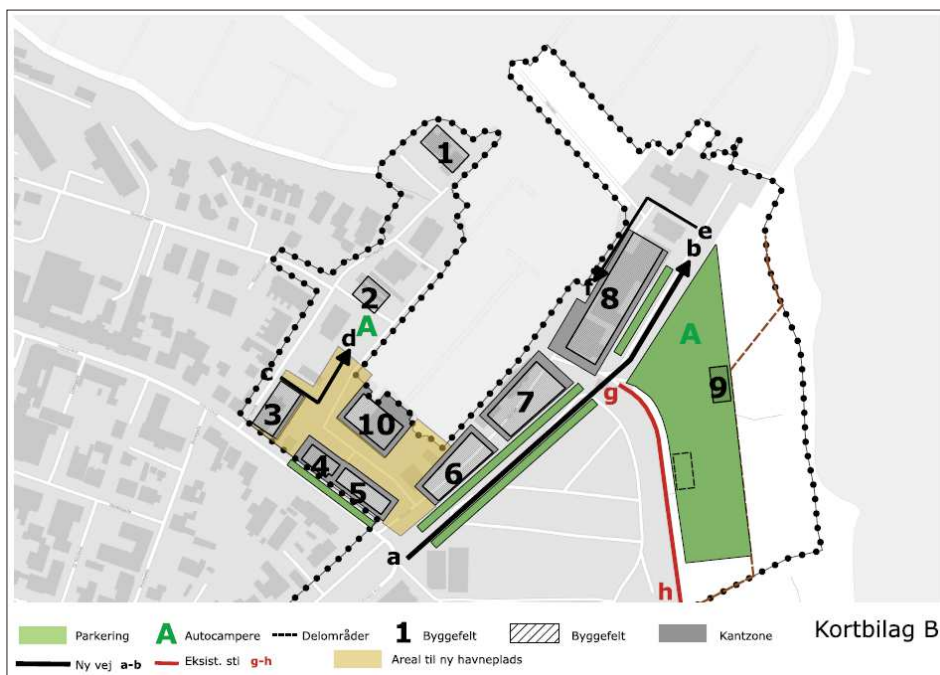
9.2.2. Trafikmængder og trafiksikkerhed

Trafikregistreringssystemet Mastra indeholder ingen data for vejen Havnen, ligesom Hedensted Kommune ikke har igangværende eller planlagte trafikoptællinger for vejen. NIRAS estimerer sammen med Hedensted Kommunes trafikafdeling årsdøgnstrafikken til at udgøre 500 i 2034 (se Bilag 4). Årsdøgnstrafikken er udtryk for den fremtidige trafik per døgn opgjort som gennemsnit over hele året. Trafikmængden rummer altså også den trafik, som en omdannelse af Juelsminde Havn medfører. Det forudsættes, at der er stor forskel på trafikbelastningen mellem sommer- og vinterhalvåret, med forholdsvis store udsving over et år i mængden af såvel bløde som hårde trafikanter på Havnen, hvor trafikmængden antageligt er højst i sommerperioden.

Vejstrækningen, som udgør Havnen, er i dag indrettet med trafiksikkerhedsforanstaltninger i form af asfalterede vejbumpe, fodgængerfelt samt hastighedsbegrænsning fastsat med en anbefalet fart på 30 kilometer i timen angivet ved skiltning i forbindelse med vejs begyndelse fra Odelsgade. Ifølge data fra Hedensted Kommunes Trafiksikkerhedsplan 2020-2023 er der registreret ét uheld på vejstrækningen /54/, cirka 75 meter fra adgangen fra Odelsgade. Uheldet er sket i 2017 og har alene medført materielskade.

9.3 VURDERING AF PÅVIRKNINGER

Den endelige indretning af vejen Havnen er ikke fastsat på nuværende tidspunkt i planlægningen. Den principielle forlægning fremgår af lokalplanforslagets kortbilag B, jævnfør Figur 9-2.



Figur 9-2 Udsnit af lokalplanens kortbilag B

Lokalplanforslaget rummer tre forskellige variationer til vejens mulige indretning og disponering; første variant rummer ét princip med vinkelret parkering i begge sider, som tilfældet er i dag, herudover er der to varianter med forskellig udformning til parkering i vejens midte, som henholdsvis vinkelret parkering og skråparkering.

Alle tre variationer udlægges i en bredde på mindst 20 meter med kantzone, og herunder fortov og bed med en samlet minimumsbredde på 1,5 meter i vejens nordvestlige side, tættest på havnefaciliteterne. Bedet indrettes med lav beplantning og skal fungere som afgrænsning og adskillelse mellem fortov og kørebane. Lokalplanforslaget fastlægger kørebane med minimumsbredder på 4 meter ved ensrettet trafik og 7 meter ved dobbeltrettet trafik på strækning a-b jævnfør Kortbilag B.

Det er en forudsætning for vejens indretning, at der er tilstrækkelige svingradier og manøvreareal, idet der skal kunne ske vareindlevering og renovationskørsel på vejstrækningen. Via vejforløbet e-f skal der kunne foretages kørsel med mobile bådkraner og lignende havnerelaterede køretøjer blandt andet i forbindelse med transport af både mellem havnebassinet og oplagspladsen.

Lokalplanforslaget fastsætter ikke et maksimalt antal parkeringspladser, idet antallet af parkeringspladser fastlægges efter den pågældende parkeringsnorm for de faktiske anvendelser, som etableres i planområdet, herunder om der indrettes butikker, restauranter, boliger med flere. Der anlægges dog parkeringspladser til offentlig parkering.

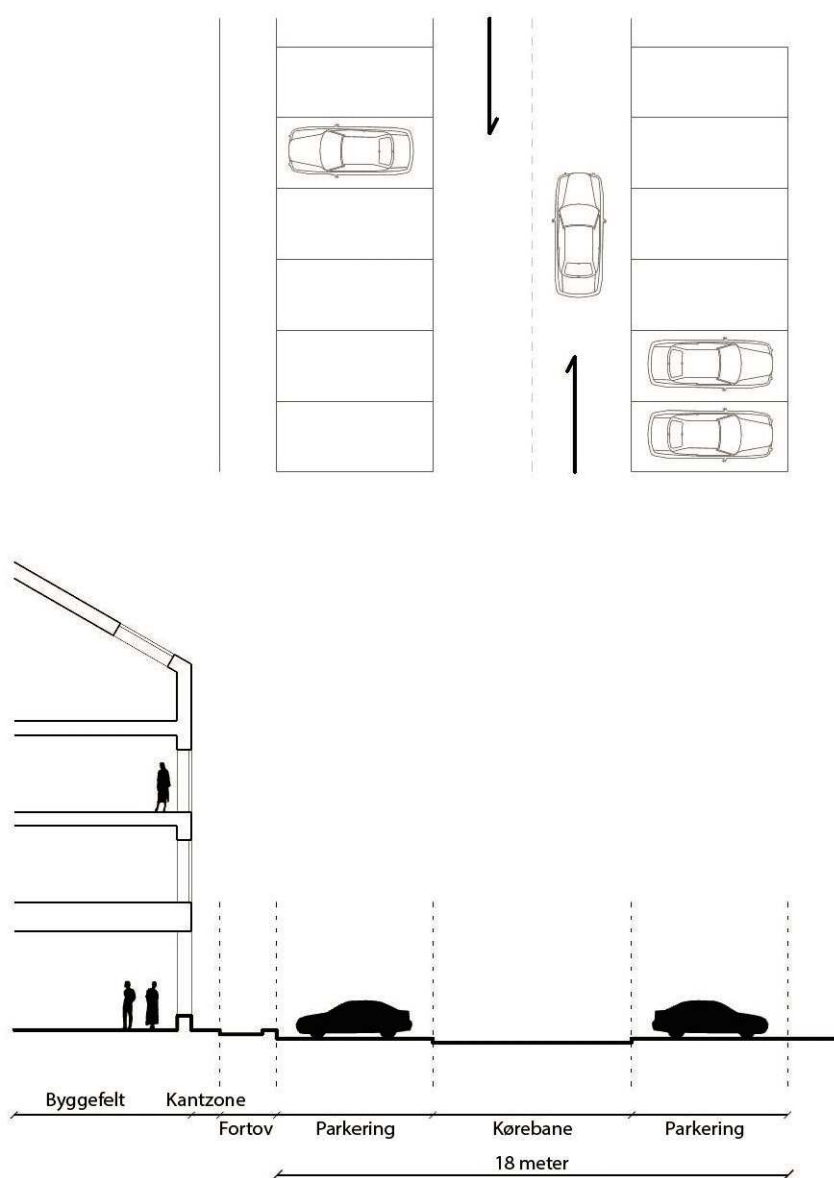
Cykelparkeringspladser etableres som samlede løsninger for det enkelte byggefelt, og må integreres i bebyggelsen eller placeres i dele af kantzonen. Herudover skal der etableres cykelparkeringspladser i nærheden af opholdsarealer og aktiviteter, som tiltrækker besøgende.

Belysning af vej- og stiarealer samt fælles parkeringspladser skal ske ved armaturer med nedadrettet belysning rettet mod færdselsarealerne. Lokalplanen fastlægger ingen bestemmelser om materialer til brug for veje, stier og fortov.

Nedenfor følger en nærmere beskrivelse af de tre varianter for vejen Havnens mulige udformning, som lokalplanen giver mulighed for.

9.3.1. Variant 1 - Dobbeltrettet kørsel med vinkelret parkering

Vejen anlægges med dobbeltrettet kørsel og vinkelret parkering i begge sider i lighed med det nuværende princip for vejen Havnens indretning, se Figur 9-3.



Figur 9-3 Variant 1

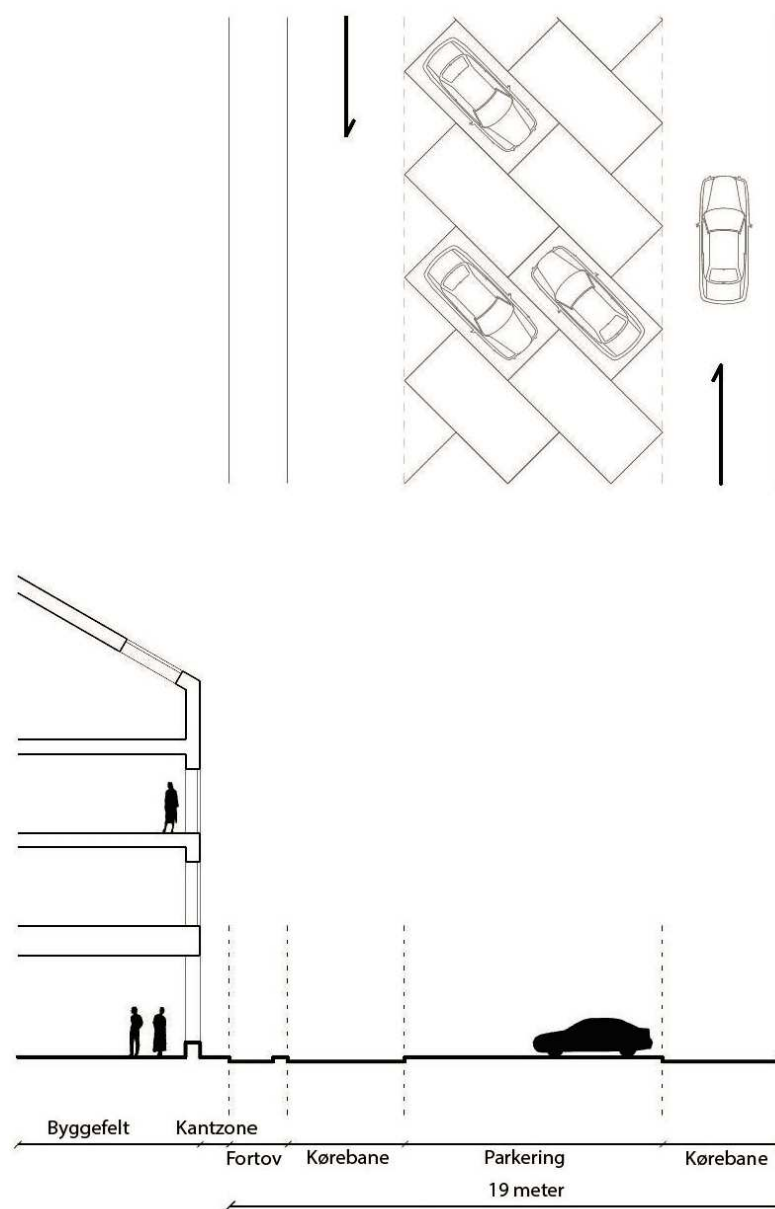
Kørebanelenes samlede bredde skal i denne løsning som minimum være 7 meter af hensyn til at sikre tilstrækkelig manøvreareal til udkørsel fra parkeringsbåsene.

Vinkelret parkering giver ifølge Vejdirektoratets Håndbog *Anlæg for parkering og standsning i byer* generelt flere pladser per areal end skråparkering, forudsat at den nødvendige vejudlægsbredde er til rådighed. /55/

Ved etablering anbefales det, at der reserveres et oversigtsareal bag parkeringspladserne, hvor der er mulighed for at orientere sig inden udkørsel til kørebanen /55/. I nærværende variant vil der være plads til oversigtsarealer på cirka 0,5 meter i hver side inden for dimensioneringen af parkeringsbåse og kørebane.

9.3.2. Variant 2 - Ensrettet cirkulation med skråparkering

I denne variant indrettes vejudlægget med ensrettede kørebane til cirkulerende trafik samt dobbelt skråparkering omkring vejmidten, jævnfør Figur 9-4.



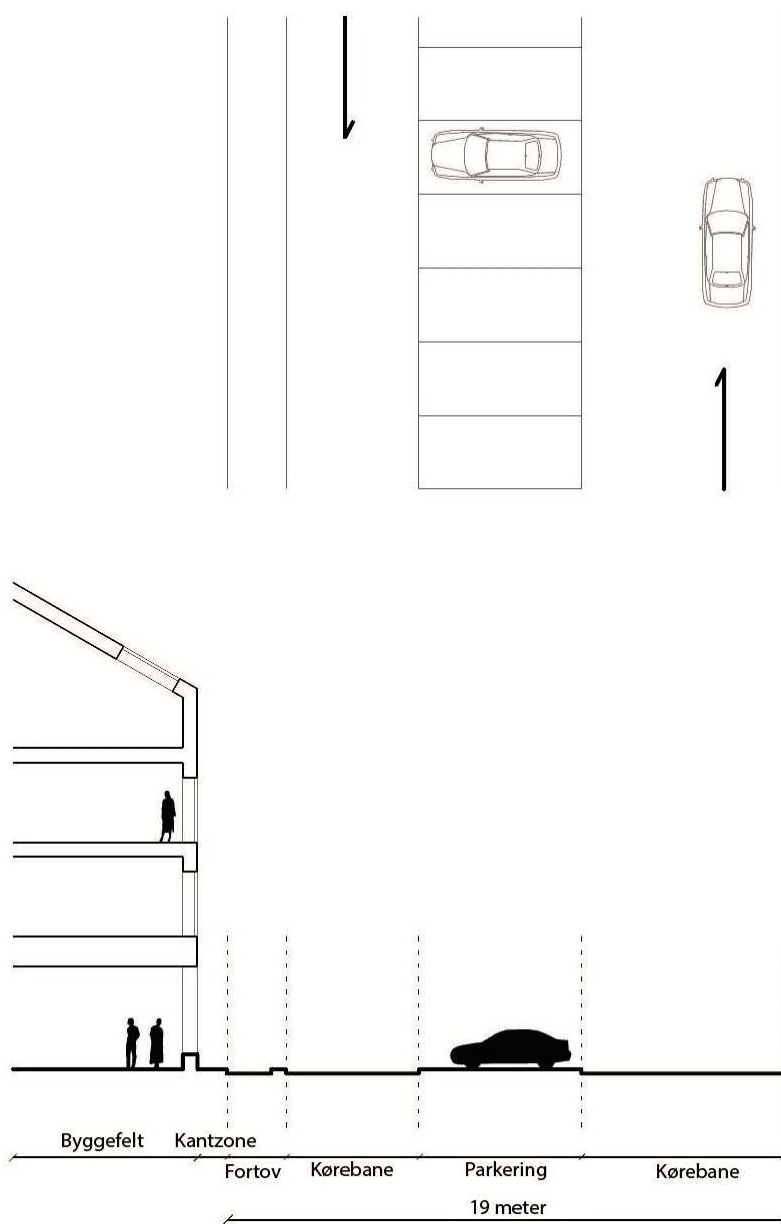
Figur 9-4 Variant 2

Skråparkering anvendes på lokalveje med svag trafik og lav hastighed, hvor bakning og manøvrering kan accepteres af den øvrige trafik. Skråparkering giver generelt set færre pladser per areal end vinkelret parkering. Fordelen ved løsningen er dog, at der kan etableres pladser på samlet set et smallere areal end for vinkelret parkering, da behovet for manøvreareal er mindre. /55/

Ved valg af denne variant bør det overvejes at vinkle parkeringsbåsene, så det forbedrer bilisternes udsyn til øvrige, herunder bløde, trafikanter. Herudover kan en ændret vinkling på parkeringen eventuelt gøre det muligt at bakke ind i parkeringsbåsen. /55/ Desuden skal det overvejes, om der bør skabes incitament til at kunne bakke ind i båsene, eksempelvis ved skiltning.

9.3.3. Variant 3 - Ensrettet cirkulation med vinkelret parkering

Ved denne variant indrettes med ensrettede kørebaner og med én enkelt række, vinkelret parkering centreret i vejudlægget, se Figur 9-5.



Figur 9-5 Variant 3

Løsningen vurderes samlet set at føre til færre parkeringspladser end variant 1 og 2.

Det vurderes, at trafikløsningen kan styrkes ved at sikre, at der køres forlæns ud af parkeringsbåsen, så bakning derved helt undgås.

9.3.4. Vurdering af påvirkninger

Adskillelse mellem hårde og bløde trafikanter

En omdannelse af Juelsminde Havn vil genere mere trafik af både bløde og hårde trafikanter og især i sommerperioden. Omdannelse af havnen med ny havneplads og promenade samt vejforlægningen vurderes dog medvirkende til at flytte bløde trafikanter væk fra vejen, hvilket kan have en mindre positiv påvirkning på trafikafvikling- og trafiksikkerheden på vejen Havnen.

Alle tre varianter for indretning af vejen Havnen adskiller biler fra fodgængere ved etablering af fortovej med forhøjet bed til afgrænsning mod parkering og/eller kørebane. Derved reduceres potentielle trafikale konflikter mellem især fodgængere og tungere trafik.

Det kan imidlertid være svært at udgå konfliktpunkter samt at adskille og kanalisere de forskellige trafikgrupper i mellem, dels fordi fodgængere, cyklister og bilister, særligt i sommerperioden, er spredte. /55/ Påvirkningen på trafikafvikling- og sikkerhed vurderes derfor potentielt at være væsentlig.

For at undgå en væsentlig påvirkning på trafikafvikling- og sikkerhed, indarbejdes der i lokalplanforslaget bestemmelser om brug af forskellige materialer og belægningsarter, der tydeliggør de forskellige trafikarealers anvendelse og adskiller de hårde og bløde trafikanter. En klar definition af vejforløbet vurderes at kunne bidrage til at gøre ankomsten til byrummet mere overskuelig og forbedre trafikafvikling- og sikkerhed. Ved politiets godkendelse af vejprojektet kan der yderligere stilles krav til afstrøninger, der også kan være med til at tydeliggøre opdeling af trafikarealernes anvendelse.

Parkering

Variant 1 og 2 vurderes i mindre grad end variant 3 at sikre hensynet til cyklister grundet bakkende trafik, hvor cykelbaner passerer parkeringsbåsene.

Variant 1 svarer i hovedtræk til vejens indretning i dag med vinkelret parkering på begge sider af dobbeltrettet kørsel. Det vurderes, at variant 1 ikke vil medføre ændringer af påvirkning på trafikafvikling- og sikkerhed.

Dobbeltparkering som også benyttes ved lokalplanens udarbejdelse kan styrkes ved at sikre oversigtsarealer bag parkeringspladserne, og ved at give incitament til at bakke ind i parkeringsbåsene, eksempelvis ved brug af skiltning. Med lokalplanen kan der sikres tilstrækkeligt areal til parkering og oversigtsarealer bag parkeringsbåsene, således for at undgå en påvirkning på trafikafvikling- og sikkerhed.

Variant 2, der rummer dobbelt skråparkering centralt i vejarealet og med ensrettet kørsel på begge sider af parkeringsbåsene, vurderes at kunne medføre en mindre positiv påvirkning på trafikafvikling- og sikkerhed. Korrekt vinkling af parkeringsbåsene skaber gode oversigtsforhold og ensretning af trafikken vurderes at forbedre trafikafvikling- og sikkerhed i mindre grad. Ydermere vil indretning og vinkling af parkeringsbåsene, så det er oplagt at bakke ind i parkeringsbåsene, medføre en positiv påvirkning på trafikafvikling- og sikkerhed.

Hensynet til cyklister vurderes at kunne forbedres ved at bakning på kørearealer og fra parkeringsbåse helt undgås eller minimeres, da det øger risikoen for uheld. Variant 3

giver i høj grad mulighed for at undgå bakning på kørearealer og det vurderes, at denne løsning kan medføre en positiv påvirkning på trafikafvikling- og sikkerhed.

Det vurderes, at uanset valg af variant 2 og 3, skal der ske konkret overvejelse om ensretningerne kun bør gælde biler og tung trafik. Ulemperne ved at tillade modkørende cyklister eksempelvis via afmærkning og skiltning, er som regel mindre end ulemperne ved at påtvinge cyklisterne omveje, og at der derved eksempelvis opstår risiko for ulovlig cykelkørsel mod ensretningen /56/.

For at minimere farlige situationer ved bakning, tilføjes der i lokalplanen en bestemmelse om at der ved udformning af det nye vejtrac

Trafiksikkerhedsforanstaltninger

Risikoen for ulykker stiger med øget hastighed og falder ved lavere hastighed. /56/ Med mange trafikanter, særligt i sommerperioden, er det essentielt at fastsætte en hastighed, som den i dag med en anbefalet fart på 30 kilometer i timen, eller lavere. Fastsættelse af hastighedsgrænse på vejen Havnen kræver politiets tilladelse. Hvis en hastighed på 30 kilometer i timen fastholdes, vurderes at planen ikke vil medføre nogen påvirkning på trafikafvikling- og sikkerhed. Vejen Havnen er ikke gennemgående, hvilket mindsker trafikmængden, og dermed højner trafiksikkerheden.

Der er flere virkemidler til indretning af trafiksikkerhedsmæssige foranstaltninger. Det kan for eksempel være én af følgende eller som en kombination af disse: "(...) *belysning, beplantning, helleanlæg, indsnævring, forsætninger, smallere kørespor, farvet / profileret belægning, informerende kørebane- eller tavleafmærkning, (...), fysiske og visuelle (3D) bump samt fartvisere. Dertil kommer politiets manuelle og automatiske fartkontrol.*", jævnfør side 52 i Håndbog, Trafiksikkerhedsprincipper. /56/

Der foreligger manglende viden om visuelle bumps reelle effekter på trafikantadfærd, hvilket kun er undersøgt i begrænset omfang. Vejbumper er en dokumenteret, effektiv fartdæmpende foranstaltning, der desuden er den foranstaltning, som mest præcist kan udformes og imødekomme den ønskede hastighed. Se eventuelt Vejdirektoratets "*Katalog over typegodkendte bump*" og "*Erfaringsopsamling om trafiksanering med hastighedsdæmpning, Vejbumper*". /56/

For at minimere påvirkninger ved høj hastighed, anbefales det at indarbejde et afværgetiltag, så det indrettes hastighedsdæmpende afværgeforanstaltninger. Det indarbejdes derfor i lokalplanforslaget krav om etablering af hastighedsdæmpende foranstaltninger på vejforløbet a-b.

For alle tre variationer bør der være en klar definition af vejforløb med tydelig skiltning og afmærkning, hvorved ankomsten og vejforløbet gøres overskuelig med henblik på at understøtte en trafiksikker zone. Dette sikres ved politiets godkendelse af vejprojektet, hvor de kan give tilladelse til skiltning.

Trafikafvikling

Det endelige vejprojektet skal tage hensyn til svingradier og manøvreareal for lastbiler til vareindlevering, renovationsvogne og lignende større transportere. Vejen bliver ikke gennemgående, og derudover vurderes den havnerelaterede trafik til være koncentreret i den nordlige ende af Havnen mellem Store Mole, kranplaceringen og oplagspladsen til lystbåde.

Hensynet til vareindlevering bør ske ved arealreservation i siden af vejen, eventuel på bekostning af parkeringsareal, så varetransport ikke blokerer for afvikling af den øvrige trafik.

9.3.5. Kumulative effekter

Det vurderes, at der ikke forekommer kumulative effekter ved realisering af plangrundlaget i forhold til trafikafvikling og – sikkerhed.

9.3.6. Afværgeforanstaltninger og overvågning

For at mindske påvirkninger ved realisering af planforslaget bør følgende afværgeforanstaltninger indarbejdes:

I lokalplanen tilføjes, at der sikres gode oversigtsforhold ved udbakning for at undgå en påvirkning på trafikafvikling- og sikkerhed.

Der indarbejdes i lokalplanforslaget bestemmelser om brug af forskellige materialer og belægninger, der tydeliggør de forskellige trafikarealers anvendelse og adskiller de hårde og bløde trafikanter.

Der tilføjes bestemmelser i lokalplanforslaget, om at der skal indrettes hastighedsdæmpende afværgeforanstaltninger på vejen a-b, som sammen med den planlagte belysning kan være i form af vejbumper, som er en eftervist effektiv foranstaltning til at skabe sikker færdsel.

Der bør angives tydelige gang- og cykellinjer/afstribninger for at reducere konflikter mellem bløde og hårde trafikanter. Herudover bør behovet for bakning med biler og tung trafik fra parkeringsbåse og på kørebanearealerne minimeres eller helt undgås. Dette tiltag kan dog ikke sikres med lokalplanen, men ved politiets godkendelse af vejprojektet kan politiet stille krav om afstribning og skiltning.

Der bør efter planens realisering og senest efter anlæg af vejen iværksættes program for overvågning med henblik på at identificere uforudsete, væsentlige negative virkninger og træffe enhver hensigtsmæssig afhjælpende foranstaltning for trafikafvikling og -sikkerhed.

9.3.7. Sammenfattende vurdering

Det kan ikke udelukkes, at der kan ske en påvirkning på trafikafvikling- og sikkerhed ved forlægning af vejen Havnen. Den valgte vej- og parkeringsindretning bør ske ud fra en afvejning mellem hensigtsmæssig indretning til vareindlevering og trafikcirkulation over for hensynet til behovet for antallet af parkeringspladser.

For at undgå en væsentlig påvirkning på trafikafvikling- og sikkerhed, er der overvejet afværgetiltag. Der er i lokalplanforslaget indarbejdet bestemmelser, der tydeliggør de forskellige trafikarealers anvendelse og adskiller de hårde og bløde trafikanter.

I planforslaget tilføjes der ligeledes bestemmelser om, at vejen a-b skal indrettes med hastighedsdæmpende foranstaltninger for at skabe den fornødne trafiksikkerhed.

Derudover kræver vejprojektet godkendelse fra politiet, hvor der kan sikres tydeliggøres gang- og cykellinjer/afstribninger for at reducere konflikter mellem fodgængere, cyklister samt biler og tung transport. Her vil der også være fokus på behovet for bakning fra parkeringsbåse og på kørebanearealerne, der bør undgås, da det erfaringsmæssigt øger risikoen for uheld mellem biler og fodgængere. Lokalplanen sikrer at der tages hensyn til oversigtsforhold ved behov for udbakning.

Det endelige vejprojektet skal tage hensyn til svingradier og manøvreareal for lastbiler til vareindlevering, renovationsvogne og lignende større transportere med ærinde på havnen.

10. BEFOLKNINGENS LEVEVILKÅR – STØJ

Kapitlet beskriver de sandsynlige påvirkninger af befolkningens levevilkår i forhold til mulig påvirkning af støj.

10.1 METODE OG AFGRÆNSNING

10.1.1. Datagrundlag

Lokalplanforslaget lægger op til, at der etableres både erhverv og boliger i samme bygninger og i området ved den eksisterende havn. Det kan derfor ikke udelukkes, at der vil blive udfordringer med støj - herunder støj fra både, vedligeholdelse af både og generel støj fra havneaktiviteterne i området. Der gennemføres derfor kvalitative vurderinger ud fra eksisterende data af støj ved boliger og ferieboliger fra følgende aktiviteter: Restauranter med udeservering, vareindlevering, håndtering af både støj fra linesmæk i master og vinteropbevaring af både. På grund af støjklidernes udefinerede karakter foretages ikke en beregning af støjen i dette stadie, men i stedet en vurdering af, om der vil forekomme støjgener, og hvordan disse eventuelt kan afhjælpes.

Det forventes, at virkeliggørelsen af plangrundlaget vil medføre støj fra varekørsel, læssezoner og en øget mængde af trafik i området.

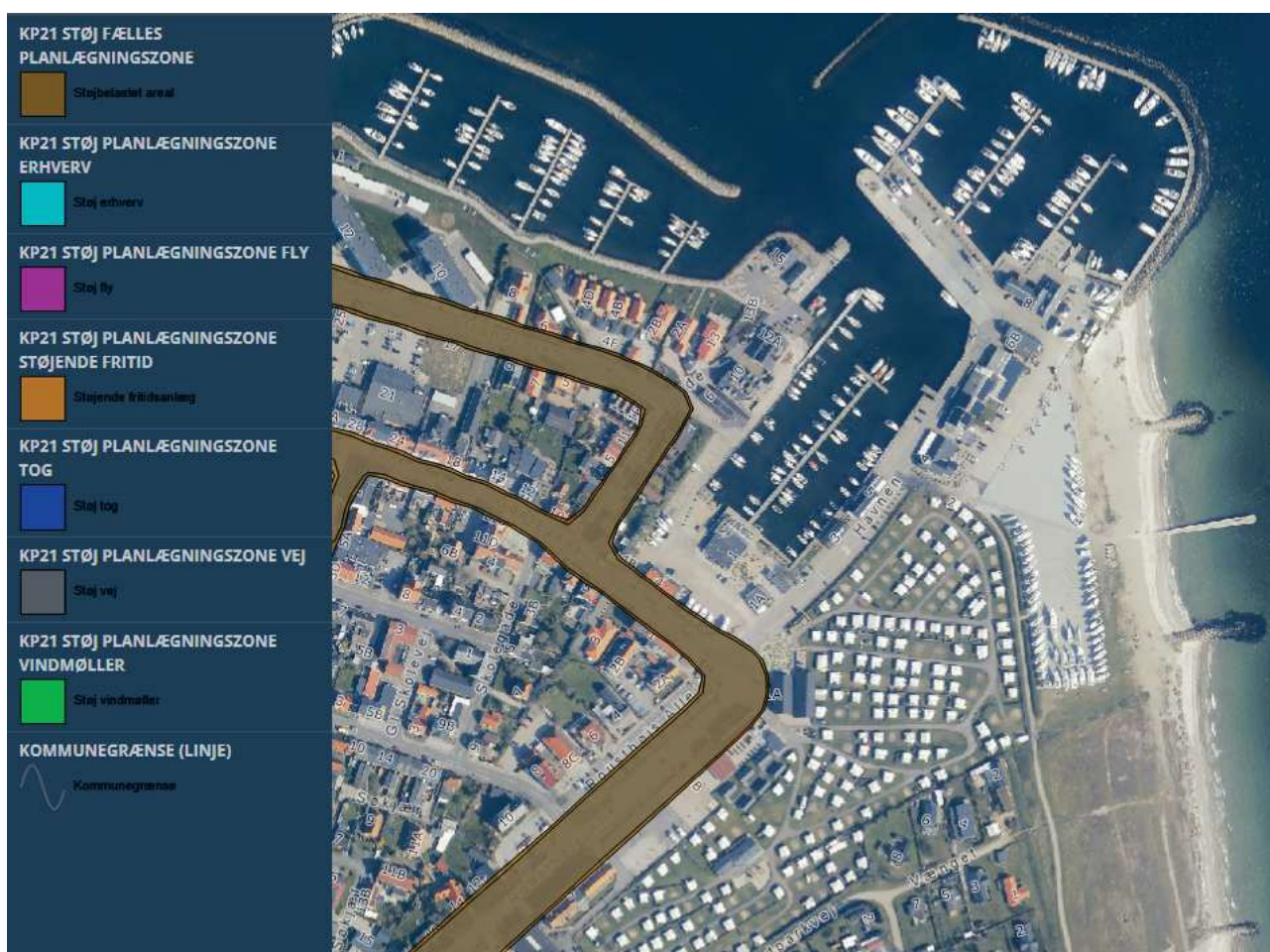
Der er lavet trafikstøjsberegninger i programmet SoundPLAN® og nærmere vurderinger af støj fra erhverv og lystbådehavn findes i Bilag 4. Trafikintensiteten er fremskrevet lineært med 2 procent per år til 2034. De anvendte trafikoplysninger stammer fra Hedensteds kommunes hjemmeside, mens andel tung trafik stammer fra Mastra.

Datagrundlaget vurderes at være **tilstrækkeligt**.

10.2 EKSISTERENDE FORHOLD

Planområdet påvirkes i dag i en vis grad af støj fra Odelsgade og Havnen. Der er ingen trafikdata for vejen Havnen. Hedensted Kommune estimerer årsdøgnstrafikken til at udgøre 500. På Odelsgade er der i 2020 foretaget en trafiktælling på 3.537. /58/

I Hedensted Kommuneplan 2021-2033 fremgår, at arealerne nær Havnegade, Odelsgade og Roussthøjs Alle kan være støjbelastede, se *Figur 10-1*.



Figur 10-1 Udpegede støjbelastede arealer i Kommuneplan 2021-2033

Lokalplanområdet anvendes til blandede byformål og omfatter lystbådehavn Juelsminde Havn & Marina og de tilstødende havnearealer, som rummer både aktiviteter, der understøtter det maritime miljø, som bådehuse, servicearealer og bådebroer samt funktioner; som restauranter, legeplads, ishuse og butikker, der alle giver anledning til støjpåvirkninger i området. Der er ikke virksomheder uden for lokalplanområdet, som giver anledning til virksomhedsstøj inden for området.

I området findes desuden store trafikarealer og parkeringspladser, som også giver anledning til støj.

Lokalplanforslaget omfatter desuden Juelsminde Strand Camping, som er en støjfølsom anvendelse i henhold til Miljøstyrelsens vejledninger.

10.2.1. Miljømål - støj

Trafikstøj

I Miljøstyrelsens vejledning nummer 4/2007 "Støj fra veje" /59/ er de vejledende grænseværdier for vejtrafikstøj anført, som vist i

Område	Grænseværdi
Rekreative områder i det åbne land, sommerhusområder, campingpladser og lignende.	L _{den} 53 decibel

Boligområder, børnehaver, vuggestuer, skoler og undervisningsbygninger, plejehjem, hospitaler og lignende. Desuden kolonihaver, udendørs opholdsarealer og parker.	L _{den} 58 decibel
Hoteller, kontorer med videre.	L _{den} 63 decibel

Figur 10-2.

De vejledende støjgrænser anvendes ved nyetablering af veje, men kan anvendes som grundlag for en vurdering af støjbelastningen af omgivelserne fra eksisterende veje.

Område	Grænseværdi
Rekreative områder i det åbne land, sommerhusområder, campingpladser og lignende.	L _{den} 53 decibel
Boligområder, børnehaver, vuggestuer, skoler og undervisningsbygninger, plejehjem, hospitaler og lignende. Desuden kolonihaver, udendørs opholdsarealer og parker.	L _{den} 58 decibel
Hoteller, kontorer med videre.	L _{den} 63 decibel

Figur 10-2 Vejledende støjgrænser for vejstøj /59/

Campingpladser betragtes som særligt støjfølsomme og bør ikke udlægges, hvor støjniveauet er højere end 53 decibel. Derimod kan campingpladser, som ligger i et byområde nær transportmidler og byens øvrige faciliteter, udlægges ved højere niveauer. Det bør tilstræbes, at campingpladser ikke udlægges, hvor støjen er højere end 58 decibel, men i situationer, hvor der ikke findes alternative placeringsmuligheder, kan der accepteres niveauer helt op til 68 decibel. /59/

Der kan i visse situationer planlægges nye, støjisolerede boliger (og tilsvarende anvendelse) under forudsætning af, at følgende er opfyldt:

- Alle udendørs områder, der anvendes til ophold i umiddelbar tilknytning til boligerne, har et støjniveau lavere end døgnværdien (L_{den}) 58 decibel.
- Udformningen af boligens facader sker, så der er et støjniveau på højst L_{den} 46 decibel indendørs i sove- og opholdsrum med åbne vinduer (for eksempel med særlig afskærmning uden for vinduet, eller særligt isolerende konstruktioner).
- Boligerne orienteres, så der så vidt muligt er opholds- og soverum mod boligens stille facade og birum mod gaden.

Der bør aldrig planlægges for boliger eller støjfølsom anvendelse i øvrigt, hvor støjniveauet er højere end 68 decibel. /58/

Bygningsreglementets krav til indendørs støjniveau med lukkede vinduer skal altid være overholdt, for at bygningen kan tages i brug.

Virksomhedsstøj

I planlægningssituationer skal nedenstående vejledende grænseværdier fra Miljøstyrelsen /60/, vist i Figur 10-3, lægges til grund ved vurdering af, om et område er støjbelastet.

Mandag – fredag:	Mandag – fredag:	Alle dage
07.00 – 18.00	18.00 – 22.00	22.00 – 07.00

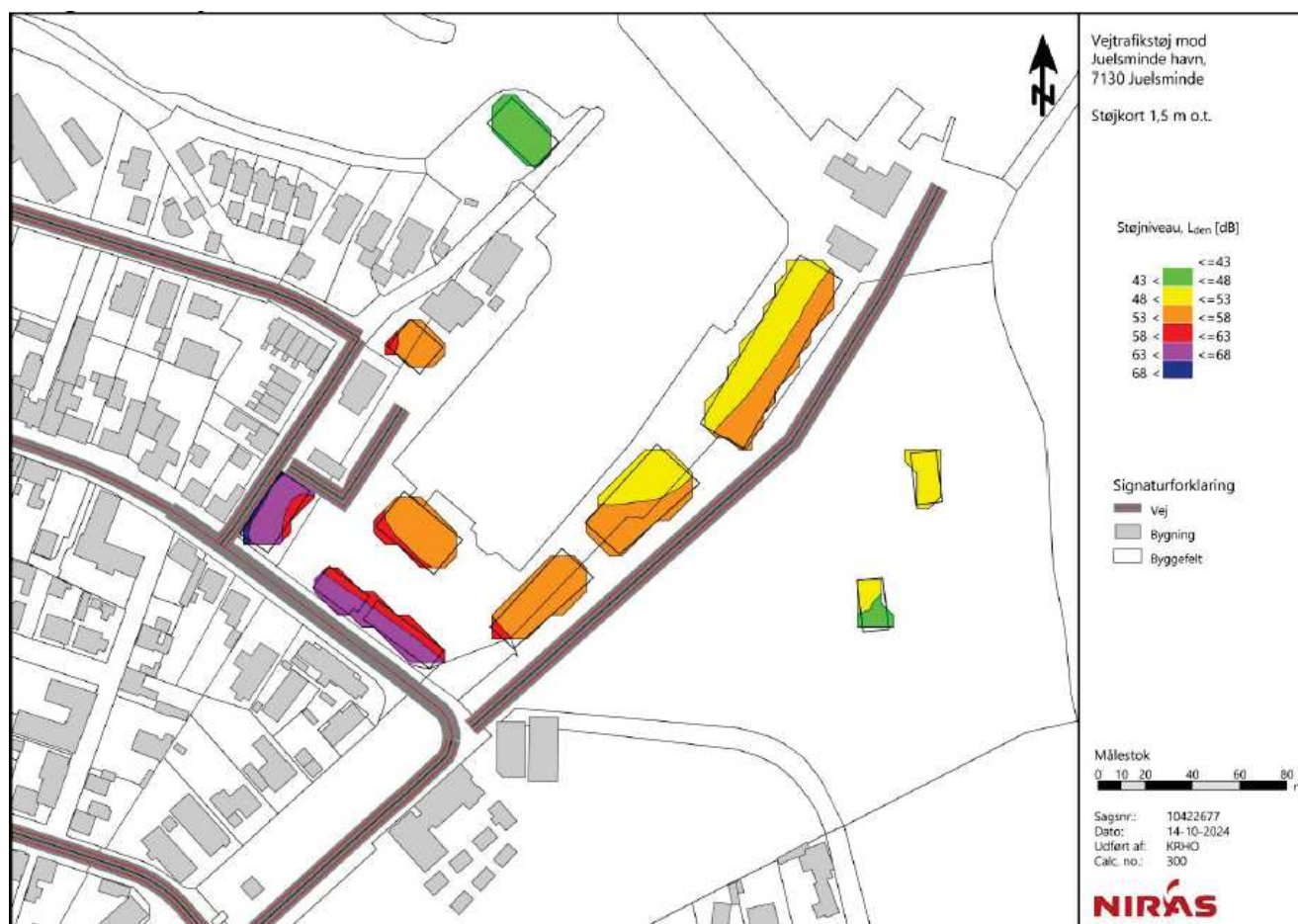
	Lørdag: 07.00 – 14.00	Lørdag: 14.00 – 22.00	(maksimalværdier om natten er anført i parentes)
		Søndag og helligdage: 07.00 – 22.00	
Centerområder	55 decibel	45 decibel	40 (55) decibel

Figur 10-3 Grænser for virksomhedsstøj /60/

10.3 VURDERING AF PÅVIRKNINGER

10.3.1. Støj fra trafik

I Bilag 4 er der foretaget beregninger af støjpåvirkninger fra trafikken på de omkringliggende veje. På Figur 10-4 fremgår støjen 1,5 meter over terrænen. Der er også lavet beregninger i henholdsvis 5 og 10 meter over terrænen, disse er sammenlignelige med beregningen i 1,5 meter over terrænen, derfor vil fokus i det følgende være på denne.



Figur 10-4 - Trafikstøjsberegning for byggefelter (Bilag 4)

På ovenstående støjkort angiver røde, lilla og blå farver, hvor den vejledende grænseværdi for boliger på $L_{den} \leq 58$ decibel er overskredet, og gule, grønne og orange farver angiver, hvor grænseværdien er overholdt.

Det kan konkluderes, at byggefelt 1, 7, 8 og 9 kan overholde vejledende grænseværdier for boliger og lignende, $L_{den} \leq 58$ decibel, i alle højder. For byggefelt 2, 4, 5, 6 og 10 overskrides de vejledende grænseværdier for boliger på dele af byggefelterne.

Som afværgeforanstaltning skal der derfor sikres, at Miljøstyrelsens vejledende indendørs grænseværdier for trafikstøj kan overholdes ved åbne vinduer. Det kan ske med særlig afskærmning uden for vinduer, eller særligt isolerende konstruktioner, herunder for eksempel russervinduer.

I byggefelt 3 er støjniveauet så højt, at der vil være en væsentlig påvirkning ved etableres at boliger i stueetagen. Facaden i stueetagen mod Havnegade er udsat for støj på over L_{den} 68 decibel. Som afværge bør indskrives det i lokalplanen, at der ikke kan etableres boliger i stueetagen i byggefeltet. På de øvrige etager i byggefelt 3 vil der kunne etableres boliger med facadeisolering fra 1. sal og op.

Der bør kun etableres altaner på facader med en støjbelastning på $L_{den} \leq 58$ decibel, hvilket betyder, at der ikke umiddelbart kan etableres altaner i byggefelt 3, 4 og 5. Det sikres med lokalplanen, at de vejledende støjgrænser skal overholdes, så der kan opsættes altaner i byggefelterne, hvis grænseværdierne kan overholdes.

Ved at sikre, at de vejledende grænseværdier overholdes vurderes det, at der ikke sker en væsentlig påvirkning fra trafikstøj.

Juelsminde Strand Camping er en støjfølsom anvendelse i henhold til Miljøstyrelsens vejledninger. Da campingpladsen er beliggende i et byområde vurderes det, at denne ikke skal overholde den lave grænseværdi på $L_{den} \leq 53$ decibel ved ombygninger eller ændrede anvendelser. Campingpladsens område, lokalplanens delområde III, vurderes at være belastet af trafikstøj særligt fra Havnen og Rousthøjs Alle. Delområde III planlægges kun på rammeniveau til rekreative formål. Der fastlægges ikke yderligere bestemmelser for dette område, da det forudsættes, at der tilvejebringes et særskilt plangrundlag for dette. Det vurderes ikke nærmere. Men i den videre planlægning for delområde I, skal det sikres, at de vejledende grænseværdier for trafikstøj overholdes, så der ikke sker en væsentlig påvirkning.

10.3.2. Støj fra virksomheder

Lokalplanforslaget giver mulighed for etablering af spisesteder, liberale erhverv og detailhandel (ikke dagligvarebutikker). Dette er sammenligneligt med den eksisterende anvendelse af området, men med lokalplanforslaget åbnes også op for boliger.

Varelevering til spisestederne vil foregå på Odelsgade og vejen Havnen, der er offentlige veje. Støjen fra vareleverancen er derved ikke omfattet af støjgrænser til ekstern støj fra virksomheder. Der vil i natperioden med den korte afstand til boligerne sandsynligvis være overskridelse af krav til det maksimale støjniveau ved en vareleverance. Det vurderes derfor at vareleverancer til fremtidige spisesteder skal begrænses til dagperioden. Det samme er gældende for butikker. Da spisesteder typisk kun har 1 til 2 vareleverancer på en dag, vil den del af støjen, som tilknyttes hver virksomhed, samlet set ikke bidrage med betydende støj til omgivelserne. Det forudsættes også at være gældende for mindre udvalgsvarebutikker, men det kan være variere alt efter, hvilke typer butikker der etableres og være sæsonafhængigt. Det vurderes heller ikke, at de nuværende virksomheder i områder bidrager med betydende støj.

Varemodtagelserne anbefales dog af hensyn til naboer at placeres hensigtsmæssigt, så transporten med paller og trådbure til og fra varebil til restauranterne og butikkerne minimeres.

Støj fra spisende gæster på en restaurant kan ikke standardiseres, da det afhænger af antal gæster og deres adfærd, hvilket gør det svært at vurdere detaljeret. Støj indendørs gennem etagedækket til boliger reguleres af bygningsreglementet, og behandles derfor ikke i denne vurdering. I andre projekter har det rådgivende ingeniørfirma Niras estimeret et støjniveau fra udeservering på omkring 55 decibel(A) med 10 meters afstand til 25 gæster. Det er uproblematisk i dagperioden i centerområder, men der kan være overskridelser af støjgrænseværdierne i aftenperioden, afhængig af deres adfærd og antal. Det anbefales desuden, at udeservering ikke foregår efter klokken 22 af hensyn til overskridelser af natværdier. Dette kan dog ikke reguleres med lokalplanlægningen.

For at mindske støjgener fra udeserveringsområderne og overholde grænseværdierne tilføjes det i lokalplanen, at der ved etablering af udeservering skal sikres, at de omkringliggende boliger ikke får en støjpåvirkning, der overskrider Miljøstyrelsens vejledende støjkrav. Der gives derfor med lokalplanen mulighed for at opsætte faste og mobile støjafskærmning ved udeserveringsområderne, så de nærmeste boligfacader afskærmes fra områderne med udeservering, . Med lokalplanen gives der derudover mulighed for etablering af overdækninger i kantzonerne.

Der vil også kunne være støj fra personer, der bevæger sig langs kajkanten, men da støjen foregår på et offentlig område, er den ikke reguleret af miljøbeskyttelsesloven og dermed ikke omfattet af grænseværdier.

Ved indarbejdelse af ovenstående afværgetiltag vurderes der ikke at være en væsentlig påvirkning fra virksomheder.

10.3.3. Støj fra lystbådehavnen

Centerområdet i delområde I, strækker sig uden om en del af lystbådehavnen. Ligeledes findes plads til bådoplægning i delområde II, og der vil forekomme aktivitet omkring bådene i begge områder. Støj fra håndtering af både betragtes som uorganiseret fritidsaktivitet. Støj fra uorganiserede fritidsaktiviteter er ikke regulerede i henhold til miljøbeskyttelsesloven. Men det anbefales, at der opstilles begrænsninger for aktivitetstidsrummet, således særligt støjende aktiviteter begrænses til dagperioden eller få weekender om året. Støjkilderne fra håndtering af både; langsom sejlads i havnen og fortøjning vurderes ikke at medføre nogen væsentlige støjgener.

Både opbevaret i havnen eller på oplægningspladsen kan på blæsende nætter være generende, idet vinden rusker i overdækninger eller smækker med liner ved masten. Disse støjkilder er ikke reguleret ved miljøbeskyttelsesloven, men det anbefales, at der opstilles krav til opstramning af liner og overdækninger, samt opfordring til at anvende master med indvendigt linetræk.

Det er ikke muligt med planforslagene at sikre ovenstående i forhold til lystbådehavnen, men kan sikres med frivillige aftaler gennem dialog med lystbådehavnen.

10.3.4. Afværgeforanstaltninger og overvågning

For at mindske påvirkninger ved realisering af planforslaget bør følgende afværgeforanstaltninger indarbejdes.

Der indskrives derfor følgende i lokalplanforslaget:

- At der ikke må etableres boliger i stueetagen i byggefelt 3.
- At der kun må etableres altaner, hvis de vejledende støjgrænser kan overholdes.
- At det skal sikres, at de vejledende støjgrænser overholdes, når der etablering udeservering, og herunder gives mulighed for etablering af mobile og faste støjskærme på terræn.

Til ovenstående punkter kan tilføjes, at der på de øvrige etager i byggefelt 3 vil der kunne etableres boliger med facadeisolering fra 1. sal og at udeservering ikke bør foregå efter klokken 22 af hensyn til overskridelser af natværdier.

Der skal sikres særlig afskærmning uden for vinduer, eller særligt isolerende konstruktioner, som sikrer, at Miljøstyrelsens vejledende indendørs grænseværdier for trafikstøj kan overholdes ved åbne vinduer for byggefelt 2, 4, 5, 6 og 10.

Varemodtagelserne anbefales af hensyn til naboer placeres hensigtsmæssigt, så transporten med paller og trædbure til og fra varebil til restauranterne og butikkerne minimeres.

Det anbefales, at der laves aftale med lystbådehavnen om krav til opstramning af liner og overdækninger, samt opfordring til at anvende master med indvendigt linetræk.

Der vurderes ikke at være behov for overvågning i forhold til støj.

10.3.5. Kumulative effekter

Ved vurdering af støjpåvirkninger i henhold til miljøvurderingsloven skal indgå en vurdering af de mulige kumulative effekter af støj fra alle støjkilder, der kan påvirke et støjfølsomt område. Der er dog i miljøvurderingsloven ikke et krav om en bestemt beskyttelse af de enkelte boliger i forhold til støj, og heller ikke krav om, at bestemte grænseværdier skal overholdes. Reglerne i miljøvurderingsloven har således alene processuel karakter.

Det er en vurdering af støjen fra hver enkelt virksomhed, der lægges til grund, når det afgøres om et område er støjbelastet, det vil sige en overskridelse af Miljøstyrelsens vejledende grænseværdier. Det er således en del af reguleringsredskabet, at et støjfølsomt område kan blive udsat for støj fra flere virksomheder, der hver især giver anledning til støj, som svarer til grænseværdierne.

De kommende støjfølsomme anvendelser, for eksempel boliger, kan blive udsat for både virksomhedsstøj fra flere virksomheder på en gang, samt virksomhedsstøj og trafikstøj. Miljøbeskyttelsesloven kan kun gribe ind over for den enkelte virksomhed, det vil sige at der ikke tages højde for den kumulative støj, og hvordan naboen vil opfatte støjen. Der findes således ingen grænseværdier for den kumulerede støj fra flere virksomheder eller for kumuleret støj fra virksomheder og trafik.

Hvis de støjbidrag fra virksomheder, for eksempel udeservering ved den enkelte bolig skulle være lige store eller næsten lige store, vil det betyde, at den samlede støj ved naboen er maksimalt 3 decibel højere end i en situation med kun en virksomhed.

Det er karakteristisk, at en ændring af et støjniveau på 3 decibel af mennesker opleves som en lille, men hørbar ændring.

Når støj fra forskellige kilder, såsom trafik og virksomhedsaktiviteter, optræder samtidig, kan de påvirke hinanden. Nogle gange kan støjen fra én kilde maskere lyden fra en anden, mens i andre tilfælde kan de forskellige støjkilder forstærke den samlede

påvirkning. Sammenholdt med den eksisterende baggrundsstøj i området fra blandt andet lystbådehavnen vil den kumulative støj opfattes mere diffus.

De kumulative støjpåvirkninger vil være størst i sommerturist højsæsonen, da det er her, at der primært vil ske udeservering og trafikken må forventes at være størst.

Det vurderes, at der samlet set ikke vil ske en væsentlig kumulativ støjpåvirkning af støjfølsomme anvendelser.

10.3.6. Sammenfattende vurdering

Planområdet er belastet af trafikstøj og derfor er der foretaget beregninger af den fremtidige trafikstøjsbelastning. Der kan være en væsentlig påvirkning, hvis der ikke foretages afværgetiltag. På baggrund af beregningerne viser det sig nødvendigt med støjisolering i facaden ved boliger i en række af byggefeltene. Der bør derfor sikres med lokalplanen, at Miljøstyrelsens vejledende grænseværdier overholdes indendørs og på opholdsarealer. Derudover bør der muligvis etableres altaner på facader med en støjbelastning på $L_{den} \leq 58$ decibel, hvilket betyder, at der ikke kan etableres altaner i byggefelt 3, 4 og 5

I den videre planlægning for delområde III – Juelsminde Strand Camping, skal det sikres, at de vejledende grænseværdier for trafikstøj overholdes, således der ikke sker en væsentlig påvirkning.

Lokalplanen giver mulighed for etablering af spisesteder, liberale erhverv og detailhandel (ikke dagligvarebutikker). Dette er sammenligneligt med den eksisterende anvendelse af området, men med lokalplanen åbnes også op for boliger.

Der er ikke virksomheder uden for lokalplanområdet, som giver anledning til virksomhedsstøj inden for området.

Det vurderes, at virksomhedernes vareleveringer giver anledning til støjbidrag, som dog ikke er væsentlig, under forudsætning af at varemottagelserne af hensyn til naboer placeres hensigtsmæssigt, så transporten med paller og trådbure til og fra varebil til restauranterne og butikkerne minimeres. Ved udeservering for restauranter kan der ske anledning til overskridelse af støj i aftenperioder. Der bør derfor stilles krav om afskærmning af udeserveringsområderne. Med lokalplanen gives der mulighed for etablering af overdækninger i kantzonerne. Lokalplanen bør også give mulighed for, eventuelt mobile, støjskærme på terræn. Det anbefales desuden at udeservering ikke foregår efter klokken 22 af hensyn til overskridelser af natværdier. Dette kan dog ikke reguleres med lokalplanlægningen.

Der vil ved blæsende nætter kunne opleves gener fra nærheden for boliger til lystbådehavnen. Dette forhold kan ikke reguleres med lokalplanen eller miljøbeskyttelsesloven, så det anbefales, at der laves en aftale med lystbådehavnen om krav til opstramning af liner og overdækninger, samt opfordring til at anvende master med indvendigt linetræk.

Det vurderes, at der samlet set ikke vil ske en væsentlig kumulativ støjpåvirkning af støjfølsomme anvendelser.

11. KLIMATISKE FAKTORER

Kapitlet beskriver de sandsynlige påvirkninger klimatiske faktorer kan have på planområdet ved en realisering af kommuneplantillæg nummer 23 og lokalplan nummer 1213.

11.1 METODE OG AFGRÆNSNING

Jævnfør afgrænsningen skal der vurderes på klimaforandringernes påvirkning på planområdet i forhold til forhøjet grundvandsstand og havstand samt af oversvømmelser fra stormflod og regnvandshåndtering.

11.1.1. Datagrundlag

Som baggrund til vurderingerne benyttes vandhåndteringsplanen, der er udarbejdet til lokalplanforslaget. I vandhåndteringsplanen er der udarbejdet analyser i Scalgo Live og Scalgo-Tuflow af ekstrem regn og oversvømmelser.

Datagrundlaget vurderes at være **godt**.

11.2 EKSISTERENDE FORHOLD

Terrænet inden for planområdet er beliggende omtrentligt i kote 0,1 til omtrentligt kote 2,3. De fleste steder er arealet over kote 0,8. Arealet er lavest ved Juelsminde Strand Camping. Langs havnebassinet er koten i omtrentligt kote 1,4. /61/

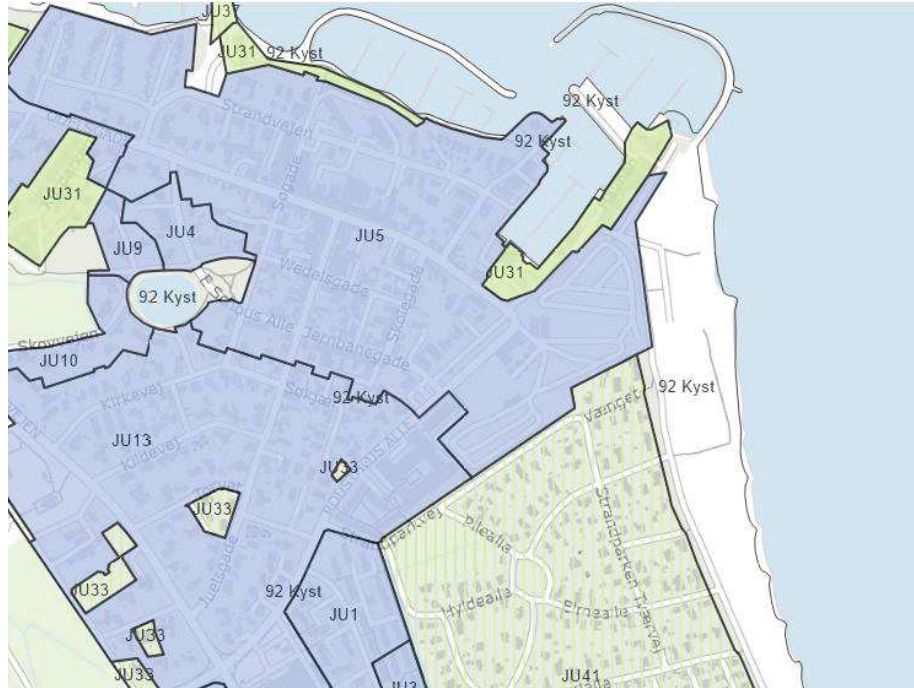
11.2.1. Hverdagsregn

En del af planområdet i form af dele af Juelsminde Strand Camping er omfattet af Landvindingslaget Søkjærs område. Landvindingslaget Søkjær har en række kanaler, der håndterer hverdagsregn. Derudover ejer og drifter Landvindingslaget Søkjær pumper, der sikrer vandet kan pumpes fra kanalerne ud i Kattegat.

Hedensted Kommunes Spildevandsplan beskriver de nuværende og fremtidige forhold for afledning af hverdagsregn. Oplande i spildevandsplanen ses af Figur 11-1. /64/

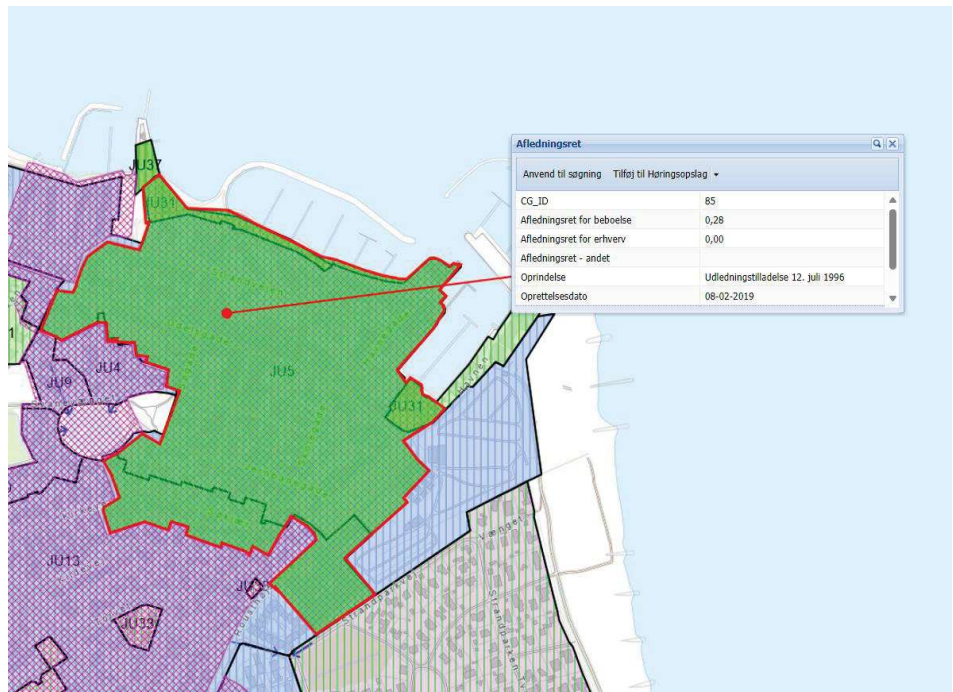
Oplandene for planområdet håndterer regnvand på følgende måde: /61//65/

- Regnvand fra opland JU31 nedsiver på den enkelte ejendom eller tilsluttes privat rørledning eller dræn. Sandsynligvis ledes regnvandet fra disse bygninger og befæstede arealer direkte til havnebassinet.
- Regnvand fra opland JU5 ledes til kanal 1 ejet af Landvindingslaget Søkjær.



Figur 11-1 Opdeling i oplande. Udsnit fra Hedensted Kommunes Spildevandsplan 2015-2020. De lilla oplande har separat kloak. De grønne oplande har spildevandskloak. /65/

Hedensted Kommune har sidenhen lavet en opdatering, hvor den sydligste del af JU31 er kommet med i JU05, som vist på Figur 11-2.



Figur 11-2 Reviderede oplande i området ved Juelsminde Havn. Med rødt er markeret det opland, som leder hverdagsregn via Hedensted Spildevands regnvandskoak til kanal 1 ejet af Landvindingslaget Søkjær (udløb U5 i udledningstilladelsen). /61/

11.2.2. Ekstrem regn

Når der ikke er mere kapacitet i de eksisterende afvandingsystemer, vil overfladevand strømme på terræn. Afvandingsystemer inkluderer kloakker, kanaler, LAR-anlæg, vejgrøfter, dræn med mere.

Det samme er gældende for ikke-befæstede arealer, når der ikke kan nedsive mere regnvand. I disse tilfælde vil regnvand også strømme på terræn.

Landvindingslaget Søkjærs kanaler kan håndtere noget af den ekstremregn, der falder i planområdet. Under ekstremregn er der områder uden for afgrænsningen af landvindingslaget Søkjær, der afvander ekstremregn til kanalerne.

På nedenstående figur ses en analyse for ekstraregn på terræn for 81 mm nedbør. Dette svarer til en 100 års hændelse med en varighed på 24 timer for perioden 2041-2070, jævnfør DMI Klimaatlas for Klimascenariet RCP 4.5, der svarer til, at Paris aftalen realiseres.

Der har dog være andre områder af Danmark, der i de seneste år har oplevet nedbørshændelser, der overstiger 81 mm på et døgn betydeligt.



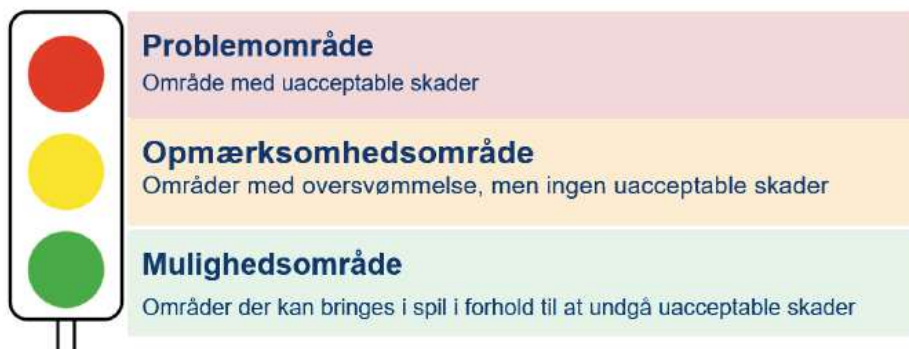
Figur 11-3 Risikospots for oversvømmelse og strømningsveje på terræn ved 81 mm nedbør på terræn, der ikke nedsiver, fordampes eller bortledes. De mørkeblå streger angiver strømningsveje på terræn.

Som et supplement er der også gennemført en SCALGO-Tuflow analyse for en nedbørshændelse med en kortere varighed end 24 timer. Der er nogenlunde

sammenfald i forhold til risikospots for oversvømmelse under ekstremregn mellem analyserne.

På baggrund af skybrudsanalyserne er defineret de væsentligste problemområder, opmærksomhedsområder og mulighedsområder inden for planområdets afgrænsning. Se Figur 11-4.

Områderne dækker over følgende:



Figur 11-4 De væsentligste problemområder, opmærksomhedsområder og mulighedsområder indenfor lokalplanens afgrænsning.

11.2.3. Risikoområde – Stormflod

Juelsminde by, inklusiv lokalplanområdet er udpeget som et risikoområde af kystdirektoratet. Udpegningen er sket på grund af risikoen for oversvømmelse fra hav./62/ På baggrund af udpegningen har Hedensted Kommune udarbejdet en risikostyringsplan, hvor målet er en højvandsbeskyttelse af Juelsminde by.

Der startes der med en trinvis højvandssikring op til kote 2,5 meter DVR90, der ifølge risikostyringsplanen dækker en 100 års stormflod i 2115. Efter igangsættelse af højvandssikringen skal kommunen derefter beslutte om der er brug for at forøge koten til højvandsbeskyttelsen. /63/ Planerne for højvandssikringen fremgår i ansøgning til Kystpuljen 2023 og er beskrevet i afsnit 3.5.2 under kumulative projekter.

Kystdirektoratet har vurderet at en statistisk 100 års hændelse i Juelsminde er 183,9 cm DVR90. /62/ På Figur 11-5 fremgår oversvømmende arealer ved 184 cm og dertil må der være bølger, der øger oversvømmelsesomfang.



Figur 11-5 Oversvømmede arealer ved en stormflod i 184 cm, hvilket svarer til en nutidig 100-års hændelse. /61/

Ved en nutidig 20-års hændelse vil arealet langs havnebassinet være oversvømmet (se Figur 21). Der kan forventes et bølgetillæg under en 20-års stormflod, hvilket vil betyde, at et større område reelt vil være i risiko for oversvømmelse.

En stormflodsvandstand der i dag forekommer statistisk set hvert 100. år vil i fremtiden forekomme langt oftere.



Figur 11-6 Arealer der oversvømmes ved en vandstand i kote 1,59 DVR90, hvilket jævnfør Kystdirektoratets højvandsstatistik fra juli 2024 svarer til en nutidig 20-års hændelse.

11.3 VURDERING AF PÅVIRKNINGER

11.3.1. Hverdagsregn

Med lokalplanforslaget ændres der ikke på de overordnede kloakforhold i området. Spildevandsplanen med dens oplande vil definere systemet.

Hverdagsregnen håndteres forstsat forskelligt inden for planområdet. Hverdagsregn inden for opland U5 kobles på Hedensted Spildevand kloak. Hvis ny bebyggelse eller befæstelse overskrider der mængde, der må afledes, må det forventes at det stilles krav om forsinkelse af regnvand.

Det er muligt at skabe forsinkelse inden for den enkelte matrikel med underjordiske tekniske løsninger. I lokalplanforslaget er der derudover fastlagt mulighed for etablering af et regnvandsbassin på op til 2.300 m² til forsinkelse af regnvand.

Hverdagsregn inden opland U31, der omfatter området langs havnebassinets vestlige kant, kan ikke ledes til Hedensted Spildevands regnvandskloak. Den eksisterende

regnvandskloak i området har ikke kapacitet til at modtage regnvand fra yderligere befæstede arealer.

Ved ny bebyggelse eller ny befæstelse inden for hovedopland JU31, skal regnvand derfor håndteres på egen grund eller udledes til nærliggende recipient i privat ledning.

En del af de ny byggefelter ligger inden for opland U31. Det drejer sig om byggefelt 5-8 og delvis byggefelt 4 og 10.

Ved udledning til havnebassin, skal der gives en tilladelse til udledningen, og der vil blive set på om der skal opsættes krav om rensning. I lokalplan tilføjes en bestemmelse om, at der ikke må anvendes tag- og facadematerialer, der indeholder bly.

Havvandsstigningen vil betyde, at der i højere grad vil stå vand i regnvandsudløb. Det vil derfor inden år 2100 blive nødvendigt at etablere pumper på samtlige udløb til Kattegat og havnebassinet fra lokalplansområdet. Med mulige gængse tekniske løsninger vurderes hverdagsregnen ikke at give væsentlige påvirkninger på planområde.

11.3.2. Ekstrem regn

De overordnede strømningsveje ind og ud på matriklerne ændres ikke ved lokalplanforslaget, og kapaciteten opretholdes. En bestemmelse fastlægger også dette i lokalplanforslaget.

Ved ekstrem regn vil der dog komme nedbør på terræn, og mængden vil forøges med klimaforandringer. Ved en realisering af lokalplanforslaget forventes der at være flere beboere og andre, der kan blive generet af ekstrem regnen, og at der potentielt vil være en væsentlig påvirkning.

I vandhåndteringsnotatet nævnes, at der kan arbejdes med at ekstremregn midlertidigt støver på terræn på parkeringsarealer med mere, hvor det ikke forvolder skade. I lokalplanen er derfor tilføjet at veje og parkeringsarealer skal indrettes, så de kan oversvømmes i forbindelse med ekstremregn og stormflod.

Derudover afhænger påvirkningerne af, hvordan bygninger etableres. For at sikre bygningerne tilføjes der i lokalplanforslaget, at ny bebyggelse inden for byggefelterne skal sikres mod ekstremregn og stormflod, og som note til bestemmelsen at gulvkoten kan hæves eller der kan etableres automatiske skodder. Der tilføjes ligeledes i en note til bestemmelser, at det anbefales, at hæve teknikdelen mindst 1 meter over jorden, efter vurdering i det enkelte tilfælde.

Derudover bør planområdet indrettes, så veje, parkeringspladser og grønne arealer er lavereliggende end gulvkoten af bygninger og andre spots, hvor overfladevand kan medføre skade ved oversvømmelse. Der anbefales minimum 25 cm forskel i koten. Der tilføjes en bestemmelse om dette i lokalplanforslaget, og i noten til bestemmelsen anbefales at forskellen er mindst 25 centimeter.

Med indarbejdelse af afværgetiltag vurderes der ikke at være en væsentlig påvirkning ved realisering af projektet.

11.3.3. Stormflod

Planområdet er sårbart både over for oversvømmelse fra havet. Risikoen for væsentlige havvandsoversvømmelser vil være gældende, indtil højvandsbeskyttelsen rundt om Juelsminde er etableret.

Når der vurderes på 2034, hvor plangrundlaget er realiseret, forventes det at højvandsbeskyttelsen er realiseret, og sårbarheden for planområdet vurderes derfor ikke er så høj i forhold til stormflod.

Højvandsbeskyttelsen er på 2,5 meter, hvis beskyttelse ikke forøges inden 2034. Der kan komme en stormflod, der overstiger denne kote eller en stormflod med store bølger, hvilket kan give en oversvømmelse i planområdet. Kommunen er opmærksom på at der efter højvandssikringen skal kigges på, om den skal forøges yderligere. I lokalplanforslaget står der i formålsparagraffen af der skal være mulighed for etablering af anlæg til klimasikring i området.

Derudover vil tiltagene med sikring af bebyggelsen, som nævnt under afsnit 11.3.2 ligeledes bidrage positiv på at reducere påvirkninger fra stormflod.

11.3.4. Kumulativ effekt

Højvandssikringsprojektet nævnt i afsnit 11.2.3 vil i høj grad påvirke realiseringen af planområdet. En realisering af højvandssikringsprojektet vil give en væsentlig positiv kumulativ effekt i forhold til påvirkningerne for højvandsstigninger i planområdet.

11.3.5. Afværgetiltag og overvågning

For at mindske påvirkninger ved realisering af planforslaget er følgende afværgeforanstaltninger indarbejdet i lokalplanforslaget:

- At der ikke må anvendes tag- og facadematerialer, der indeholder bly.
- At ny bebyggelse skal sikres mod ekstremregn og stormflod. I note ved bestemmelserne om tekniske anlæg anbefales det, at hæve tekniskdelen mindst 1 meter over jorden, efter vurdering i det enkelte tilfælde.
- At veje og parkeringspladser skal indrettes, så de kan oversvømmes i forbindelse med ekstremregn og stormflod.
- At veje, parkeringspladser og grønne arealer skal være lavereliggende end omkringliggende bygninger, hvor overfladevand kan medføre skade ved oversvømmelse. I noten anbefales minimum 25 cm forskel i koten.

11.3.6. Sammenfattende vurdering

Lokalplanforslaget ændrer ikke på de overordnede kloakforhold i området, og med mulige gængse tekniske løsninger, vurderes hverdagsregnen ikke at give væsentlige påvirkninger på planområde.

Både stormflod og ekstrem regn kan give udfordringer for planområdet.

Etablering af den planlagte højvandsikring omkring Juelsminde vil mindske risikoen og påvirkningen fra stormflod betydeligt.

For en sikring generelt mod oversvømmelse anbefales en række afværgeforanstaltninger.

12. AFVÆRGETILTAG OG OVERVÅGNING

Miljøvurderingen skal indeholde en beskrivelse af de påtænkte foranstaltninger med henblik på at undgå, forebygge, begrænse eller om muligt neutralisere identificerede væsentlige skadelige virkninger på miljøet.

I forbindelse med udarbejdelse af planforslagene er der foretaget projektilpasninger for at undgå eller begrænse forventede væsentlige skadelige indvirkninger på miljøet.

Det omhandler for eksempel fastlæggelse af materialevalg til bebyggelsen for at sikre ensartet og maritimt udtryk samt etablering af beplantningsbede for at bidrage til biodiversiteten og skabe nogle mere attraktive arealer.

I vurderingerne af miljøpåvirkningerne, er der taget højde for, at de forskellige tilpasninger af planen indgår i plangrundlaget, og derved danner grundlag for vurderingerne af miljøpåvirkningerne.

I de følgende afsnit præsenteres de anbefalede afværgetiltag, som er fremkommet i forbindelse med miljøvurderingsprocessen.

Det er vurderet, at der ikke er behov for afværgetiltag eller overvågning ved flora, fauna og biologisk mangfoldighed, og miljøemnet fremgår derfor ikke af det nedenstående.

12.1 LANDSKAB

For at mindske de væsentlige landskabelige påvirkninger kan det overvejes at indarbejde bestemmelser om mindre volumener i form af lavere højde og bebyggelsesprocent. Formålet med lokalplanen er dog at blandt andet skabe mere liv på havnen og herigennem tættere bebyggelse. Formålet vil således konflikte med mindre bebyggelser, hvorfor afværgetiltagene ikke indarbejdes i lokalplanen.

12.2 BEFOLKNINGENS LEVEVIS – TRAFIK

Der bør indskrives følgende i lokalplanforslaget:

- At der sikres gode oversigtsforhold ved udbakning..
- At der skal anvendes forskellige materialer og belægninger, der tydeliggør de forskellige trafikarealers anvendelse og adskiller de hårde og bløde trafikanter.
- At der skal indrettes hastighedsdæmpende afværgeforanstaltninger på vejen a-b.

Derudover anbefales det som afværgeforanstaltninger, at der bør angives tydelige gang- og cykellinjer/afstribninger for at reducere konflikter mellem bløde og hårde trafikanter. Herudover bør behovet for bakning med biler og tung trafik fra parkeringsbåse og på kørebanearealerne minimeres eller helt undgås. Dette tiltag kan dog ikke sikres med lokalplanen, men ved politiets godkendelse af vejprojektet kan politiet stille krav om afstribning og skiltning.

Der bør efter planens realisering og senest efter anlæg af vejen iværksættes program for overvågning med henblik på at identificere uforudsete, væsentlige negative virkninger og træffe enhver hensigtsmæssig afhjælpende foranstaltning for trafikafvikling og -sikkerhed.

12.3 BEFOLKNINGENS LEVEVIS – STØJ

Der bør indskrives følgende i lokalplanforslaget:

- At der ikke må etableres boliger i stueetagen i byggefelt 3.
- At der kun må etableres altaner, hvis de vejledende støjgrænser kan overholdes.
- At det skal sikres, at de vejledende støjgrænser overholdes, når der etablering udeservering, og herunder gives mulighed for etablering af mobile og faste støjskærme på terræn.

Derudover anbefales der ligeledes følgende afværgeforanstaltninger, men som ikke reguleres af lokalplanen:

- At der skal ske facadeisolering fra 1. sal i byggefelt 3 ved etablering af boliger
- At udeservering ikke bør foregå efter klokken 22 af hensyn til overskridelser af natværdier.
- Opsættelse af særlig afskærmning uden for vinduer, eller særligt isolerende konstruktioner, som sikrer, at Miljøstyrelsens vejledende indendørs grænseværdier for trafikstøj kan overholdes ved åbne vinduer for byggefelt 2, 4, 5, 6 og 10.
- Varemøtagelserne placeres hensigtsmæssigt, så transporten med paller og trådbure til og fra varebil til restauranterne og butikkerne minimeres.
- Aftale med lystbådehavnen om krav til opstramning af liner og overdækninger, samt opfordring til at anvende master med indvendigt linetræk.

12.4 KLIMATISKE FAKTORER

For at mindske påvirkninger ved realisering af planforslaget anbefales følgende afværgeforanstaltninger ved realisering af planforslagene:

- At der ikke må anvendes tag- og facadematerialer, der indeholder bly.
- At ny bebyggelse skal sikres mod ekstremregn og stormflod. I note ved bestemmelserne om tekniske anlæg anbefales det, at hæve teknikdelen mindst 1 meter over jorden, efter vurdering i det enkelte tilfælde.
- At veje og parkeringspladser skal indrettes, så de kan oversvømmes i forbindelse med ekstremregn og stormflod.
- At veje, parkeringspladser og grønne arealer skal være lavereliggende end omkringliggende bygninger, hvor overfladevand kan medføre skade ved oversvømmelse. I noten anbefales minimum 25 cm forskel i koten.

13. KUMULATIVE EFFEKTER

Kumulative effekter, det vil sige planforslagene påvirkninger i samspil med kendte planer eller projekters mulige miljøpåvirkninger, skal vurderes som en del af miljørapporten. Kumulative effekter kan være det, som akkumuleres gradvist over tid, og som forstærkes ved samspillet imellem flere projekter.

Samlet vurderes der ikke at være nogle væsentlige kumulative effekter for miljøemnerne ved realisering af planforslagene.

13.1 BÆREDYGTIG UDVIKLING AF LEVEBYEN OG TURISMEBYEN JUELSMINDE

Projektet er nævnt i afsnit 3.5.1, som et muligt kumulativt projekt. Der er ved gennemgang og vurdering af miljøemnerne ikke vurderet, at der er kumulative påvirkninger med projektet, hvorfor det ikke er behandlet.

13.2 HØJVANDSSIKRING AF JUELSMINDE

Projektet med kyst- og højvandssikring udføres som murkonstruktion i yderafgrænsningen mod vandet, og kan give kumulative påvirkninger.

13.2.1. Landskab

Ved integrering af højvandssikringen med bebyggelsen i byggefeltene vil det ikke medføre en væsentlig kumulativ landskabelig påvirkning, da bebyggelsen inden for byggefeltene vil være højere. Dog kan der ved ophold inden for havneområdet være en mindre påvirkning i form af mindre udsyn til kysten. Dette vurderes dog at være i så begrænset et omfang i forhold til den øvrige bebyggelses påvirkning på landskabet. Der vurderes ikke at være en væsentlig kumulativ påvirkning af kystlandskabet set fra den anden side af Strandbjerg Vig, syd for Hosby, da murkonstruktionen ikke vil kunne ses på afstanden på cirka 2 kilometer.

13.2.2. Klimatiske faktorer

En realisering af højvandsikringsprojektet vil give en væsentlig positiv kumulativ effekt i forhold til påvirkningerne for højvandsstigninger i planområdet.

13.3 STØJPÅVIRKNING

I kapitel 10 vurderes på de kumulative påvirkninger fra alle støjkilder i området. Det vil sige, at det ikke er en vurdering af kumulative projekter, men i højere grad fra den generelle støj i området. De øvrige støjkilder i området vil være ens for både referencescenariet og ved en realisering af planforslagene.

De kumulative støjpåvirkninger vil være størst i sommerturisthøjsæsonen, da det er her, at der primært vil ske udeservering og trafikken må forventes at være størst. Det vurderes, at der samlet set ikke vil ske en væsentlig kumulativ støjpåvirkning af støjfølsomme anvendelser.

14. EVENTUELLE USIKKERHEDER OG MANGLER

Det skal, jævnfør miljøvurderingsloven, beskrives, hvilke metoder, der er anvendt til identificeringen af de væsentlige virkninger på miljøet, herunder oplysninger vedrørende eventuelle vanskeligheder, for eksempel tekniske mangler eller manglende viden.

Metoder til vurdering af miljøpåvirkningerne er beskrevet tidligere i rapporten under hvert miljøemne.

Samlet vurderes datagrundlaget at være tilstrækkeligt med analyser og eksisterende data, som vurderinger er foretaget ud fra. For både landskab og klimatiske faktorer vurderes datagrundlaget at være godt, da der er udarbejdet visualiseringer og en vandhåndteringsplan, som vurderinger kan foretages ud fra.

15. SAMMENFATTENDE VURDERING

Det er vurderet, at der ved en realisering af planforslagene ikke er væsentlige påvirkninger for miljøemnet flora, fauna og biologisk mangfoldighed, jævnfør kapitel 8.

Tilsvarende kan der indarbejdes afværgeforanstaltninger, så der ikke sker væsentlige påvirkninger for miljøemnerne trafik, støj og klimatiske faktorer.

Omvendt vurderes det, at der kan være væsentlige visuelle landskabelige påvirkninger tæt på planområdet.

16. REFERENCER

Indledning

- /1/ Larsen, Sanne Vammen; Kørnøv, Lone; Christensen, Per 2015, Overvågning i VVM - Naturbeskyttelse og infrastrukturprojekter i Danmark.
- /2/ Hedensted Kommune et al., Bæredygtig Udvikling af Levebyen og Turismebyen Juelsminde – Prækvalifikation til totalentreprise, 2024.
- /3/ Hedensted Kommune, Kystsikring på vej: Mens højvande truer får Juelsminde kæmpe millionbeløb til at sikre kysten i fremtiden, ritza, 2023, <https://via.ritza.dk/pressemeddelelse/13765602/kystsikring-pa-vej-mens-hojvande-truer-far-juelsminde-kaempe-millionbelob-til-at-sikre-kysten-i-fremtiden?publisherId=13561738&lang=da> [tilgået 08.10.2024].
- /4/ Hasløv og Kjærsgaard, Højvandssikring af Juelsminde, Ansøgning til Kystpuljen 2023 – Tegningningsmateriale, 2023, <https://www.hedensted.dk/media/9825558/skitseforslag-2023.pdf> [tilgået 08.10.2024].

Forbindelse til anden planlægning

- /5/ Miljøministeriet, Vandområdeplanerne 2021-2027, 2023, <https://mim.dk/media/njvlvhax/vandomraadeplanerne-2021-2027-22-9-2023.pdf> [tilgået: 01.10.2024].
- /6/ Hedensted Kommune, Hvad er en kommuneplan?, 2021, <https://hedensted.viewer.dkplan.niras.dk/plan/38#/15749> [tilgået: 01.10.2024].
- /7/ Hedensted Kommune, Juelsminde, 2021, <https://hedensted.viewer.dkplan.niras.dk/plan/38#/15654> [tilgået: 01.10.2024].
- /8/ Hedensted Kommune, Turismeerhverv, 2021, <https://hedensted.viewer.dkplan.niras.dk/plan/38#/15623> [tilgået: 01.10.2024].
- /9/ Hedensted Kommune, 1.1 Byudvikling og byzone, 2021, <https://hedensted.viewer.dkplan.niras.dk/plan/38#/15659> [tilgået: 01.10.2024].
- /10/ Institut for Center-Planlægning, Hedensted Kommune – Detailhandelsanalyse, 2017, <https://hedensted.viewer.dkplan.niras.dk/media/820165/Analyse-af-detailhandel.pdf> [tilgået: 01.10.2024].
- /11/ Hedensted Kommune, 3.1 Detailhandelsstruktur, 2021, <https://hedensted.viewer.dkplan.niras.dk/plan/38#/15663> [tilgået: 01.10.2024].
- /12/ Hedensted Kommune, 3.2 Opgørelse af butikker og rammer for udvikling, 2021, <https://hedensted.viewer.dkplan.niras.dk/plan/38#/15664> [tilgået: 01.10.2024].
- /13/ Hedensted Kommune, 4.2 Lystbådehavne, 2021, <https://hedensted.viewer.dkplan.niras.dk/plan/38#/15673> [tilgået: 01.10.2024].
- /14/ Hedensted Kommune, 4.4 Campingpladser, 2021, <https://hedensted.viewer.dkplan.niras.dk/plan/38#/15675> [tilgået: 01.10.2024].
- /15/ Hedensted Kommune, 7.1 Støj, 2021, <https://hedensted.viewer.dkplan.niras.dk/plan/38#/15677> [tilgået: 01.10.2024].
- /16/ Hedensted Kommune, 8.3 Lavbundsarealer og vådområder, 2021, <https://hedensted.viewer.dkplan.niras.dk/plan/38#/15686> [tilgået: 01.10.2024].
- /17/ Hedensted Kommune, 9.1 Oversvømmelse og erosion, 2021, <https://hedensted.viewer.dkplan.niras.dk/plan/38#/15689> [tilgået: 01.10.2024].
- /18/ Hedensted Kommune, 9.2 Klimatilpasningsområde, 2021, <https://hedensted.viewer.dkplan.niras.dk/plan/38#/15691> [tilgået: 01.10.2024].
- /19/ Hedensted Kommune, 11.3 Kystnærhedszonen, 2021, <https://hedensted.viewer.dkplan.niras.dk/plan/38#/15696> [tilgået: 01.10.2024].
- /20/ Hedensted Kommune, 13.2 Stier, 2021, <https://hedensted.viewer.dkplan.niras.dk/plan/38#/15704> [tilgået: 01.10.2024].
- /21/ Hedensted Kommune, 13.3 Parkering, 2021, <https://hedensted.viewer.dkplan.niras.dk/plan/38#/15705> [tilgået: 01.10.2024].

- /22/ Hedensted Kommune et al., Udviklingsplan Juelsminde – Kvalitetsløft og nye investeringer ved havneområdet (UDKAST), 2023, https://www.hedensted.dk/hedensted_data/dagsorden/Udvalget_for_Vaekst_/01-05-2023/ID3900/Bilag/Punkt_59_Bilag_1_Udviklingsplan_Havneområdet_i_Juelsminde_21423.pdf [tilgået: 01.10.2024].
- /23/ Hedensted Kommune, Trafiksikkerhedsplan 2020-2023, 2020, <https://hedensted.viewer.dkplan.niras.dk/plan/18#/10644> [tilgået: 10.10.2024].
- /24/ Hedensted Kommune, Om spildevandsplanen, u.d., <https://hedensted.viewer.dkplan.niras.dk/plan/10#/7357> [tilgået: 01.10.2024].
- /25/ Hedensted Kommune, Klimatilpasnings-handleplan, u.d., <https://www.hedensted.dk/borger/natur,-miljoe-og-klima/oversvoemmelser/klimatilpasningshandleplan> [tilgået: 01.10.2024].
- /26/ Hedensted Kommune, Strategi for biodiversitet i Hedensted Kommune, 2022, <https://www.hedensted.dk/media/8866359/strategi-for-biodiversitet-i-hedensted-kommune.pdf> [tilgået: 01.10.2024].
- /27/ Hedensted Kommune, Vandforsyningsplan 2012-2022, 2012, <https://www.hedensted.dk/media/2216999/Vandforsyningsplan-2012-2022.pdf> [tilgået: 01.10.2024]
- /28/ Hedensted Kommune, Rammeplan for grundvandsbeskyttelse i Hedensted Kommune, 2020, <https://hedensted.viewer.dkplan.niras.dk/plan/33#/> [tilgået: 01.10.2024].
- /29/ Hedensted Kommune, Grundvandsredegørelse, 2021, <https://www.hedensted.dk/media/8071690/grundvandsredegørelse-for-hedensted-kommune-2021.pdf> [tilgået: 01.10.2024].

Landskab

- /30/ Hedensted Kommune 2021, Hedensted Kommuneplan 2021-2033 – Retningslinje 11.1 Landskab, <https://hedensted.viewer.dkplan.niras.dk/plan/38#/15694> [tilgået: 04.10.2024].
- /31/ Juelsminde Visionsråd og Hedensted Kommune, Juelsminde helhedsplan, https://www.hedensted.dk/media/3842502/juelsminde_helhedsplan.pdf [tilgået: 03.10.2024].
- /32/ Juelsminde Havn og Marina, Havnens historie, <https://juelsmindehavn.dk/alt-om-havnen/havnens-historie.aspx> [tilgået: 04.10.2024].
- /33/ Hedensted Kommune, Håb til Håb – Landskabet: Kattegatkysten og As Hoved, <https://www.c2ccc.eu/siteassets/c2ccc/delprojekterne/aben-land-projekter/c8-hab-til-hab/c8.12-landskabskarakteranalyse-hab-til-hab.pdf> [tilgået: 06.10.2024].
- /34/ Danmarks Nationalleksikon, Hedensted Kommunes landskaber, https://trap.lex.dk/Hedensted_Kommunes_landskaber [tilgået: 07.10.2024].
- /35/ Danmarks Nationalleksikon, Kyster i Hedensted Kommune, https://trap.lex.dk/Kyster_i_Hedensted_Kommune [tilgået: 07.10.2024].
- /36/ Danmarks Nationalleksikon, Kulturlandskabet i Hedensted Kommune, https://trap.lex.dk/Kulturlandskabet_i_Hedensted_Kommune [tilgået: 07.10.2024].
- /37/ Danmarks Nationalleksikon, Juelsminde, <https://trap.lex.dk/Juelsminde> [tilgået: 07.10.2024].
- /38/ Kystdirektoratet, Strandbeskyttelseslinjen, <https://kyst.dk/kystzonen/strandbeskyttelse/strandbeskyttelseslinjen> [tilgået: 07.10.2024].
- /39/ Planinfo, Kystnærhedszonen, <https://www.planinfo.dk/plantemaer/kystnaerhedszonen> [tilgået: 07.10.2024].
- /40/ Hedensted Kommune 2021, Hedensted Kommuneplan 2021-2033 – Retningslinje 11.3 Kystnærhedszonen, <https://hedensted.viewer.dkplan.niras.dk/plan/38#/15696> [tilgået: 04.10.2024].

- /41/ Arkitema, COWI og Destinationlab 2023, Udviklingsplan Juelsminde – Kvalitetsløft og nye investeringer ved havneområdet,
https://www.hedensted.dk/hedensted_data/dagsorden/Udvalget_for_Vaekst_01-05-2023/ID3900/Bilag/Punkt_59_Bilag_1_Udviklingsplan_Havneomraadet_i_Juelsminde_21423.pdf [tilgået: 07.10.2024].
- /42/ Hedensted Kommune 2024, Juelsminde Havn – Udviklingsplan for havneområdet Juelsminde.

Natur

- /43/ Hedensted Kommune, Kystsikring på vej: Mens højvande truer får Juelsminde kæmpe millionbeløb til at sikre kysten i fremtiden, ritzau, 2023,
<https://via.ritzau.dk/pressemeddelelse/13765602/kystsikring-pa-vej-mens-hojvande-truer-far-juelsminde-kaempe-millionbelob-til-at-sikre-kysten-i-fremtiden?publisherId=13561738&lang=da> [tilgået: 07.10.2024].
- /44/ Miljøstyrelsen, EU's naturbeskyttelsesdirektiver, u.d., <https://mst.dk/erhverv/rig-natur/naturbeskyttelse/international-naturbeskyttelse/eus-naturbeskyttelsesdirektiver> [tilgået: 07.10.2024]
- /45/ Amphi Consult, Forundersøgelse i forbindelse med højvandssikring i Juelsminde – fugletælling, 2024.
- /46/ Miljøstyrelsen, Padder og krybdyr, u.d., <https://mst.dk/erhverv/rig-natur/artsforvaltning/beskyttede-arter/padder-og-krybdyr> [tilgået: 07.10.2024].
- /47/ Amphi Consult, Forundersøgelse i forbindelse med højvandssikring i Juelsminde – eftersøgning af padder, 2024.
- /48/ Nationalt Center for Miljø og Energi, Opdatering af: Håndbog om dyrearter på habitatdirektivets bilag IV, 2023,
https://dce.au.dk/fileadmin/dce.au.dk/Udgivelser/Videnskabelige_rapporter_500-599/SR520.pdf [tilgået: 07.10.2024].
- /49/ Amphi Consult, Forundersøgelse i forbindelse med højvandssikring i Juelsminde – eftersøgning af markfirben, 2024.
- /50/ Nationalt Center for Miljø og Energi, Opdatering af: Håndbog om dyrearter på habitatdirektivets bilag IV – Odder og flagermus, 2024,
https://dce.au.dk/fileadmin/dce.au.dk/Udgivelser/Videnskabelige_rapporter_600-699/SR603.pdf [tilgået: 07.10.2024].
- /51/ Amphi Consult, Forundersøgelse i forbindelse med højvandssikring i Juelsminde – dagsbesigtigelse af potentielle flagermustræer, 2024.
- /52/ Dansk Ornitologisk Forening, Stor præstekrave, u.d,
<https://dofbasen.dk/danmarksfugle/art/04700> [tilgået: 07.10.2024]
- /53/ Mail fra biolog fra Hedensted Kommune, 11. oktober 2024

Befolkningens levevilkår - Trafik

- /54/ Hedensted Kommunes Trafiksikkerhedsplan 2020-2023, Uheld:
<https://hedensted.viewer.dkplan.niras.dk/plan/18#/10645> [tilgået: 15.10.2024].
- /55/ Vejdirektoratet, Håndbog, Anlæg for parkering og standsning i byer, 2018
- /56/ Vejdirektoratet, Håndbog, Trafiksikkerhedsprincipper, 2021

Befolkningens levevilkår - Støj

- /57/ COWI Multiviewer, marts 2023
- /58/ Trafiktællinger i programmet Mastra. Hedensted Kommune.
<https://mastra.vd.dk/komse/nytui/komse/komSe.html?noegle=1183061987>
[tilgået: 22.10.2024].
- /59/ Miljøstyrelsens vejledning nummer 4/2007 "Støj fra veje"
- /60/ Miljøstyrelsens vejledning nummer 5 / 1984 "Ekstern støj fra virksomheder"

Klimatiske faktorer

- /61/Hedensted Kommune og Envidan, 2024, Vandhåndteringsnotat – Juelsmindehavn
- /62/Kystdirektoratet, Risikoområder ved tredje planperiode - Juelsminde
<https://oversvømmelse.kyst.dk/risikoomraader-tredje-planperiode/juelsminde>,
[tilgået: 14.10.2024].
- /63/Hedensted Kommune, 2021, Revurdering og ajourføring af risikostyringsplan for
oversvømmelse, Juelsminde,
<https://www.hedensted.dk/media/8336144/revurdering-af-risikostyringsplan-oktober-2020-juelsminde-enderlig-dec-2021.pdf> [tilgået:
14.10.2024].
- /64/Hedensted Kommune, 2016, Hedensted Spildevandsplan 2015-2020 - Om
spildevandsplanen, <https://hedensted.viewer.dkplan.niras.dk/plan/10#/7357>
[tilgået: 14.10.2024].
- /65/Hedensted Kommune, 2016, Hedensted Spildevandsplan 2015-2020 - Kort,
<https://hedensted.viewer.dkplan.niras.dk/plan/10#/7231> [tilgået: 14.10.2024].