

## **Høringsnotat for Lokalplan nr. 96 Ensted Havn**

Kommuneplantillæg nr. 7 og Lokalplan nr. 96

### **Høringsperiode**

2. september 2020 – 11. november 2020

### **Overordnet resumé**

Der er indkommet 5 hørings svar.

#### **Resumé af emner indeholdt i hørings svar**

- Påstand om manglende overholdelse af planloven
- For høj bebyggelsesprocent
- Bygningshøjder
- For massivt bygningsvolumen
- Støj fra virksomheder
- Støj fra skibstrafik
- Vejbetjening og udlæg af veje
- Adgang til strandområde
- Zoneinddeling
- Beplantningsbælter
- Afskærmningsforanstaltninger
- Ændring fra landzone til byzone
- Illustration tages ud og mindre justeringer

#### **Liste over hørings svar**

##### **Offentlige parter**

##### **Borgere**

1. Mona og Jan Sørensen, Møllevænget, Hostrupskov (330 m)
2. Ruben Jacobsen, Flensborgvej 202, Styrtom (35 m)
3. Hans Bloch, Varnæsvej 35 (50 m), Thomas og Heidi Nissen, Møllevænget 2 (375 m) samt 81 underskrifter fra Møllevænget og Varnæsvej, Hostrupskov samt Sønderjysk Biavlerforening (130 medl.) og Styrtom Grundejer og beboerforening (105 medl.).

4. Preben Terp-Nielsen, Varnæsvej 133, Hostrupskov (700 m)

*Tallet i parentes er afstanden mellem lokalplanområdet og bopæl.*

**Virksomheder, foreninger mv.**

5. Inter Terminals EOT, Holtengårdvej 25, Skælskør, /v. direktør Peter Havsager (EOT, Varnæsvej 9a m.fl., Ensted Havn)

**Andre**

**Følgende høringssvar har givet anledning til ændringer**

1,2,3,4 og 5

# Gennemgang af hørings svar

## 1. Mona og Jan Sørensen, Møllevænget 3, Hostrupskov (MJS)

### Resumé af hørings svar

#### a) Lokalplan overholder ikke planloven

MJS fastholder at lokalplanforslaget ikke opfylder planlovens regler og formål med lokalplaner. Lokalplanen er for løst og åbent formuleret. Dette bekræftes for så vidt også af det faktum, at Aabenraa Kommune på en lang række punkter ikke har været i stand til at foretage konsekvensberegninger og fremkomme med konkrete beskrivelser. De henviser til deres tidligere kommentarer.

#### b) Bebyggelsesprocent

I Lokalplanforslaget s. 9 angives der, at bebyggelsesprocenten kan være 100%. Byggelovens alm. regler bør være gældende, altså en langt lavere procent, da en 100 % bebyggelse vil være for massiv og skæmmende i forhold til områdets karakter og nærhed til flere boligområder.

#### c) Støj

De steder, hvor der angives en konkret støjgrænse, bør der tilføjes "med mindre der på anden vis er fastsat lavere støjgrænser (f. eks ved lov, bekendtgørelse, tilladelse/godkendelse osv.)". Det har næppe været hensigten at tillade højere støjgrænser end på anden vis gældende.

#### d) Vejbetjening

Hovedporten bør fortsat være på Flensborgvej. Der bør angives, "at det skal tilstræbes, at så vidt det er muligt, skal mest trafik afvikles ad hovedporten". Varnæsvej er ikke dimensioneret til en større trafikmængde og er allerede nu meget belastet i morgen- og eftermiddagstimer. I øvrigt er der tale om en skolevej, og således er det uhensigtsmæssigt med mere og tungere trafik.

### Forvaltningens bemærkninger

#### a) Lokalplan overholder ikke planloven

Fastsættelse anvendelsesbestemmelser i en lokalplan sker med hjemmel i planlovens § 15 stk. nr. 2 (lokalplankataloget): I en lokalplan kan der bl.a. optages bestemmelser om områdets anvendelse, herunder nærmere angivne arealer forbeholdes offentlige formål. I den kommenterede planlov oplyses, at der fortrinsvis er tale om en generel og hovedtræksbetonet angivelse af områdets anvendelse, således at områdets hovedsaglige anvendelse fastlægges til f.eks. parcelhusbebyggelse, etageboligbebyggelse eller industriformål. Forvaltningen kan supplerende nævne andre typer, som f.eks. havneformål, rekreative formål, offentlige formål. Der er således ikke krav om en mere detaljeret fastsættelse af anvendelsesbestemmelser i en lokalplan.

Der er i forslag til lokalplan nr. 96 i anvendelsesbestemmelserne for f.eks. for

delområde 1 overordnet fastsat, at området må anvendes til erhvervshavn og erhvervsformål med særlige beliggenhedskrav i form af virksomheder og anlæg i miljøklasse 4-6 og 4-7 efter håndbog om miljø og planlægning. Dette er derudover yderligere detaljeret til erhvervshavn i form af logistik-, container-, bulk-, oplags-, genanvendelses- og fremstillingsvirksomheder samt tekniske anlæg til områdets forsyning som sendemaster og anlæg til nedkøling, et havneområdes drift nødvendige anlæg som kaj- og pieranlæg, broklapper, laste- og losseanlæg, transportanlæg (båndanlæg, rørledninger), samt miljøanlæg og olieudskillere samt tilknytning til de enkelte virksomheder, og som følge eller underleverandørvirksomheder, må der etableres administration, laboratorier og kantine-, velfærds- og mandskabsfaciliteter.

Forvaltningen finder ikke at dette bør detaljeres yderligere og at det til fulde overholde planlovens § 15 stk. 2 nr. 2.

Forvaltningen kan for så vidt se, at det ud fra de mange typer af anvendelser kan være vanskeligt at konsekvensberegne f.eks. den fremtidige støjbelastning fra området. Men det således ikke efter planlovens hjemmelsgrundlag muligt, at fastsætte støjgrænser for den enkelte virksomhed eller for området samlet og dermed heller ikke stille krav om foretagelse af konsekvensberegninger heraf. Af bemærkningerne i den kommenterede planlov fremgår, at lokalplaner kan bidrage til at forebygge støjproblemer gennem en hensigtsmæssig arealanvendelse, mens støjkrav til de enkelte virksomheder reguleres efter miljøbeskyttelsesloven. Hensigtsmæssig arealanvendelse kan være opdeling af området i miljøklasse, som der allerede er foretaget i planforslaget. Virksomhedsklassificeringen bygger på indsamlede erfaringer med virksomheders miljøforhold, hvor klassificeringen (miljøbelastningen) er udtrykt ved forskellige anbefalede beskyttelsesafstande til forureningsfølsomme funktioner og arealanvendelser. Der ud over kan der efter planlovens § 15 stk. nr. 12 fastsættes bestemmelser om foretagelse af afskærmningsforanstaltninger, så som beplantningsbælte, støjvold, mur og lignende som vilkår for ibrugtagelse af ny bebyggelse eller ændret anvendelse af ubebyggede arealer. Der er allerede i lokalplanforslaget fastsat en sådan bestemmelse.

Forvaltningen har i øvrigt undersøgt indholdet af lignende lokalplaner for erhvervshavne. Disse er på ingen måde anderledes formuleret end lokalplan nr. 96. På den baggrund indstilles, at hørings svaret ikke imødekommes.

#### b) Bebyggelsesprocent

Lokalplaner kan tilsidesætte byggelovens almindelige bestemmelser om bebyggelsesprocent.

En bebyggelsesprocent for den enkelte grund/ lejemaal på 100 i delområde 1 kan stedvis medføre en mere massiv bebyggelse i det område. Dette vil ikke være noget problem, når bebyggelsen har en begrænset højde og grundareal. Det foreslås at bebyggelsesprocenten begrænses til ikke at må overstige 50 for den enkelte grund/lejemaal ved bebyggelse, der har en højde, der overstiger 25 meter. Det vil betyde, at hvis man vil opføre bebyggelse, der er højere end 25 meter, så skal der være et ubebygget areal omkring bebyggelsen, hvorved der tilvejebringes afstand mellem de høje bebyggelser og bebyggelsen opfattes derved mindre massiv i forhold til omgivelserne. Dette kan suppleres med et skrå højdegrænseplan. Se også besvarelse af hørings svar 3.b

og 3.c.

Den samlede bebyggelsesprocent er i øvrigt i lokalplanforslaget fastsat til ikke at måtte overstige 50 for området under ét. Det samme kommer til at gælde for EOT jf. behandling af høringsvar 5.

c) Støj

Der er som sådan ikke fastsat støjgrænser i lokalplanen. Der er nævnt støjgrænser under anvendelsesbestemmelserne for at beskrive områdetyper jf. Miljøstyrelsen vejledning om ekstern støj fra virksomheder. Delområde 1 er i henhold dertil beskrevet som områdetype I – Erhvervs- og industriområder og delområde 2 som områdetype II Erhvervs- og industriområder med forbud mod generende virksomheder. De vejledende støjgrænser er henholdsvis 70 dB(A) og 60 dB(A) målt i virksomhedens skel alle tider af døgnet. Der kan i tilladelser stilles krav om lavere støjgrænser, hvis det beregnes eller vurderes at virksomheden ikke kan overholde støjgrænserne ved naboområder med f.eks. beboelse. Virksomheden kan også stilles krav om afbødende foranstaltninger som støjafskærmning eller indskrænkning af arbejdsperiode. Tilsvarende kan der i nogle tilfælde tillades højere støjpåvirkning end de vejledende grænser. F. eks. har EOT i deres miljøgodkendelse højere støjgrænser for nogle boliger i naboområdet og lavere støjgrænser for andre boliger i naboområdet. Dette fastsættes alene i miljøgodkendelserne og VVM tilladelserne (konkrete projekter jf. Miljøvurderingsloven). Disse afgørelser offentliggøres og kan endvidere påklages.

d) Vejbetjening

Grundet højdeforskellene er det ikke hensigtsmæssigt at lede tung trafik mellem Varnæsvej og delområde 1 og de dele af delområde 2, der ligger nede på havneområdet. Nuværende forbindelsesvej ved punkt D på lokalplanens kortbilag 2 er kun egnet personbiltrafik og lette erhvervskøretøjer. Det er derfor ligeledes uhensigtsmæssigt, at lede tung trafik via hovedporten til de områder der ligger oven for havneområde –dvs. delområde 2b og 2c. Disse mindre områder bør dog fortsat kunne vejforsynes direkte via Varnæsvej. Delområde 2b og 2c er forholdsvis beskedne arealer, hvorfor lastbiltrafik hertil kun vil blive brøkdelt af den trafik, der skal ind på havneområdet via hovedporten.

Der kan fastsættes bestemmelse under § 5.1 om at der ikke må etableres vejadgang for tung trafik mellem delområde 1 og 2a til Varnæsvej. Se også forvaltningens bemærkninger til høringsvar 5b fra EOT vedrørende ønsker om sikring af mulighed for fremtidig tung trafik til virksomheden via havnens hovedport på Flensborgvej.

### **Plan, Teknik & Miljø indstiller,**

- a) at høringsvaret ikke imødekommes, idet lokalplanens anvendelsesbestemmelser findes tilstrækkelige.**
  
- b) at høringsvaret delvist imødekommes, idet der fastsættes supplerende bestemmelse vedrørende lavere bebyggelsesprocent på maks. 50 ved byggeri over 25 meter. Se også indstilling til høringsvar 3.b**

og 3.c.

- c) at høringssvaret ikke imødekommes, idet der ikke kan indsættes støjgrænser i en lokalplan, men kun krav om afbødende foranstaltninger som forudsætning for ibrugtagning af bebyggelse og arealer. Der gøres opmærksom på, at den enkelte virksomhed i et sådant havneområde vil skulle miljøgodkendes eller have en VVM-tilladelse og derved få fastsat støjkrav mv. Havnens ejer opfordres løbende til at få vurderet den samlede støjbelastning i området.
- d) at høringssvaret delvist imødekommes, idet der i bestemmelserne sikres, at der ikke må etableres tung trafik fra havneområdet i delområde 1 og 2a til Varnæsvej og omvendt.

## 2. Ruben Jacobsen, Flensborgvej 202, Styrtom (RJ)

### Resumé af høringssvar

a) Støj med mere

RJ er bekymret for støjpåvirkningen m.m. fra området i fremtiden, når området overgår fra værk til havneformål. RJ nævner en række bekymringer i forhold ændringen af området anvendelse:

- Støj i aften- og nattetimer og i weekender. Kan medføre søvnforstyrrelse for naboer til havneområder, hvis der er støj døgnet rundt.
- Hvem beslutter hvornår der skal opføres støjmure eller støjvolde til sikre mod støj i naboer?
- Støj fra håndtering af gods når området tages i brug til havneformål. Der er problemer med støj når skibes losses (dumpning fra kran).
- Støj fra lastbiltrafik. RJ henviser til at der tidligere har været aftaler om trafik kun fra syd og kun i tidsrummet kl. 06-18.
- Sikring mod at gods ikke tabes på indfartsvejene til havneområdet (Flensborgvej og Varnæsvej).

b) Adgang til strandområde

RJ er bekymret for det offentliges fortsatte adgang til at benytte strandområdet øst for havnen, strandområdet som også er benævnt "Bahamas". Se også høringssvar nr. 3. Der har været skiltet i strandområdet om lukning af denne.

### Forvaltningens bemærkninger

- a) Der er ikke hjemmel i planloven til at fastsætte konkrete støjbestemmelser, herunder begrænsninger for hvilke tidsrum, hvor der må forekomme støj. Af

bemærkningerne i den kommenterede planlov fremgår, at lokalplaner kan bidrage til at forebygge støjproblemer gennem en hensigtsmæssig arealanvendelse og vilkår om etablering af støjafbøgende foranstaltninger. Støjkrav til de enkelte virksomheder reguleres efter miljøbeskyttelsesloven og de tilladelser, der udstedes i medfør af denne eller i VVM-tilladelser. Området er zoneret efter miljøklasser således, at der ud mod Flensborgvej kun må etableres miljøklasse 2-5 virksomheder. Det vil sige lettere produktions- og servicevirksomheder. Det er typisk virksomheder som ikke opererer i aften og nattetimerne. Endvidere kan virksomheder der ikke kan overholde støjgrænserne i aften og nattetimer i deres tilladelser få fastsat begrænsninger for virksomheders drift i aften og nattetimerne.

Trafikken på Flensborgvej og støjen fra denne reguleres ikke af lokalplanen. Af miljørapporten fremgår, at lastbiltrafikken i dag udgør cirka 7,5 % af den samlede trafikmængde eller cirka 980 tunge køretøjer pr. døgn på Flensborgvej. Det samlede antal lastbiler antages i den lave ende at udgøre 20-40 lastbiler mere pr. dag og i den højere ende 80- 100 lastbiler mere pr. dag, når området er udbygget. Trafikken fra hovedporten til motorvejen sker i et stort omfang allerede via Tinglevvej – altså syd om.

Lokalplanen kan ikke regulere sikring af gods. Det er ikke muligt, at forudse hvilke godstyper, der kommer til og fra området i fremtiden. Men det vil primært være i form af tankbiler, stykgodstransporter, bulktransporter og muligvis særtransporter med større gods (vinger, tårne o. lign.). Den enkelte transportør skal efter gældende regler om transport af gods sikre sig, at godset ikke falder af. Sker det alligevel er det en sag for politiet.

- b) Området er pt. ejet af Aabenraa Industripark A/S. Lokalplanen fastsætter, at området med stranden udlægges til rekreativt grønt område i form af strand og beplantningsbælte. Der er ikke hjemmel i planloven til at fastsætte ejerskab af arealer. Man kan dog udlægge et område til offentlige formål, men derved kan kommunen forpligtes til at skulle overtage arealet. Der bør arbejdes hen imod at der udarbejdes en aftale mellem fremtidig ejer og Aabenraa Kommune om drift- og vedligeholdelse af strandområdet og tilhørende adgang hertil for offentligheden.

#### **Plan, Teknik & Miljø indstiller,**

- a) **at høringssvaret tages til efterretning, idet det der kan oplyses at der i tilladelser til nye virksomheder jo skal tages hensyn til de vejledende støjgrænser ved boligområder. Det kan medføre begrænsninger for nogle af disse nye virksomheder i forhold til støj i aften og nattetimer. For de øvrige punkter vedrørende sikring af gods og trafikmængde oplyses det til RJ, at dette ikke kan reguleres af lokalplanen. Vedrørende fastgørelse af gods hører under politiet.**
- b) **at høringssvaret tages til efterretning i det kommende af ejer af strandområdet opfordres til at søge aftale med kommunen om en fremtidig drift og vedligeholdelse. Lokalplanen sikrer fortsat anvendelsen til strand og offentlighedens adgang.**

### **3. Hans Bloch, Varnæsvej 35 og Heidi og Thomas R. Nissen, Mølle- vænget 2, Hostrupskov samt støtteerklæringer. (Beboerne)**

Sammen med høringssvaret var indsendt 81 underskrifter fra beboere i nærområdet samt støtteerklæringer fra Biavlerforening Sønderjylland (130 medlemmer) og fra Styrtom Grundejer- og beboerforening (105 medlemmer).

#### **Resumé af hørings svar**

##### **a) Zoneinddeling**

Beboerne finder, at zoneringsen af lokalplanområdet er ændret i forhold til det forslag til lokalplan som var fremlagt i efteråret 2019 til ugunst for boligområderne.

Beboerne har således følgende forslag:

EOT har en godkendt miljøgodkendelse i miljøklasse 4-7: Det foreslås, at dette bibeholdes så længe E.O.T. er i drift, men at området overgår til miljøklasse 2-5 såfremt E.O.T. ophører. Herved tilgodeses nuværende miljøgodkender og der indlægges en ny når E.O.T. ophører med denne drift. Hostrupskovområdet tilgodeses og de oprindelige intentioner med "skærmende" miljøklasse 2-5 ind mod boligområder bibeholdes.

##### **b) Bygningsvolumen**

Beboerne finder at det tilladte bygningsvolumen er øget meget i forhold til det forslag der var fremlagt i efteråret 2019. Det tilladte bygningsvolumen er fordoblet eller mere end fordoblet. Det gælder også bestemmelserne om afstand til skel er taget ud- reelt betyder det af afstand mellem bygningsvolumenerne er bortfaldet og dermed stor risiko for at der kan opføres meget store bygningsvolumener, hvilket medfører risiko for højt byggeri tæt på skel og i fjordlandskabet og en risiko for generel dominerende og skæmmende / skyggegi- vende bygningsmasse.

Beboerne finder at de illustrationer som havnen har fremsendt med mere beskedne volumener og bygningshøjder bør danne grundlag for fastsættelse af bestemmelser om volumener og højder for byggeri.

Beboerne har således følgende forslag:

Det foreslås at indføre en maksimal bygningshøjde på 20 m ved den i det fremlagte forslag påtænkte bygningsvolumen. Ved højere bygninger bør der være begrænsninger på den samlede bygningsvolumen, 20 m<sup>3</sup>/m<sup>2</sup> ved bygningshøjde på 30 m, 15 m<sup>3</sup>/m<sup>2</sup> ved 40 m og 20 m<sup>3</sup>/m<sup>2</sup> ved 50 m. Lossekraner og andet udstyr kan etableres inden for de i forslaget fremlagte rammer. Dette vil mere end opfylde de rammer der er skitseret af havnen i det fremlagte materiale, og det vil sikre en delvis afbalanceret fremtræden af bygningerne på området. Desuden bør bestemmelse 6.17 fra det tidligere forslag genindsættes (højdeafhængig afstand til skel).



### c) Bygningshøjder

Beboerne finder at den angivne maksimale bygningshøjde stadig ikke er vist på en måde så udenforstående umiddelbart forstår konsekvenserne af bygningshøjden. Dette fratager borgere med begrænset indsigt og kendskab til bygningskonstruktion og arealudnyttelse fra at forstå konsekvenserne af den fulde udnyttelse af bygningshøjderne. Særligt med de ændringer, der er lavet på den tilladte bygningsvolumen i det reviderede forslag fra august 2020, burde den tilladelige bygningshøjde have været revideret for at sikre at bygninger og anlæg ikke bliver dominerende set fra både by, vand og indfaldsveje.

Det bør præciseres, at de angivne maksimale bygningshøjder er inklusiv teknisk udstyr. F.eks. på olietankene er der placeret kulfiltre, teknisk udstyr m.v. som forøger anlægget samlede højde. Det er ikke præcist angivet, hvordan maksimale bygningshøjder skal forstås og om teknisk udstyr indgår som en del af bygningshøjden.

Beboerne foreslår derfor, at den maksimale bygningshøjde bør revideres og kobles til bygningsvolumen – se foregående afsnit b).

Det bør eksplicit i lokalplanen præciseres, at teknisk udstyr er en del af den maksimale bygningshøjde.

### d) Forudsætning for ibrugtagning – beplantningsbælter

Beboerne oplyser, at der i planforslaget fra efteråret 2019 under Forudsætninger for ibrugtagning var følgende bestemmelse ” 10.3 Ny bebyggelse ud mod de i § 8.1 fastsatte beplantningsbælter må ikke tages i brug før beplantningsbælterne er etableret.” I den fornyede høring af forslag til Lokalplan nr. 96 jf. byrådsbeslutning 24.juni 2020, er det ovenstående punkt udeladt.

Det betyder i praksis, at der kan gå rigtigt lang tid, måske år inden der bliver etableret beplantningsbælter, da der ikke er noget krav til tidspunktet for etablering af beplantningsbælter.

Der er heller ikke noget krav til beplantningsbælternes størrelse. Et beplantningsbælte må nødvendigvis have en vis volumen i størrelse og bredde for at opnå den ønskede effekt, også af hensyn til biodiversiteten.

Det er vigtigt, at området fremstår harmonisk og i pagt med den omkringliggende natur, Aabenraa fjord, det skrånende landskab (set fra syd - Var-næsvej) samt ligeledes set fra vest i Styrtom.

Beplantningsbælterne vil naturligt skærme bygninger og Enstedområdet ift. de mennesker der benytter f.eks. det grønne strandareal benævnt ”Bahamas” og som i øvrigt færdes i området.

Beboerne har således følgende forslag:

Det foreslås, at tidligere krav om etablering af beplantningsbælter indføres i

grundlag for ibrugtagelse. *"Ny bebyggelse ud mod de i § 8.1 fastsatte beplantningsbælter må ikke tages i brug før beplantningsbælterne er etableret."*

Beplantningsbælter bør etableres med det samme, ellers er risikoen for at de ikke bliver etableret ganske stor. Ligeledes bør bredde af beplantningsbælter være defineret, så tvivl om beplantningsbælters volumen ikke kan misforstås, samtidigt bør der angives en højde på beplantningsbælterne.

Det er muligt, at et beplantningsbælte ikke er en del af en lokalplan, men i så fald anbefales en principbeslutning eller en forudsætnings beslutning om en "Beplantningsplan" med angivelse af tidshorisont, volumen ( højde, bredde). Dette kan/bør fremføres og vedtages som en selvstændig byrådsbeslutning uafhængig af lokalplansforslaget og dermed igangsættes hurtigst muligt.

e) Forudsætning for ibrugtagning – ekstern støj fra Ensted områdets virksomheder

I høringen fra efteråret 2019 var der under punkt 10.4, "Forudsætninger for ibrugtagning fastsat:

*"Ny bebyggelse og udendørs erhvervsudførelse må ikke tages i brug før det er dokumenteret at de vejledende støjgrænser jf. Vejledningen "Eksterne støj fra Virksomheder", Vejledning nr. 5/1984 Miljø- og Energiministeriet" kan overholdes.*

I den fornyede høring af forslag til Lokalplan nr. 96 (byrådsbeslutning 24.juni 2020) er det ovenstående punkt udeladt og erstattet af og indeholdt i mere uforpligtigende skriv om "...forhold omkring VVM-tilladelse m.v....."

Virksomhedsstøj i forhold til naboer kan ofte give problemer og det er derfor vigtigt, at støjproblemstillingen tages op i høringsfasen så der ikke efterfølgende bliver problemer i den retning. Når forskellige virksomheder opererer på havneområdet kan der opstå uoverensstemmelser om, hvilken virksomhed det er der støjer, og hvem der har ansvaret for reduktion af støjen. Herunder kan problematikken om hvilket støjniveau der skal kunne tåles også være et emne, idet støjgrænserne mod eksterne bebyggelser principielt er vejledende.

Beboerne har således følgende forslag:

Det præciseres og indskrives i lokalplanen under pkt. 10 "forudsætninger for ibrugtagning ",

De vejledende støjkrav forudsættes overholdt ift. beboelsesområderne i Styrtom og Hostrupskov.

f) Strandareal øst for Ensted havn – delområde 3

Beboerne mener, at når Ensted Havn/ Industriparken har overtaget arealet så er det også med de forpligtigelser, der gælder for befolkningens adgang til

området og de vedligehold- og serviceopgaver, der følger med. Forpligtigelser for offentlig adgang samt vedligehold- og serviceopgaver på strandarealet var varetaget af de tidligere ejere bl.a.: Sønderjyllands højspændingsværk, Elsam, Dong, og Ørsted på god vis og dette bør fortsættes.

I Tillæg nr. 7 til Kommuneplan 2015 står anvendelse af strandarealet nævnt, men det fremgår ikke af selve lokalplanen.

Til information kan det oplyses, at der blandt beboerne i Styrtom og Hostrupskov i de seneste år har været tvivl om, hvem der havde ansvaret for strandarealet og hvem der ejede det, sikkert også blandt Aabenraa borgere. Denne usikkerhed om strandarealet bør der ikke være.

Der bør ikke herske tvivl om de forpligtigelser Ensted Havn/ Industriparken har påtaget sig ved erhvervelse af det tidligere kraftværksområde, kularealer og strandarealet øst for Ensted Havn.

Beboerne oplyser, at i deres første høringssvar specifikt var nævnt, at strandarealet (benævnt Bahamas i folkemunde) i sin tid blev etableret som erstatning for inddragelse af strandarealet mellem Styrtom og Hostrupskov til kraftværksområde. Området benyttes i høj grad af lokalbefolkningen i området og mange Aabenraa borgere som udflugtsmål – badning, hundeluftning og lignende. Dette forhold er udeladt i det fornyede lokalplanforslag og bør indsættes på (samme plads i selve lokalplanforslaget) som i tidligere version fra efteråret 2019.

Beboerne har således følgende forslag:

Den offentlige adgang til strandarealet øst for Ensted Havn, kaldet Bahamas, dets vedligehold er en forpligtigelse Ensted Havn/ Industriparken har påtaget sig og bør derfor præcist indskrives i lokalplanen og tinglyses, så der ikke fremover skal herske tvivl om borgernes adgang til strandarealet og hvem der har vedligehold af samme.

## **Forvaltningens bemærkninger**

### a) Zoneinddeling

Forvaltningen har forespurgt EOT og havnen i forhold til at sænke miljøklasserne i det sydøstlige hjørne af området fra miljøklasse 4-7 til miljøklasse 2-5 med fortsat mulighed for EOT at drive tank- og terminalanlæg i miljøklasse 7. Både havnen og EOT har afvist denne mulighed. Det vil indskrænke det nuværende råderum i forhold til de gældende planer – Kommuneplan 2015, Tillæg til Kommuneplan 2015 af okt. 2014 og nuværende lokalplan S16.

Selv om området er udlagt til miljøklasse 7 betyder det ikke at der fri etableringsret for miljøklasse 7 virksomheder i det sydøstlige hjørne. Som der nævnt andre steder i høringsnotatet er der en række vejledende grænser for støj, støv og lugt, der i henhold til miljøbeskyttelsesloven vurderes inden der meddeles miljøgodkendelse eller VVM-tilladelse.

Forvaltningen indstiller, at miljøklasserne fastholdes med henvisning til at

der andre lovforhold der begrænser virksomhedernes belastning af omgivelserne.

b) Bygningsvolumener  
Se c.

c) Bygningshøjder

Forvaltningen har undersøgt forskellige bygningsregulerende redskaber i forhold til at begrænse et i teorien muligt massivt bygningsvolumen i lokalplanområdets delområde 1. Deriblandt også beboernes forslag. Umiddelbart synes det bedste redskab være det samme som anvendes i boligområder – det skrå højdegrænseplan. Men da vi er i et erhvervsområde med behov for større volumener bør det være med anden faktor – stejlere afskæring. I boligområder med åben lav bebyggelse er formelen højden = 1,4 x afstand til skel. I et erhvervsområde kunne den i stedet formuleres højden = 4 x afstand til naboskel/lejemål og f.eks. kun gælde den del af byggeriet der overstiger 25 meter. I delområde 2 vil ingen bebyggelse have en facadehøjde der overstige 25 meter og derfor er ikke på samme måde relevant at arbejde med et skrå højdegrænseplan. Se nedenstående illustration.

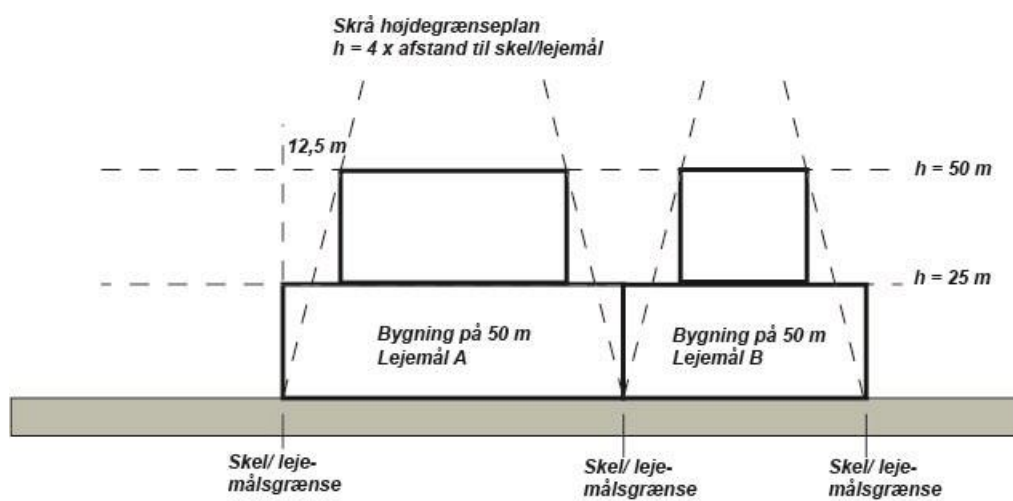


Fig. 1 Eksempel på et skrå højdegrænseplan på højde = 4 x afstand til skel.

Der ved bliver der mere luft mellem de bygninger som er højere end 25 meter og den samlede bebyggelse vil virke mindre massiv. Dog vil der fortsat kunne opføres en stor hal, som der i teorien kan komme som følge af et byggeønske.

Beboerne fandt, at 3D visualiseringerne med en trådmodel var svær at forstå. Den er således også kun udtryk for et 3-dimensionelt byggefelt. Figur 1a og 1b viser et af mange eksempler på, hvordan de 3-dimensionelle byggefelter kan udfyldes med bebyggelse. Variationsmulighederne er utallige.



Figur 1a. Set fra Sønderstrand. Eksempler på bygningshøjder inden for rammerne af højdebestemmelserne indsat i illustration med de 3-dimensionelle byggefelter. Tegningen er ikke målfast.



Figur 1b. Set fra Vingelhøj. Eksempler på bygningshøjder inden for rammerne af højdebestemmelserne indsat i illustration med de 3-dimensionelle byggefelter. Tegningen er ikke målfast.

Der er ikke noget til hindring for, at højden fastsættes inkl. installationer mv på tagene.

d) Forudsætning om ibrugtagning – beplantningsbælter

Forvaltningen finder at de giver god mening at sikre beplantningsbælter rundt det kommende havneareal. Dette vil dels kunne sikre, at omgivelserne ikke påvirkes i så høj grad af høj bebyggelse og de større bygningsvolumener som lokalplanen giver mulighed for. Det er forvaltningens opfattelse at beplantningen mod Flensborgvej og mod øst mod fjorden giver en god afskærmning af området. Ud mod Varnæsvej er beplantningen mindre sammenhængende og nogle steder især i området ved det tidligere Samden er

der ingen væsentlig eller kun ringe beplantning. En sammenhængende beplantning, der ad åre kunne få samme højde og tyngde som beplantningen langs Flensborgvej (15-20 meter i højden) vil kunne skjule det meste af fremtidige bebyggelser på op til 25 meter i delområde 1 og op til 10-15 meter i delområde 2. Bygninger over 25 meter vil stadig rage op over trætoppene, men vil antageligt kun stå som punktvis bygninger. Se beplantningens muligheder for skærme for bebyggelsen på vejledende illustrationerne figur 2 og 3.

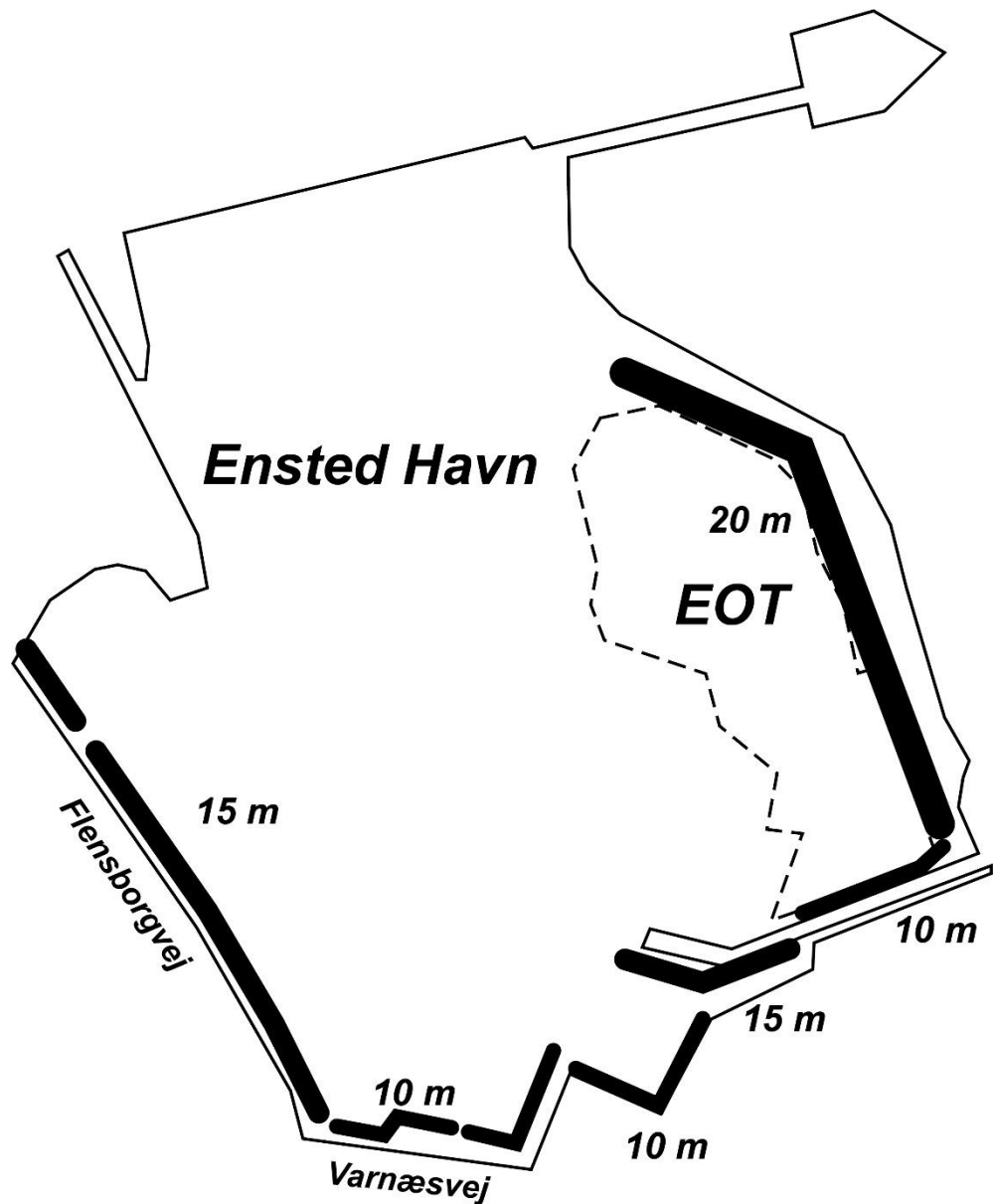


Figur 2. Eksempel på plantebælte med 15 meter høje træer



Figur 3. Eksempel set fra Varnæsvej med 15 meter høje træer.

Forvaltningen har drøftet mulighederne med Aabenraa Havn. Det vil dreje sig om at etablere beplantningsbælter i bredde af 10-20 meter langs de på illustrationen på figur 4 viste strækninger. Beplantningen skal som ovennævnt rumme træer, der kan bliver mindst 15-20 meter høje suppleret med mindre træer og buske, så bunden også fremstår tæt.



Figur 4. Forslag til mindste bredde af plantebælter

Forvaltningen foreslår bestemmelserne 8.2 og 10.4 for afskærmende beplantning ændret således.

”Beplantningsbælterne skal ved nyplantning eller ved supplerende beplantning udføres med en blanding af træer og buske af egnstypiske løvfældende træarter og buske. Der skal ved nyplantning anvendes træarter, der opnår minimumshøjde på 15-20 meter og beplantning i bunden med mindre træer og buske så beplantningsbæltet fremstår tæt mod omgivelserne. Beplantningsbælterne udlægges med følgende minimumsbredder:

- Strækningen langs Flensborgvej: 15 meter
- Strækningen langs vestlig del af udløbskanal: 15 meter.
- Strækningen langs og mod Varnæsvej: 10 meter.
- Strækningen langs stranden mod øst: 20 meter.
- Strækningen langs udløbskanalen: 10 meter.”

10.4 Beplantningsbælter langs Varnæsvej skal være etableret ud for ny bebyggelse i delområde 2b og 2c før denne må tages i brug.”

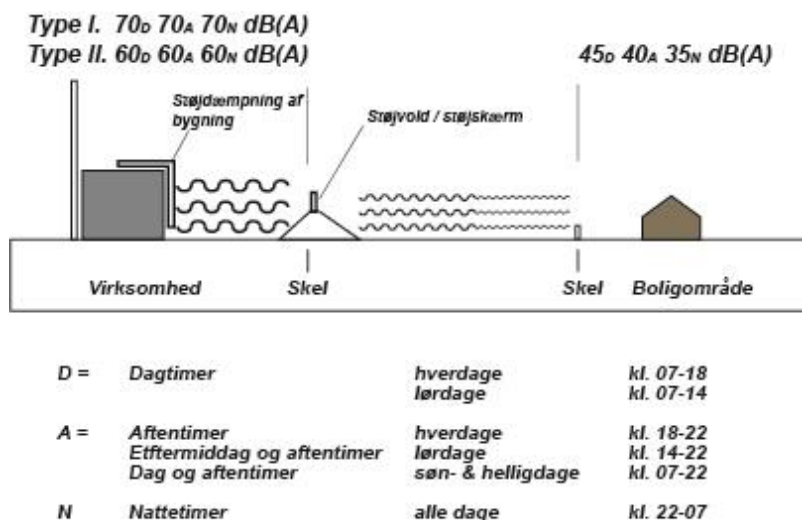
Endvidere foreslå indsat følgende formulering i den sammenfattende redegørelse om at der løbende foretages overvågning af beplantningsbælterne, således at det sikres at de etableres og vokser i højde og tæthed som ønsket:

”Idet den afskærmende beplantning vurderes at være af væsentlig betydning for havneområdets påvirkning på landskabet mod øst, syd og vest samt visuelle forhold, opsættes et overvågningstiltag. Således skal der foretages besigtigelse af den afskærmende beplantning i de første 5 år efter etablering af ny afskærmende beplantning eller indtil det vurderes at denne er i sikker vækst. Besigtigelsen skal foretages af bygherre 1 gang årligt i forår/sommer. Hvis enkelte træer/buske, eller strækninger af beplantningen er gået ud, skal disse erstattes med samme type beplantning. Der fremsendes dokumentation for besigtigelsen til Aabenraa Kommune.”

e) Forudsætning om ibrugtagning – støj

Ved at anvende overholdelse af de vejledende støjgrænser som forudsætning for ibrugtagning fastsætter man i princippet faste støjgrænser i lokalplanen. Af den kommenterede planlov fremgår, at støjgrænser fastsættes i f.eks. miljøgodkendelser og VVM-tilladelser. De støjgrænser der fastsættes der kan både være højere end de vejledende grænser, men også skærpede. I EOTs miljøgodkendelse er der eksempler på begge dele.

Naboskabet til de to boligområder Hostrupskov og Styrptom kan føre til skærpede støjkrav, f.eks. i aftentimer og særligt i nattetimerne. Det ækvivalente støjniveau er støjens middelværdi over et længere tidsrum (om dagen 8 timer, om aftenen 1 time og om natten ½ time). Hvis støjen indeholder tydeligt hørbare toner eller impulser skal man lægge 5 dB til det ækvivalente støjniveau for at bestemme støjbelastningen. Det vil sige, at støj i aftentimer og nattetimer også er pålagt hårdere krav til støjpåvirkningens længde.



Figur 4. Vejledende støjgrænser



De flere forskellige typer af virksomheder kan medføre et blandet støjbillede, der kan være vanskeligt beregne eller måle den enkelte virksomheds bidrag til. Men det vil altid være den enkelte virksomhed, der skal overholde sin eget tilladte støjgrænse og der er ikke hjemmel i miljøbeskyttelsesloven til fastsættes begrænsninger for den næste virksomhed, der kommer i et område i forhold til det samlede støjbidrag.

f) Strandareal øst for Ensted Havn

Der kan ikke i en lokalplan fastættes en pligt til at drift- og vedligeholde et areal. Det kan dog ske i "nye" områder, hvor en grundejerforening forpligtes til dette. Det er derfor alene et fastsættelse af områdets anvendelse og områdets fremtidige udformning.

Aabenraa Kommune har drøftet strandarealet med de kommende ejere. En eventuel aftale herom er lokalplansagen uvedkommen. Der bør arbejdes på at der udarbejdes en aftale mellem fremtidig ejer og Aabenraa Kommune om drift- og vedligeholdelse af strandområdet og tilhørende adgang hertil for offentligheden.

Forvaltningen mener ikke der er forskel på rammebestemmelser og lokalbestemmelser i de to planforslag. Af Kommuneplantillægget fremgår det, at der må planlægges for et rekreativt grønt område i form af strand og beplantningsbælte. Af lokalplanen fremgår at område 3 udlægges til rekreativt grønt område i form af strand og beplantningsbælte. Altså enslydende ordlyd.

Der er ikke noget til hindring for at genindsætte sætningen, men med følgende ordlyd: "Strandarealet, som i lokalområdet benævnes Bahamas, blev i sin tid blev etableret som led i opførelse af kraftværket. Området benyttes i høj grad af lokalbefolkningen i området og mange af Aabenraas borgere som udflugtsmål – badning, hundeluftning og lignende".

### **Plan, Teknik & Miljø indstiller,**

- a) at høringsvaret ikke imødekommes, idet hverken Aabenraa Havn eller EOT ønsker mindre miljøklasse for deres arealer mod sydøst, idet de henviser til kommuneplan 2015, kommuneplantillæg af 2024 og tidligere lokalplan, hvor hele værksområdet er udlagt miljøklasse 7.**
- b) Se punkt c vedrørende højder.**
- c) at høringssvaret delvist imødekommes, idet der optages supplerende bestemmelser til bygningshøjden om et skrå højdegrænseplan for al bebyggelse over 25 meter. Der indsættes i § 6.3.: For bebyggelse med en højde der overstiger 25 meter gælder der et skrå højdegrænseplan Højden = 4 x afstand til skel/ lejemaalgrænse. At høringssvaret imødekommes for så vidt at den maksimale bygningshøjder er inkl. installationer på taget.**
- d) at høringssvaret imødekommes, idet der fastsættes supplerende bestemmelser under § 8.2 og 10.4 vedrørende beplantningsbælter"**

**Beplantningsbælterne skal ved nyplantning eller ved supplerende beplantning udføres med en blanding af træer og buske af egnstyriske løvfældende træarter og buske. Der skal ved nyplantning anvendes træarter, der opnår minimumshøjde på 15-20 meter og beplantning i bunden med mindre træer og buske så beplantningsbæltet fremstår tæt mod omgivelserne. Beplantningsbælterne udlægges med følgende minimumsbredder:  
Strækningen langs Flensborgvej: 15 meter.  
Strækningen langs og mod Varnæsvej: 10 meter.  
Strækningen langs stranden mod øst: 20 meter.  
Strækningen langs udløbskanalen: 10 meter.”**

**10.4 Beplantningsbælter langs Varnæsvej skal være etableret ud for ny bebyggelse i delområde 2b og 2c før denne må tages i brug.”**

**Indsættes i sammenfattende redegørelse:**

**Idet den afskærmende beplantning vurderes at være af væsentlig betydning for havneområdets påvirkning på landskabet mod øst, syd og vest samt visuelle forhold, opsættes et overvågningstiltag. Således skal der foretages besigtigelse af den afskærmende beplantning i de første 5 år efter etablering af ny afskærmende beplantning eller indtil det vurderes at denne er i sikker vækst. Besigtigelsen skal foretages af bygherre 1 gang årligt i forår/sommer. Hvis enkelte træer/buske, eller strækninger af beplantningen er gået ud, skal disse erstattes med samme type beplantning. Der fremsendes dokumentation for besigtigelsen til Aabenraa Kommune.”**

- e) at høringssvaret delvist imødekommes, idet formålet med forudsætningen for ibrugtagningen tydeliggøres, nemlig at sikre rimelige støjvilkår i de nærliggende boligområder Hostrupskov og Styrto. Efter sidst punktum i § 10.3 tilføjes: ” ... med det formål at sikre rimelige støjvilkår jf. Miljøstyrelsens Vejledning om ekstern støj fra virksomheder i de nærliggende boligområder Hostrupskov og Styrto.”**

**At høringssvaret vedrørende løbende støjovervågning tages til efterretning, idet dette er nævnt i miljørapporten og medtaget i den sammenfattende redegørelse i forhold til overvågning. Overvågningen varetages af miljømyndigheden efter gældende lovgivning på området.**

- f) at høringssvaret delvist imødekommes, idet sætning vedrørende stranden genindsættes i redegørelsen og at der bør tages initiativ til en aftale om strandens drift og vedligeholdelse med henblik på offentlighedens fortsatte adgang og benyttelse af det udlagte rekreative område i form af strand og beplantningsbælte i lokalplanens delområde 3.**

## 4. Preben Terp-Nielsen, Varnæsvej 133, Hostrupskov

### Resumé af hørings svar

#### a) Afskærmningsforanstaltninger

PTN oplyser at lokalplanen ikke direkte kan fastsætte støjbestemmelser, men alene ved en zonerings af området efter anvendelse og anvendelse af miljøklasser med vejledende afstand som angivet i Håndbog om Miljø og planlægning kan der stilles krav om at afværgeforanstaltningerne er etableret før bebyggelse tages i brug. Derimod kan der i en lokalplan optages en bestemmelse om foretagelse af afskærmningsforanstaltninger såsom anlæg af beplantningsbælte, støjvold, mur og lignende, som betingelse for ibrugtagning af ny bebyggelse eller ændret anvendelse af et ubebygget areal (jfr. Planlovens §15 stk. 2 nr. 13)

Lokalplanen bør således fokusere på at skabe helt specifikke rammer som f.eks. byggehøjde, afskærmningsforanstaltninger for støj, miljøklasser o.l., og have et meget mere detaljeret fokus på områdets ydre fremtræden over for naboer. Derudover ønskes sikret, at der sker fornyet høring for de enkelte og konkrete bebyggelser inden byggetilladelse udstedes. Kommunen anmodes om en redegørelse for disse ovenstående punkter.

#### b) Ændring af areal fra landzone til byzone

PTN påpeger at de områder som kommunen har ændret fra landzone til byzone jo samtidig ændrer ved de vejledende grænser for støj. Derfor skal kommunen redegøre for ændringen fra landzone til byzone i forbindelse med Lokalplan nr. 96, Ensted havn og kommuneplantillæg nr. 7, med angivelse af hvilken hjemmel, der ligger til grund derfor. Det bestrides og gøres indsigelse imod, at denne ændring fra landzone til byzone er berettiget, idet det vil medføre øget belastende støjniveau for nærliggende beboelse.

Støjpåvirkningen af omgivelserne er nu håndteret dels af områdets zonerings, krav om afværgeforanstaltninger før ibrugtagning af byggeri og anlæg og af den gældende lovgivning vedrørende virksomheders godkendelse og konsekvensvurderinger. Støjpåvirkningen og byggehøjder bør fastlægges inden byggetilladelse til de enkelte virksomheder gives. Der anmodes om en redegørelse for processen herfor.

#### c) Støj fra skibstrafik

PTN nævner at støj fra skibe, der ligger på red i fjorden ikke kan reguleres med lokalplanen. Skibstrafik på åbent hav er underlagt internationale søfartsbestemmelser. Kommunen har opfordret til at ankerpladsen uden for

fjorden benyttes, men der kan være logistikmæssige problematikker, der gør, at dette er uhensigtsmæssigt. Kommunen anmodes ligeledes om at redegøre for, hvordan afskærmningsforanstaltninger for støj for skibstrafik sikres.

### Forvaltningens bemærkninger

#### a) Afskærmningsforanstaltninger

Der har ikke været stillet andre og mere vidtgående krav til den afskærmende beplantning, da området var i drift som værk i lokalplan S16 end i den aktuelle lokalplan. Der er henhold til høringssvar nr. 4 stillet forslag om yderligere beplantningsmæssige tiltag og som foreslås indarbejdet i den endelige lokalplan. Der kan ikke med tilbagevirkende kraft stilles krav til etablering af yderligere beplantning, men kun stilles i forhold til fremtidigt byggeri og anden anvendelse.

Det ses at fra boligområdet ude langs Varnæsvej/ kysten, at der er et hul i den afskærmende beplantning omtrent ved udløbskanalen. Hvis hullet kan lukkes vil det meste af byggeri op til 25 meter være skjult set fra fjorden.



Figur 5. Hul i beplantningsbælte set fra husene langs sydsiden af fjorden.

Støjvolde og støjskærme har kun virkning, hvis de står så tæt på støjkilden som muligt og vil derfor ikke være placeret i kanten af lokalplanområdet ud mod omgivelserne. Det giver derfor ikke stor mening at fastsætte bestemmelser om beliggenhed af disse eller deres udseende. Typen af nødvendige afværgeforanstaltninger kan ikke fastsættes mere konkret, når der er tale om fleksible muligheder i en erhvervslokalplan. De fastsættes først nærmere i miljøgodkendelse mv. af de konkrete projekter.

Kommunen har ikke hjemmel i lovgivningen til at forlange fremlæggelse af byggeprojekter i offentlig høring. Ved dispensationer foretages kun skriftlig orientering af ejere og brugere i planområdet, naboer til den omhandlede ejendom og andre som byrådet vurderer som har retlig interesse i sagen. Miljøgodkendelse af virksomheder og VVM-screeninger og VVM-afgørelser fremlægges derimod altid offentligt og med klagemulighed.

b) Ændring af areal fra landzone til byzone

Kommunen kan jf. planlovens § 11b stk. 1 nr. 11) planlægge for at arealer overføres fra landzone til byzone.

Generelt skal landets kystområder søges friholdt for bebyggelse og anlæg, som ikke er afhængige af kystnærhed. For planlægningen i kystnærhedszonen gælder, at der kun må inddrages nye arealer i byzone, såfremt der er en særlig planlægningsmæssig eller funktionel begrundelse for kystnær placering.

Den funktionelle og planlægningsmæssige begrundelser for inddragelsen af arealet i byzone er, at området skal indgå område til havneformål i forbindelse med Ensted Havn og vil af gode grunde ikke kunne lokaliseres uden for kystnærhedszonen, da havnearealer jo skal lokaliseres i sammenhæng med havnen. Området er beliggende i delområde 2 og er udlagt til bl.a. erhvervshavn.

Området er udlagt til miljøklasse 2-5 virksomheder. Den vejledende mindste afstand for erhverv i miljøklasse 5 er 150 meter til sammenhængende boligområder. Nærmeste boliger ligger i afstand af cirka 300 meter fra boligerne ved Møllevænget i Hostrupskov. Således dobbelt så langt fra nærmeste boliger som anbefalet i Håndbog om Miljø og planlægning for miljøklasse 5. For miljøklasse 2-4 er afstanden 20-100 meter fra boliger.

c) Støj fra skibstrafik

Der kan ikke optages bestemmelser om støj fra fartøjer som befinder sig på søterritoriet og kommunen har ingen hjemmel til stille krav om afskærmningsforanstaltninger. Når fartøjer ligger til kaj er der vejledende støjgrænser i forhold til lastning og losning. For EOT er disse fastlagt i deres miljøgodkendelse, der er udstedt af Miljøstyrelsen (staten).

**Plan, Teknik & Miljø indstiller,**

- a) **at høringsvaret delvis imødekommes, idet der i henhold til høringsvar 3 indsættes mere konkrete bestemmelser for afskærmende beplantning. Hullet i beplantningen ud for udløbskanalen søges lukket med nyudlæg af plantebælte langs kanalen. Se kort til høringsvar 3.**

**Det oplyses at de konkret afbødende foranstaltninger først fastsættes i forbindelse med miljøgodkendelser eller VVM-tilladelser. Det oplyses at kommunen ingen hjemmel har til fremlægge byggetilladelser med mindre det er i forbindelse med en dispensation efter planlovens § 19. Det oplyses, at miljøgodkendelser og VVM-tilladelser offentliggøres på den pågældende myndigheds hjemmeside med klagefrist.**

- b) **at høringsvaret ikke imødekommes, da det vurderes at miljøklasse 2-5 virksomheder ikke medføre væsentlige gener ved nærliggende boligområde 300 meter borte fra arealet og at arealet er udlagt**

**som del af havneområdet og derfor kan placeres inden kystnærhedszonen med den funktionelle og planlægningsmæssige begrundelse, at havneområder skal placeres i tilknytning til en havn og ikke 3 km fra kysten.**

- c) at høringsvaret ikke kan imødekommes, da skibe der ligger på red ikke kan reguleres med en lokalplan eller et kommuneplantillæg. Det oplyses, at skibe der ligger til kaj kan reguleres efter miljøbeskyttelsesloven for så vidt lastning og losning, men kan ikke reguleres af en lokalplan. Det kan oplyses kommunen har opfordret til at skibe lægges på red længere ud i fjorden, hvor der en officiel ankerplads.**

## **5. Inter Terminals Ensted - EOT, Holtengårdsvej 25, Skælskør v/ direktør Peter Havsager**

### **Resumé af høringsvar**

- a) Tilføjelse vedrørende risikobekendtgørelse

EOT ønsker at følgende tilføjes: Risikoforhold for den enkelte virksomhed vil blive reguleret efter miljøbeskyttelsesloven "og risikobekendtgørelsen", .....

Risikobekendtgørelsen bør tilføjes, da denne regulerer virksomheders risikoforhold. Bekendtgørelsen har ud over miljøbeskyttelsesloven også hjemmel i arbejdsmiljøloven, beredskabsloven m.v., hvorfor det ikke er tilstrækkeligt at henvise til miljøbeskyttelsesloven.

- b) Zonering og støj

Det angives i § 3.3, at delområde 1 må anvendes til virksomheder med betydelig støjbelastning op til 70-70-70 dB(A) i skel.

EOT går ud fra, at lokalplanens angivelse af maksimal støjbelastning, ikke berører EOTs aktiviteter, som er særskilt reguleret i virksomhedens miljøgodkendelse. EOT har bl.a. miljøgodkendelse til et støjbidrag under skibsoperationer, der overskrider de vejledende støjgrænseværdier ved nærliggende boliger. Dette forhold er da også uddybet i lokalplanens redegørelsesdel og miljørapport.

- c) Udlæg af veje

Det fremgår af lokalplanens afsnit 5 og kortbilag 3, at området skal vejbetjenes dels fra syd af Varnæsvej (benævnt vej C-D) og dels fra vest af Flensborgvej via eksisterende portneranlæg (benævnt A).

EOT er i dag i henhold til servitut, der blev udarbejdet som led i EOTs overtagelse af olieterminalen i 2010, forpligtet til at forestå vedligeholdelse af vej-

strækningen C-D-E, idet denne vejstrækning, der er udlagt som privat fællesvej, på daværende tidspunkt primært betjente trafik til og fra EOT. Dette uanset at EOT ikke er ejer af matriklerne, som vejstrækningen C-D-E er beliggende på. Med vedtagelsen af lokalplanen ændres dette, idet vejstrækningen C-D-E herefter også skal vejbetjene det kommende erhvervsområde (byggefelt 2b og 2c) syd for skrænten samt fortsat give offentlig adgang til strandarealet og de rekreative arealer.

EOT oplyser, at dette medfører en uheldig sammenblanding af trafik og at EOT derfor ser at de ikke længere alene skal drift- og vedligeholde vejstrækningen.

Som konsekvens heraf anbefaler EOT at vejstrækningen C-D-E overgår til offentlig adgangsvej til byggefelt 2b og 2c og for offentlig adgang til det rekreative område ved stranden, – faktisk som allerede beskrevet redegørelsens afsnit side 20 om veje, stier og parkering, samt i miljørapporten side 7 - og at tilkørsel til EOT straks fra vedtagelsen af lokalplanen sikres via udbygget vejstrækning A-B-E (intern vejbetjening fra havnens hovedport ved Flensborgvej). I den sammenhæng vil EOT's nuværende adgangsport skulle flyttes og førnævnte servitut vedr. vejvedligehold aflyses.

d) Bebyggelsesprocent

EOT anmoder om, at bebyggelsesprocenten for EOTs matrikel 385c fastholdes til 50 d. v. s. at det i § 6.1. angives: "Bebyggelsesprocenten for delområde 1, "dog undtaget matr. nr. 385 c", under ét må ikke overstige 50.

Begrundelsen er, at EOT på sigt ønsker at have mulighed for udvidelser af olieterminalen med etablering af flere tanke på området samt muligheder for håndtering af andre typer af olieprodukter. Sådanne udvidelsesmuligheder finder EOT er bedst sikret ved, at krav til bebyggelsesprocent alene er knyttet til EOTs matrikel 385c og ikke indgår som et samlet krav for hele delområde 1.

e) Udtagning af illustration

EOT anbefaler, at de angivne afstande til nærliggende boligområder (hhv. 150, 300 og 500 m) udtages af figur 4, da forståelsen af disse afstande ikke stemmer overens med den angivne zonerings af miljøklasser i lokalplanområdet.

### **Forvaltningens bemærkninger**

- a) Supplerende sætning vedrørende risikobekendtgørelse skal tilføjes i lokalplanens redegørelse.
- b) Grænseværdierne udgør grundlaget for myndighedernes vurdering af støjforurening. Det sker ofte i forbindelse med myndighedsbehandling eller ved klager. De vejledende støjgrænser 70/70/70 dB dag/aften/nat (Erhvervs- og industriområder) er angivet som den beskrivelse af type I-virksomhed som anvendes i Miljøstyrelsens vejledning om ekstern støj for virksomheder. For en type II virksomheder er tilsvarende vejledende støjgrænser 60/60/60 dB dag/aften/nat (Erhvervs- og industriområde med forbud mod generende virksomheder). For en type III virksomhed (f.eks. centerområde/ blandet bolig og

erhverv) er de vejledende støjgrænser 55/45/40 dag/aften/nat.

Uanset de vejledende støjgrænser kan der gennem miljøgodkendelser fastsættes højere støjgrænser. Det er tilfældet hos EOT. Det må også kunne forventes ved kommende miljøgodkendelser.

De vejledende støjgrænser i Miljøstyrelsens vejledning kan indsættes som en passus i margen til lokalplanbestemmelserne. Her kan også tilføjes at EOT i dag har en højere støjgrænser end 70 dB jf. gældende miljøgodkendelse. Støjgrænserne tages ud af selve lokalplanteksten, da de jo ikke har praktisk betydning, idet en lokalplan jo ikke kan fastsætte konkrete støjgrænser.

c) Udlæg af veje

Drift og vedligehold: Når der kobles andre ejendomme på adgangsvejen C-D-E ned til EOT bør der kunne ske en omfordeling af drift- og vedligeholdelsen af denne. Der kan ikke i en lokalplan optages bestemmelser om vejens ejerforhold eller krav til drift- og vedligeholdelse (undtaget er når der i et nyt område skal dannes en grundejerforening, der skal varetage denne). Det er et forhold mellem vejens ejere og de pågældende brugere.

Udlæg af vej: Forvaltningen har drøftet mulighederne for etablering af en vej fra hovedporten (vej A-B) til EOT ved punkt E via havnens arealer med Aabenraa Havn. Se illustration neden for på figur 6. Aabenraa Havn ser, at en fast placering af en ny adgangsvej fra punkt B og ud til EOT ved punkt E kan medføre begrænsninger i forhold til etablering af nye virksomheder i den sydlige del af området og ser heller ikke at det er havnens pligt at anlægge en sådan vej.

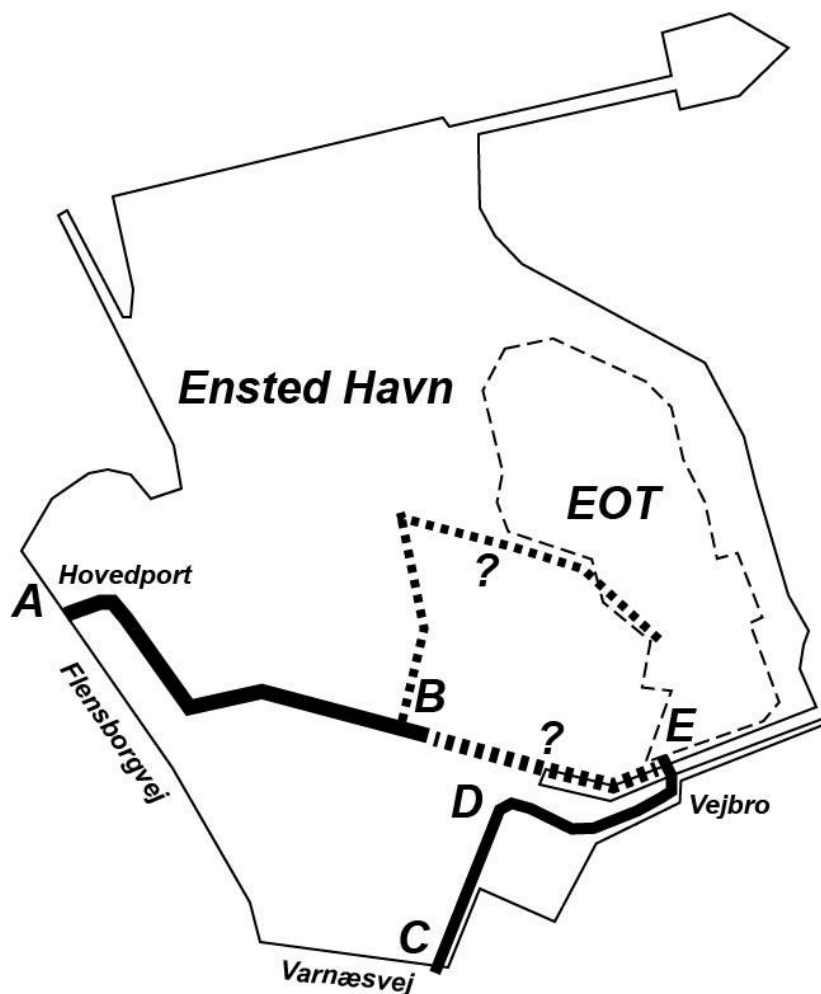
Havnen respekterer EOTs ønsker, men vil som grundejer ikke bindes af krav om en bestemt placering af en sådan vej direkte i linjen fra punkt B til punkt E eller forpligtes til at dække omkostningerne til etableringen. Havnen nævnte, at en eventuel vej til EOT via havnens hovedport også kan have andre forløb end den direkte vej fra punkt B til punkt E. Se illustration på figur 6, som viser eksempel på en anden placering.

I lokalplaner kan der kun udlægges arealer til veje, men der kan ikke stilles vilkår om at en sådan vej rent faktisk skal etableres. Der kan dog stilles vilkår om etablering af en anden vej såfremt en nuværende vej skal nedlægges, og hvorved vejgang til en ejendom afskæres. Dette bør også kunne gælde, hvis der bliver behov for at køre med tung trafik fra matr. nr. 385c, idet vejen D-E ikke er egnet til dette.

Forvaltningen foreslår, at der i lokalplanen sikres, at der til hver tid skal kunne etableres kørende adgang til matr. nr. 385c Stubbæk, Ensted via hovedporten.

Der er ingen udefrakommende krav om nedlæggelse af EOTs nuværende adgangsvej via bro over udløbskanalen. Det er alene et ønske fra EOT selv på sigt når der kan blive behov for tung trafik til virksomheden.





Figur 6 Vejmuligheder til EOT

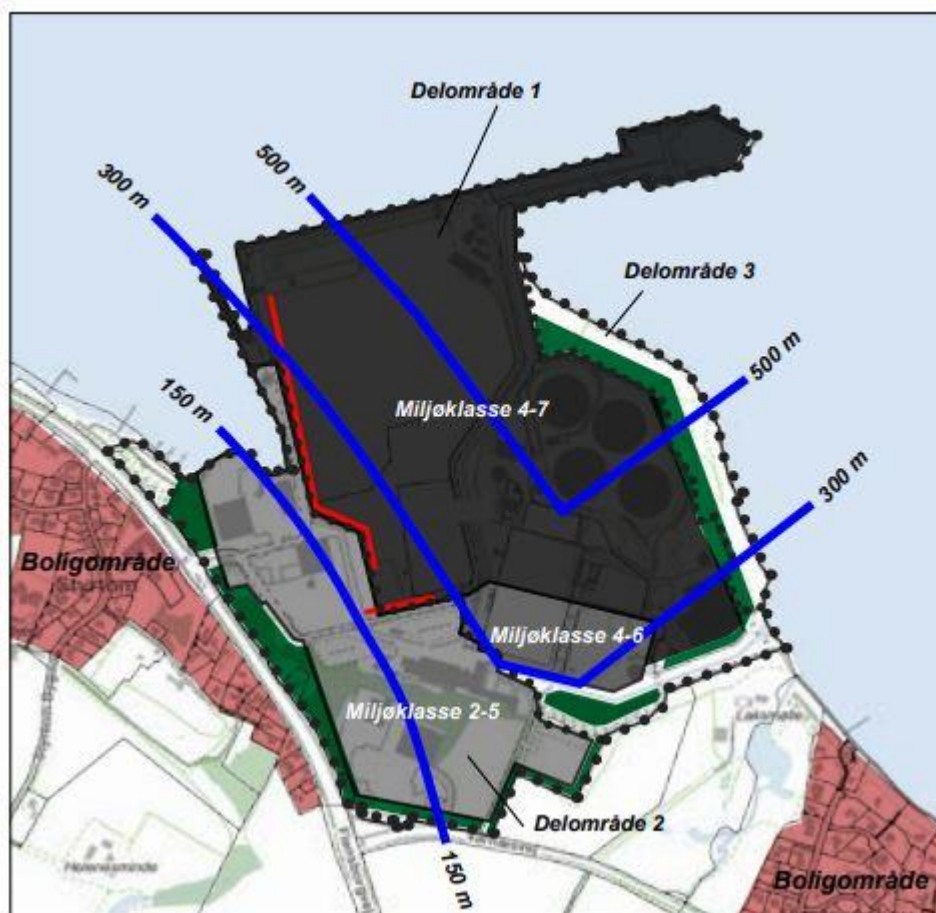
d) Bebyggelsesprocent

Det giver god mening, at EOTs matr. nr. 285c får beregnet sin maksimale bebyggelsesprocent af deres egen grund, da det ikke giver mening at skulle beregne bebyggelsesprocenter på tværs af ejendomme.

§ 6.1 foreslås ændret til: "Bebyggelsesprocenten for delområdet under ét må ikke overstige 50 undtagen for matr. nr. 385c Stubbæk Ensted, hvor bebyggelsesprocenten ikke må overstige 50 alene beregnet for denne. På den enkelte matrikel eller ved udlejning/ udstykning af sokkelgrund må bebyggelsesprocenten for det enkelte grund/lejemål ikke overstige 100."

- e) Illustrationen på side 17 viser områdets zoner i miljøklasser. Afstandene til miljøfølsom anvendelse er altid vejledende, men kan i lægmands øjne sagtens opfattes som faste afstandskrav. En afgørelse i Planklagenævnet fornylig har stadfæstet (Holbæk), at de vejledende afstandskrav netop kun er vejledende og at en erhvervsvirksomhed, der f.eks. betegnes som en miljøklasse 6 udmærket kan placeres tættere på miljøfølsom anvendelse (boliger) end de vejledende 300 meter for miljøklasse 6. Det er alene miljøgodkendelsen og dermed vurderingen af om virksomheden kan overholde miljøkravene (f.eks. støj, lugt og støv), der afgør med hvilken afstand den må placeres og hvilke afbødende foranstaltninger, der skal til.

Der foreslås, at de blå afstandsmarkeringerne tages ud og erstattes af en målepind med angivelser af målene 150 m, 300 m og 500 m = vejledende afstand for miljøklasse 5, 6 og 7.



Figur 7. Nuværende kort fra lokalplanens redegørelse vedrørende områdets inddeling i miljøklasser og afstande til sammenhængende boligerområder.

#### Plan, Teknik & Miljø indstiller,

- a) at høringssvaret imødekommes, idet "og risikobekendtgørelsen" indsættes i redegørelsen under afsnit 3 på side 35,
- b) at høringssvaret imødekommes, idet der under bestemmelserne i § 3.3 i mærgen gøres opmærksom på at EOT i deres miljøgodkendelse har andre støjgrænser end Miljøstyrelsens vejledning. Miljøstyrelsens vejledende støjgrænser for de forskellige områdetyper sættes i mærgen ved siden af bestemmelsen i stedet for.
- c) at høringssvaret kun delvist imødekommes, idet ejerne af areaerne omkring vejen C-D-E bør forhandle sig til en anden fordeling af drifts- og vedligeholdelse, og at høringssvaret vedrørende en anden adgangsvej mellem punkt A og E ud til EOT er en sag mellem Aabenraa Havn og EOT, idet havnen ikke kan pålægges at etablere en sådan vej. Lokalplanen må ikke være til hindring for en sådan eller tilsvarende løsning.

**Der indsættes derfor følgende bestemmelser under lokalplanens § 4:**

**”Der skal sikres, at der til en hver tid skal kunne etableres en vejforbindelse gennem området fra matr. nr. 385c Stubbæk, Ensted til hovedporten ved punkt A, herunder for tung trafik.”**

- d) at høringssvaret imødekommes, idet § 6.1 tilføjes bebyggelsesprocenten for matr. 285c fastsættes til maks. 50 for denne ejendom alene og ikke af det samlede delområde 1.**
- e) at høringssvaret imødekommes, idet tegningen ændres så den alene viser områder med de forskellige miljøklasser jf. lokalplanens bestemmelser og ikke konkrete afstande. Der indsættes i stedet en målepind.**