

Kommuneplantillæg nr. 25 til Kalundborg Kommuneplan 2000-2012

Med VVM-redegørelse samt miljøvurdering
af kommuneplantillæg og lokalplan



Indhold

1.	Indledning	3
1.1	Ny Vesthavn i Kalundborg.....	3
1.2	VVM-redegørelse og Miljøvurdering af plangrundlaget	3
1.3	Planlægningsområdet	4
1.4	Faktaboks	5
1.5	Foroffentlighed.....	5
1.6	Offentlig høring og endelig vedtagelse	6
1.7	Læsevejledning	7
2.	Kommuneplantillæg.....	9
2.1	Projektbeskrivelse for anlægget af Ny vesthavn	9
2.2	Retningslinier	13
2.3	Fremtidige rammebestemmelser	15
3.	Redegørelse for kommuneplantillæggets forudsætninger.	19
3.1	Forholdet til planloven.....	19
3.2	Forholdet til lov om miljøvurdering af planer og programmer	20
3.3	Forholdet til lovgivning om internationale naturbeskyttelsesområder og beskyttede arter	20
3.4	Forholdet til landsplandirektivet, Regionplan 2005- 2016 for Vestsjællands Amt:	22
3.5	Forholdet til beskyttede områder efter anden lovgivning	29
3.6	Forholdet til planlægningen i kystnærhedszonen og de tilgrænsende vandområder	33
3.7	Forholdet til Kommuneplan 2000-2012 for Kalundborg Kommune	35
3.8	Forholdet til den fremlagte planstrategi for Kalundborg Kommune	39
3.9	Forholdet til Masterplanen for Kalundborg Havn	41
3.10	Forholdet til overordnede trafikplaner.....	43
3.11	Forholdet til forsyningsplaner	45
3.12	Tilladelser og godkendelser.....	46
4.	Ikke teknisk resumé af VVM-redegørelsen	48
4.1	Baggrund for projektet	48
4.2	Landskab og kulturmiljø	49
4.3	Naturforhold på land.....	51
4.4	Trafik og støj	53
4.5	Andre miljøforhold, vand, jord og luft.....	56
4.6	Friluftsliv.....	56
4.7	Kystmorfologi, vandudskiftning og sedimentspredning 57	
4.8	Marinbiologiske forhold	58
4.9	Skibstrafik.....	61
4.10	Marinarkæologi	62
4.11	Socioøkonomiske forhold	62
5.	Vedtagelsespåtegning	64

Kommuneplantillæg nr. 25 er udarbejdet af Kalundborg Kommune i samarbejde med NIRAS Konsulenterne A/S og NIRAS A/S

1. Indledning

1.1 Ny Vesthavn i Kalundborg

Kalundborg Kommune har igangsat et omfattende planlægningsarbejde i forbindelse med udbygning af en Ny Vesthavn i Kalundborg. Dette arbejde ligger i direkte forlængelse af arbejdet med Masterplanen for Kalundborg Havn, hvor løsningen af kapacitetsproblemer for den nuværende operatør Mols-Linien blev udpeget som et første skridt i havnens udvikling og afgørende for færgeforbindelsen mellem Kalundborg og Århus. Den nuværende operatørs akutte behov for øget areal kan ikke løses indenfor det eksisterende havneområde, og den eneste mulighed for havneudvikling er vest for Asnæsværket. Derfor ønskes Mols-Linien som det allerførste flyttet ud til en Ny Vesthavn.

Etableringen af den Ny Vesthavn imødekommer den stigende efterspørgsel efter opmarchplads for færgedriften på Kalundborg - Århus. Dertil imødekommer Ny Vesthavn stigende tilgang af skibe med stor dybgang og størrelse og skaber mulighed for håndtering af øget massegodstransport og på sigt evt. containertransport. Etableringen af Ny Vesthavn sikrer således Kalundborg Havns udviklingsmuligheder på længere sigt. Med udbygningen af Ny Vesthavn opnås den udvidelse, der er nødvendig for at imødekomme den stigende efterspørgsel efter havneplads og plads til faciliteter indtil år 2025.

I forhold til Planloven er et havneanlæg som Ny Vesthavn VVM-pligtigt. Sådan et anlæg kan ikke realiseres, før der er udarbejdet retningslinjer i kommuneplanen om beliggenhed og udformning af anlægget med tilhørende VVM-redegørelse.

I den gældende kommuneplan for Kalundborg Kommune er området ikke udlagt til havneformål og derfor skal der udarbejdes et kommuneplantillæg med retningslinier, der muliggør en ændret anvendelse af området og fastsætter rammerne for udbygning og anlæg. Den gældende regionplan 2005 for Vestsjællands Amt udpeger området som kulturmiljø og landskabeligt interesseområde. Udpegningen ændres med kommuneplantillægget for området.

1.2 VVM-redegørelse og Miljøvurdering af plangrundlaget

I forhold til Planloven er et havneanlæg som Ny Vesthavn VVM-pligtigt. Sådan et anlæg kan ikke realiseres, før der er udarbejdet retningslinjer i kommuneplanen om beliggenhed og udformning af anlægget med tilhørende VVM-redegørelse.

VVM-redegørelsen ledsager således kommuneplantillægget, der muliggør en ændret anvendelse af området og fastsætter retningslinier og rammer for udbygning og anlæg. Kommuneplantillægget tager udgangspunkt i VVM-redegørelsen for projektet.

I henhold til Lov om miljøvurdering af planer og programmer skal kommuneplantillægget udover en VVM-redegørelse tillige ledsages af en miljøvurdering af planforslaget. Kravene til indholdet i miljøvurderingen hhv. i VVM-redegørelsen er stort set sammenfaldende. Med henblik på at opfylde kravet om miljøvurdering af planforslaget er VVM-redegørelsen suppleret med oplysninger om den fremtidige overvågning af de væsentligste miljøpåvirkninger som følge af planens gennemførelse.

1.3 Planlægningsområdet

Planlægningsområdet afgrænses som vist på luftfotoet. Området er placeret umiddelbart vest for Asnæsværket, der er Danmarks største kraftværk. Planlægningsområdet ligger dermed i direkte forlængelse af det eksisterende havneområde.

Den nuværende anvendelse af arealet, hvor Ny Vesthavn tænkes placeret, er henholdsvis strand, strandeng og agerjord. Desuden er vandområdet i havnen øst for den planlagte havneudvidelse udpeget som vildtreservat.



Figur 1.1: Planlægningsområdet

1.4 Faktaboks

Kalundborg Havn

Kalundborg Havn er en kommunal selvstyrehavn, Sjællands næststørste havn og den femte største i Danmark. Havnen betjener et større opland med forskellige transporttilbud og dækker hovedparten af transport af varer i store skibe i regionen og fra det øvrige Sjælland og Lolland-Falster. Hertil dækker havnen Nordvestsjælland's behov for transport af varer i mellemstore skibe. Mols-Linien står for omfattende færgedrift mellem Kalundborg og Århus – ca. 500 lastbiler dagligt – hvilket svarer til ca. 16% af den samlede øst-vest gående godstrafik i Danmark.

Der er direkte adgang fra det eksisterende havneområde til det overordnede vejnet og tilslutning til jernbanenettet.

Havneområdet består af Kalundborg Havn og to private havne: Asnæs Værkets og Statoils havne, der ligger på Asnæs, syd for Kalundborg by. Havneområdet fremtræder som ét samlet havnekompleks, og af Regionplanen fremgår, at den samlede godsomsætning er Danmarks største. Havnene i Kalundborg har en særlig regional betydning.

Kalundborg Havn har i 2006 udarbejdet en Masterplan, der udgør havnens udspil til Kommuneplanen for Kalundborg Kommune. Masterplanen beskriver udviklingsmuligheder på kort og lang sigt og beskrives nærmere i afsnit 3.8.

1.5 Foroffentlighed

Forud for udarbejdelsen af forslaget til kommuneplantillæg er der indkaldt idéer og forslag til VVM-redegørelsen og planlægningen (det sidste i overensstemmelse med planlovens § 23c). Den såkaldte foroffentlighed varede fra d. 26. marts til d. 26. april 2007.

Formålet med foroffentligheden var at give borgere, foreninger, virksomheder mv. mulighed for at bidrage til grundlaget for det videre arbejde. Dette skal bl.a. sikre at flest mulige relevante emner bliver omfattet af den videre planlægning. Dertil kommer de lovmæssige krav til planlægningens indhold.

I forbindelse med foroffentligheden blev der udsendt et debatoplæg og afholdt et borgermøde.

Kalundborg Kommune modtog 8 breve med bemærkninger og forslag til indholdet i kommuneplantillæg og VVM-redegørelse. Disse er beskrevet i en såkaldt "Hvidbog", der kan hentes på Kalundborg Kommunes hjemmeside www.kalundborg.dk. På baggrund heraf fastlagde Kalundborg Kommune indholdet af planlægningsarbejdet.

VVM-redegørelsen kombineres med en miljøvurdering af planerne. Iht. lov om miljøvurdering af planer og programmer, skal der foretages en forudgående høring af berørte myndigheder om afgrænsningen af miljøvurderingen. Kalundborg Kommune har desuden hørt en række interesseorganisationer. I den forbindelse er der indkommet bemærkninger fra Team miljø og

jord i Kalundborg Kommune samt Danmarks Naturfredningsforening og Friluftsrådet. Desuden har en række borgere uopfordret henvendt sig med bemærkninger. På baggrund deraf har Kalundborg Kommune fastlagt de forhold, der skal miljøvurderes iht. Lov om miljøvurdering af planer og programmer, og som således behandles i den samlede VVM-redegørelse og miljøvurdering.

1.6 Offentlig høring og endelig vedtagelse

Forslag til kommuneplantillæg, lokalplan og VVM-redegørelse har været udsendt i offentlig høring fra den 13. maj til den 9. juli 2008. I forbindelse med den offentlige høring er indkomne idéer, forslag, indsigelser mv. behandlet af Kalundborg Kommune og øvrige myndigheder. Der er udarbejdet en "Hvidbog" svarende til den, der blev udarbejdet efter foroffentlighedsfasen for kommuneplantillæg og VVM, med anbefalinger til, hvorvidt det indkomne materiale skal indarbejdes i planlægningen. På baggrund heraf har kommunalbestyrelsen den 17. december 2008 taget beslutning om endelig vedtagelse af kommuneplantillægget og lokalplanen for den Ny Vesthavn med indarbejdelse af Hvidbogens ændringsforslag og følgende supplerende ændringsforslag:

1. Der skal indføres bestemmelser om, at der kun anvendes nødvendig belysning på havneområdet.
2. Kranerne skal visuelt dominere mindst muligt. Tankene accepteres til en generel højde på 30 m, dog må der på max. 3 tanke indgå en afhvalmet tagkonstruktion, så den samlede højde kan udgøre max. 38 m.
3. Offentlig transport skal sikres til den nye færgeterminal.
4. Der skal planlægningsmæssigt tages højde for, at det gøres muligt at føre jernbane til den nye færgeterminal.
5. Det tilstræbes af vandkvaliteten i en ny vesthavn skal leve op til kravene til Blå flag.
6. Anvendelsen af farver på bygninger skal tilpasses de landskabelige omgivelser.
7. I forbindelse med den miljømæssige overvågning pålægges havnen at retablere forhold, på Gisseløre tange, der mod forventning måtte lide skade i forbindelse med virkningerne af en ny vesthavn

Ovennævnt supplerende ændringsforslag er sammen med hvidbogens anbefalinger indarbejdet i Kommuneplantillæg, Lokalplan og/eller VVM-tilladelsen for den Ny Vesthavn således:

Ad 1: Der er i lokalplanen formuleret en generel § 7.20 for hele lokalplanområdet, der fastlægger, at der kun må etableres nødvendig belysning, at belysningen skal være nedadrettet og fokuseret og at der ikke må ske belysning af arealer uden for lokalplanområdet.

Ad 2: Der er i lokalplanen formuleret en tilføjelse til højdegræn-

Kommuneplantillæg nr. 25

sen i §§ 6.12 og 6.20 om, at kraner skal konstrueres og farvesættes, så de visuelt virker mindst muligt dominerende. I lokalplanen er den maksimale højde for højtanke i § 6.11 ændret til 30 m med mulighed for kuplede tagkonstruktioner med et højeste punkt på 38 m. En tilsvarende ændring er indarbejdet i kommuneplantillæggets rammer for området.

Ad 3: Der er i lokalplanens redegørelse om kollektiv trafik foretaget en tilføjelse om, at Kalundborg Kommune igennem sektorplanlægningen sikrer, at den nye færgeterminal forsynes med kollektiv trafik.

Ad 4: Der er i lokalplanens redegørelse om lokalplanens indhold foretaget en tilføjelse om, at planlægningen I forbindelse med senere udarbejdelse af en detaljeret lokalplan for delområde II og III kan udvides til også at omfatte et jernbanespor til betjening af havnen. Der redegøres endvidere for, at jernbanesporet med fordel vil kunne placeres i delområde II og III langs grænsen mod delområde IV, og at et projekt for et jernbanespor, herunder tilslutning til de eksisterende spor øst for Asnæsværket, vil skulle screenes for pligt til VVM og således evt. vil blive omfattet af en særskilt VVM-procedure. En tilsvarende formulering tilføjes i kommuneplantillæggets redegørelse om trafikale forhold.

Ad 5: Emnet behandles ikke i planen, men indarbejdes som et vilkår i VVM-tilladelsen.

Ad 6: Der er i lokalplanen formuleret en generel § 7.1 for hele området, der fastlægger, at bygninger i deres farvevalg skal tilpasses det omgivende landskab.

Ad 7: Emnet behandles ikke i planen, men indarbejdes som et vilkår i VVM-tilladelsen.

Efterfølgende giver kommunen og Kystdirektoratet give de nødvendige tilladelser til anlæggets igangsættelse. Havneanlægget skal have en VVM-tilladelse. VVM-tilladelsen gives efter § 2 i VVM-bekendtgørelsen, og der kan i tilladelsen stilles vilkår, som har til formål at mindske de væsentlige virkninger på miljøet, som måtte være påvist i VVM-redegørelsen. VVM-tilladelsen meddeles bygherre og offentliggøres med klagefrist på 4 uger. Når klagefristen er udløbet, og der ikke er modtaget klager, meddeles bygherren, at projektet kan påbegyndes. Eventuelle klager skal sendes til behandling i Naturklagenævnet.

1.7 Læsevejledning

Materialet består af tre dele:

- Kommuneplantillæg
- VVM-redegørelse
- Lokalplan

Kommuneplantillæg nr. 25

Kommuneplantillægget indeholder retningslinjer og en redegørelse for kommuneplantillæggets forhold til anden planlægning samt et ikke teknisk resumé af VVM-redegørelsen.

VVM-redegørelsen med miljøvurdering indeholder først et ikke-teknisk resumé, der ligesom selve VVM-redegørelsen er bygget op, så anlægget med færgehavn, masse gods og container feeder terminal beskrives først. Herefter beskrives alternativerne og 0-alternativet. Dernæst bliver miljøkonsekvensvurderingerne beskrevet og vurderet. Til sidst gives en beskrivelse af hvilke foranstaltninger, der påtænkes etableret for at mindske miljøbelastningerne, og hvorledes de væsentlige miljøpåvirkninger tænkes overvåget.

Lokalplanen opdeler området i 4 delområder. For delområderne I og IV fastlægges detaljerede bestemmelser i for områdets anvendelse og indretning. For delområderne II og III er der tale om en rammelokalplan, som skal følges op af en detaljeret lokalplan, før områderne kan tages i anvendelse. Desuden indeholder lokalplanen en redegørelse for planens forudsætninger og forhold til anden planlægning for lokalplanens afgrænsede område.

2. Kommuneplantillæg

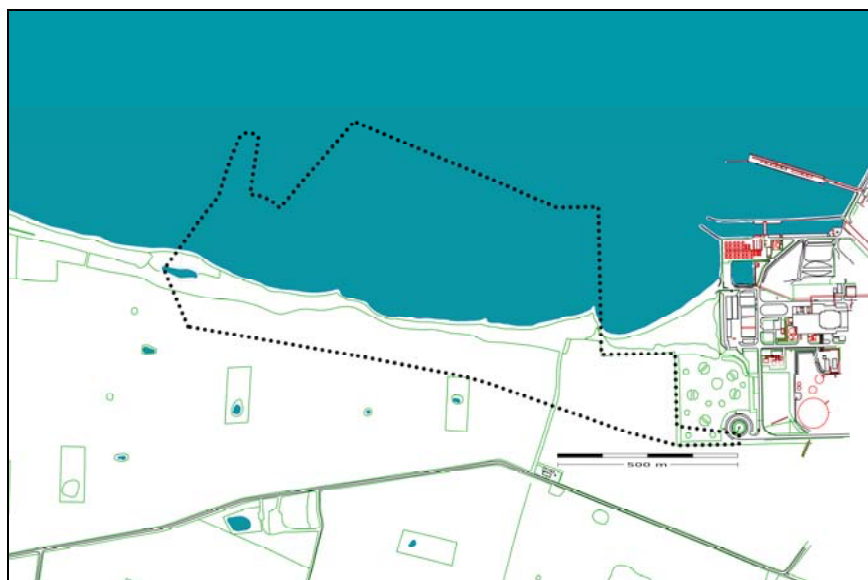
2.1 Projektbeskrivelse for anlægget af Ny vesthavn

Med udbygningen af den Ny Vesthavn opnås den udvidelse der er nødvendig for at imødekomme den stigende efterspørgsel efter havneplads og plads til faciliteter for både færgedriften, masse gods og havnerelateret erhverv samt evt. øvrig containertrafik indtil år 2025, som beskrevet i Masterplanen for Kalundborg Havn fra 2006.

Placering af færgeterminalen i en Ny Vesthavn indebærer en række fordele:

- Der kan opnås optimale forhold for så vidt angår disponering og udnyttelse af arealer
- Der kan etableres flere og længere færgelejer, der kan tage flere og større færger
- Sejltiden bliver ca. 10 min. kortere og giver mulighed for længere havnetid for de større færger
- Trafikken til og fra terminalen kan gå direkte til og fra hovedvejen uden om byområdet.

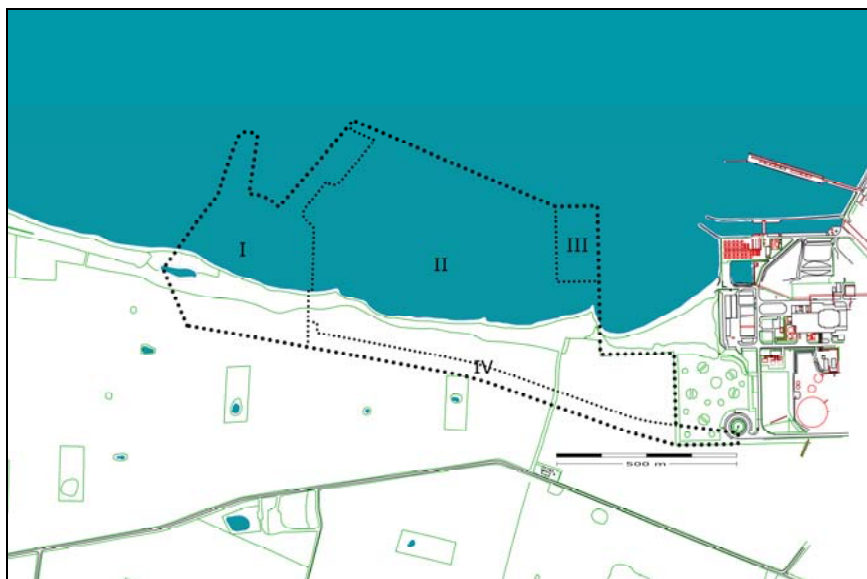
Kortet viser afgrænsningen af det nye rammeområde 7.9E2: Ny Vesthavn omfatter et areal på ca. 60 ha. Ca. 24 ha. er beliggende på land, mens det resterende indvindes ved nyopfyldning.



Figur 2.1: Afgrænsning af nyt rammeområde 7.9E2. Målforshold 1:20.000.

Funktionsområder

Kalundborg Ny Vesthavn opdeles i fire delområder svarende til områdets funktionsopdeling, som vist på kortet. Rammebestemmelser i afsnit 2.3 sikrer denne funktionsopdeling i lokalplanerne for området.



Figur 2.2: Rammeområde 7.9E2 underopdeles ved lokalplanlægning i fire delområder svarende til områdets funktionsopdeling. Målforhold 1:20.000.

Anvendelse og etapedeling

Områdets overordnede anvendelse fastlægges til erhvervsformål til havnerelaterede virksomheder. Anvendelsen af de fire delområder fastlægges i lokalplanlægningen som følger:

- Delområde I: Færgehavn. Delområdet omfatter et areal på ca. 13 ha. Her kan der etableres anlæg i forbindelse med færgedrift, så som kaj anlæg, bygninger, oplagsplads mv.
- Delområde II: Massegoods og havnerelateret erhverv. Delområdet omfatter et areal på ca. 45 ha. De kajnære arealer forbeholdes massegoods, mens havnerelaterede erhverv kan placeres fjernest fra kajen og langs adgangsvejen.
- Delområde III: Containertrafik. Områdets anvendelse fastlægges til containerterminal, alternativt massegoods og omfatter et areal på ca. 2 ha.
- Delområde IV: Adgangsvejen omfatter et areal på ca. 2 ha.
- Udbygningen af den Ny Vesthavn kan foretages i etaper. Anlæg af færgehavnen og adgangsvej udgør første etape, mens anden etape omfatter anlæg af en 600 m bulkkaj. I sidste etape anlægges en evt. containerterminal.

Massegoods

Massegoods kan være korn og foderstoffer, sten og grus, bio affald til 2. generations ethanol produktion udenfor havnen, halm, kul, skrot, flis og hele skibsladninger af træ (bulk træ). Dette gods vil udover åbne lagerpladser kræve såvel lagerbygninger, såkaldte planlagre, med byggehøjde på op til 30 m som enkelte højtanke med højde på op til 30 m og med kupler i op til 38 meters højde. Herudover kan der på kajen forekomme kraner med højde på op til 70 m, når bommen er i opslået position.

Massegoods kan derudover være specielle flydende produkter der kræver tankanlæg, som dog kan placeres i baglandet fjernest fra kajen. Sådanne tankanlæg vil være højere end 15 m og normalt ikke over 25 m.

Figur 2.3: Definition på massegoods

Havnerelateret virksomhed.

Havnerelaterede erhverv defineres som erhverv der af driftsmæssige årsager skal ligge i nærheden af en kaj. Dvs. at sådanne virksomheder skal generere en kajomsætning eller de skal servicere skibe eller de virksomheder der generer en kajomsætning. Virksomheder der genererer en kajomsætning vil miljømæssigt bidrage til at minimere landevejs- trafikken.

Havnerelaterede erhverv kan således være virksomheder der forarbejder store mængder af råprodukter der importeres eller virksomheder, der forarbejder meget store emner der ikke kan transporteres på landevej. Havnerelaterede erhverv kan således ikke være produktionsanlæg med processpildevand, der lige så godt kan ligge et andet sted. Havnerelaterede erhverv kan også være mindre skibsreparations værksteder og leverandør virksomheder til skibe.

Derudover betragtes kontorfaciliteter for skibsmæglere, rederier og lignende erhverv, der arbejder med skibsfarten som havnerelaterede.

Figur 2.4: Definition på havnerelateret virksomhed

Trafikale forhold

Trafikafviklingen til og fra færgelejet sker ved en forlængelse af Asnæsvej, hvor en ny vej med til- og frakørsel til Ny Vesthavn anlægges fra den nuværende Asnæsvej syd om det grønne anlæg ved Asnæsværket og har en afstand fra kystlinjen på ca. 100-300 m.

Frakørsel fra færgerne skal ske langs delområdet vestlige og sydlige grænse og anlægges i to baner. Dette skal sikre en hensigtsmæssig afvikling af trafikken, så trafikken fra en hel færge kan placeres på frakørselsvejen før den munder ud i Asnæsvejen.

Vejen nedgraves på størstedelen af strækningen.

Trafikken til og fra området kan derfor ledes ad de overordnede trafikveje: Holbækvej-Hovvej og Slagelsevej. Dermed sker der en aflastning i forhold til bykernen, idet trafikken til og fra færgelejet kan ledes uden om bykernen og ikke længere belaster Elmegade-Bredgade eller Østre Havnevej. Dette er i overensstemmelse med målsætninger i Kommuneplan 2000-2012.

Banebetjening af havnen

I forbindelse med senere detaljeret planlægning for delområde II og III kan planlægningen udvides til også at omfatte et jernbanespor til betjening af havnen. Jernbanespor vil med fordel kunne placeres i delområde II og III langs grænsen mod delområde IV. Et projekt for et jernbanespor, herunder tilslutning til de eksisterende spor øst for Asnæsværket vil skulle screenes for pligt til VVM, og vil således evt. blive omfattet af en særskilt VVM-procedure.

Bebyggelse og anlæg

Havneanlægget og havnerelaterede erhverv placeres så vidt muligt under hensyntagen til de eksisterende landskabelige værdier, herunder de terrænmæssige forhold, natur- og landskabsselementer.

I delområde I til færgehavn er den maksimale byggehøjde 10 m og tætheden reguleres ved udlæg af byggefelter.

Bebyggelsens omfang i delområde II og III reguleres ved bestemmelser for højde, en maksimal bebyggelsesprocent og rumfangsbegrænsninger.

Den generelle maksimale byggehøjde er 30, bebyggelsesprocenten maksimalt 50 og rumfanget maksimalt 6-8 m³/m², som fastlægges ved en zonerings i detaillokalplanlægningen.

I forbindelse med detaillokalplanlægning i funktionsområderne II og III, kan der under hensyn til havnens funktionskrav og kystlandskabelig tilpasning gives mulighed for at etablere op til 3 højtanke/enheder med højder på op til 30 m med kuppel i op til 38 meters højde, bebyggelsesprocent på maksimalt 60 og et rumfang på maksimalt 15 m³/m².

For de maksimale bygningshøjder gælder, at der efter en konkret vurdering kan tillades større højder, såfremt det er nødvendigt for den enkelte virksomheds drift eller indretning. Dette kan f.eks. være skorstene, kraner, lasteanlæg mv.

Bebyggelsens omfang og vurderes nærmere i VVM-redegørelsen, hvor der bl.a. er udarbejdet visualiseringer, der angiver de relevante højder, også for at vise den tilladte bebyggelses højde i relation til det bagvedliggende landskab. I visualiseringen er der taget udgangspunkt i et scenarium med etablering af tre højtanke med én tank med en beliggenhed i midten af området og de to øvrige i randen af området, således at visualiseringen angiver det maksimale spænd.

Anlæg, der i kraft af beliggenheden ved kysten har markant synlighed og påvirker den visuelle oplevelse af havneanlægget etableres generelt, så de er indpasset området som helhed og virker arkitektonisk tilfredsstillende set fra land såvel som fra søsiden. Dette kan være bygninger og anlæg som kraner, lasteanlæg eller belysning.

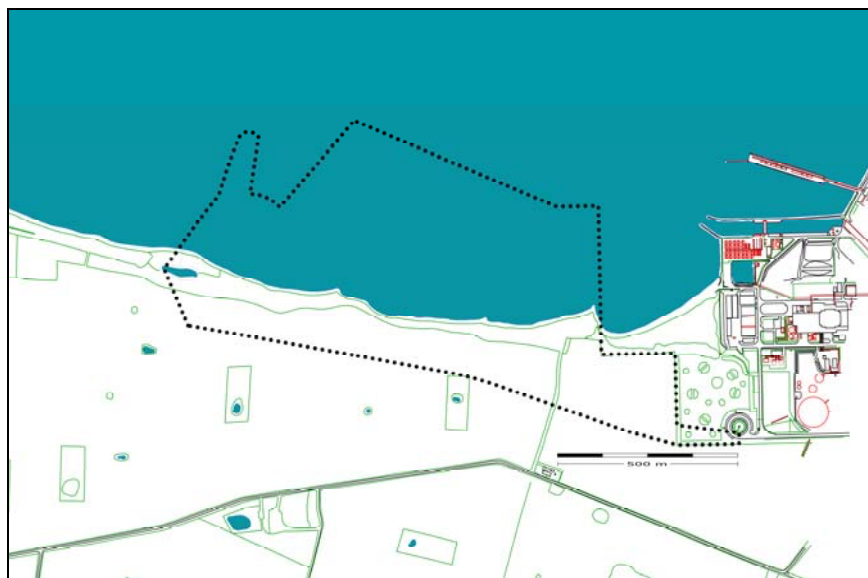
2.2 Retningslinier

Retningslinierne for etableringen af Kalundborg Ny Vesthavn er fastlagt på baggrund af de gennemførte undersøgelser af miljøkonsekvenserne for omgivelserne (VVM), jf. VVM-redegørelsen med bilag og de efterfølgende sammenfatninger og vurderinger.

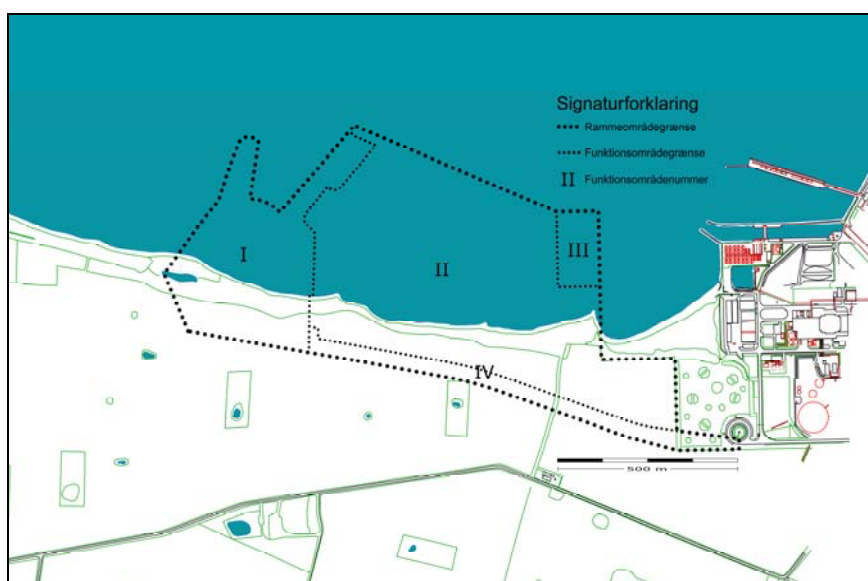
Der opstilles retningslinier i tillæg nr. 25 til Kalundborg Kommuneplan 2000. Retningslinierne erstatter de retningslinier for området i Regionplan 2005 for Vestsjællands Amt, som er uforenelige med den fremtidige anvendelse til havneformål. I afsnit 3.3 redegøres der for ophævelsen af konkrete retningslinier.

For området på kortet i figur 2.3 fastsættes følgende retningslinier:

1. Der skal sikres mulighed for opfyld på søterritoriet til havneanlæg.
2. Det samlede Havneanlæg udlægges som byområde og overføres til byzone.
3. I området angivet i figur 2.3 kan der etableres færgehavn med tilhørende terminal- og andre anlæg i relation til færgetrafikken. Desuden kan der etableres containerterminal samt faciliteter til håndtering af massegoods. På ikke kajnære arealer kan der endvidere etableres havnerelaterede erhverv.
4. Der foretages en funktionsopdeling af havnen i færgehavn, massegoods, containerhavn, havnerelateret erhverv og adgangsvvej som vist i figur 2.4.
5. Havnen trafikbetjenes ved tilslutning til eksisterende Asnæsvej.
6. Der skal sikres etableret en økologisk forbindelse i form af et plantebælte langs området afgrænsning mod land.
7. De miljømæssige konsekvenser skal ligge indenfor de rammer, der er beskrevet i kommuneplantillæggets tilhørende VVM-redegørelse.



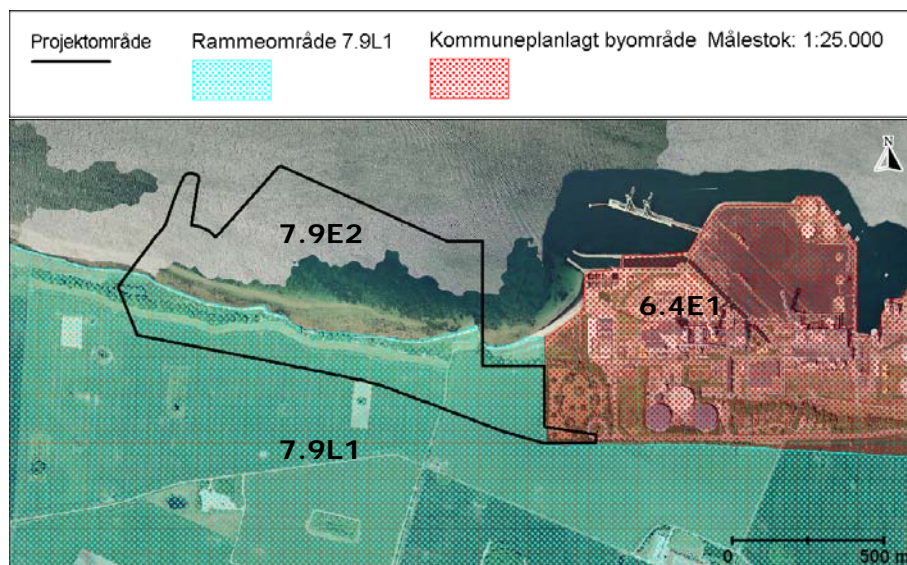
Figur 2.3: Afgrænsning af Kalundborg Ny Vesthavn. Målforhold 1:20.000.



Figur 2.4: Områdets funktionsopdeling som angivet i retningslinie 4. Målforhold 1:20.000.

2.3 Fremtidige rammebestemmelser

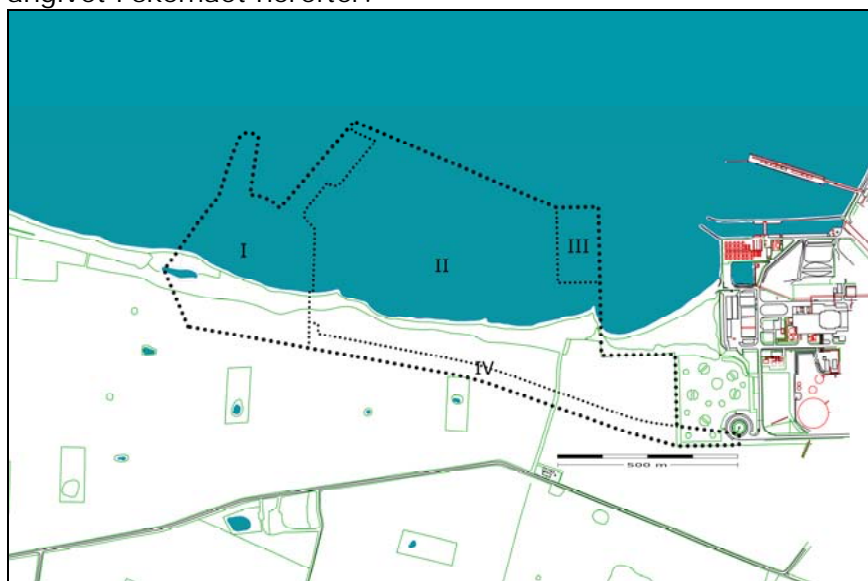
Kalundborg Kommuneplan 2000 suppleres med et nyt rammeområde 7.9E2, der etableres i en del af det eksisterende rammeområde 7.9L1 og 6.4E1 som vist herunder.



Figur 2.5: Afgrænsning af nyt rammeområde 7.9E2 og det eksisterende rammeområde 7.9L1

En mindre del af rammeområde 6.4E1 inddrages i rammeområdet 7.9E2. Inddragelsen er nødvendig, idet Asnæsvej skal forlænges til Ny Vesthavn og, idet de eksisterende kommuneplanrammer for området udlægger områdets anvendelse til grønt friareal.

Rammeområdet 7.9E2 skal i forbindelse med lokalplanlægningen underopdeles i fire funktionsområder med tilhørende rammebestemmelser i princippet som angivet på kortet herefter og som angivet i skemaet herefter.



Figur 2.6: Rammeområdet 7.9E2 med opdeling i fire delområder svarende til områdets funktionsopdeling. Målforhold 1:20.000.

Kommuneplantillæg nr. 25

Område	7.9E2 Ny Vesthavn
Zonestatus	Nuværende anvendelse: Landbrugsareal og søterritorium. Nuværende zonestatus: Landzone. Fremtidig zonestatus: Overføres til byzone ved lokalplanlægning. Nyindvundne og opfyldte arealer overføres ligeledes til byzone.
Lokalplaner / byplanvedtægter	Tilhørende lokalplan nr. 500 for Ny Vesthavn
Anvendelse	<p><i>Erhvervsområde:</i></p> <p>Havneformål, havneorienteret virksomhed og transportvirksomhed, med tilknytning til havnen eller havneområdet så som færgehavn.</p> <p><i>Delområder:</i></p> <p>Lokalplaner for området skal inddele området i fire funktionsbestemte delområder.</p> <p>Der etableres i lokalplanen et delområde I, som kan anvendes til færgehavn</p> <p>Der etableres i lokalplanen et delområde II, som kan anvendes til masse gods på de kajnære arealer. Langs adgangsvejen kan der placeres havnerelaterede erhverv. Definitionen fremgår herunder.</p> <p>Der etableres i lokalplanen et delområde III, som kan anvendes til containertrafik og/eller masse gods. Definitionen fremgår herunder.</p> <p>Der etableres i lokalplanen et delområde IV, som kan anvendes til anlæg af adgangsvej.</p> <p><i>Definition af masse gods</i></p> <p>Masse gods kan være korn og foderstoffer, sten og grus, bio affald til 2. generations ethanol produktion udenfor havnen, halm, kul, skrot, flis og hele skibsladninger af træ (bulk træ). Dette gods vil udover åbne lagerpladser kræve såvel lagerbygninger, såkaldte planagre, med byggehøjde på op til 30 m som enkelte højtanke/enheder med en maksimal højde på 30 m og med kupler i op til 38 meters højde. Herudover kan der på kajen forekomme kraner med højde på op til 70 m, når bommen er i opslået position. Masse gods kan derudover være specielle flydende produkter der kræver tankanlæg, som dog kan placeres i baglandet fjernest fra kajen. Sådanne tankanlæg vil være højere end 15 m og normalt ikke over 25 m.</p> <p><i>Definition af havnerelaterede erhverv</i></p> <p>Havnerelaterede erhverv defineres som erhverv der af driftsmæssige årsager skal ligge i nærheden af en kaj. Dvs. at sådanne virksomheder skal generere en kajomsætning eller de skal servicere skibe eller de virksomheder der generer en kajomsætning. Virksomheder der genererer en kajomsætning vil miljømæssigt bidrage til at minimere landevejstrafikken. Havnerelaterede erhverv kan således være virksomheder der forarbejder store mængder af råprodukter der importeres eller virksomheder, der forarbejder meget store emner der ikke kan transporteres på landevej. Havnerelaterede erhverv kan</p>

Kommuneplantillæg nr. 25

	<p>således ikke være produktionsanlæg med processpildvand, der lige så godt kan ligge et andet sted. Havnerelaterede erhverv kan også være mindre skibsreparationsværksteder og leverandør virksomheder til skibe. Derudover betragtes kontorfaciliteter for skibsmæglere, rederier og lignende erhverv, der arbejder med skibsfarten som havnerelaterede.</p>
Bebyggelsens art	<p>I delområde I til færgehavn kan der opføres bebyggelse og faciliteter med tilknytning til færgetrafik.</p> <p>I delområde II til masse gods og havnerelaterede erhverv kan der på de kajnære arealer opføres faciliteter til håndtering af masse gods. På arealer langs adgangsvejen kan der opføres bebyggelse til havnerelaterede erhverv.</p> <p>I delområde III til containerhavn og/eller masse gods kan der alene opføres faciliteter til kajomsætning med containere og/eller faciliteter til masse gods.</p> <p>I delområde IV kan der ikke opføres bebyggelse med undtagelse af mindre tekniske anlæg nødvendige for vejens drift.</p>
Bebyggelsens omfang og placering	<p>I delområde I reguleres bebyggelsens omfang og placering ved udlæg af byggefeltet under hensyn til funktionskrav og kystlandskabelig indpasning.</p> <p>Ved detaillokalplanlægning i delområderne II og III foretages en zonerings under hensyn til havnens funktionskrav og kystlandskabelig indpasning.</p> <p>Bebyggelsesprocenten for den enkelte ejendom eller parcel må ikke overstige 50. Der kan under iagttagelse af havnens funktionskrav og kystlandskabelig indpasning etableres zoner med en højere bebyggelsesprocent på 60.</p> <p>Det samlede rumfang af bygninger inden for den enkelte ejendom eller parcel må ikke overstige 6-8 m³/m² grundareal, hvor det konkrete rumfang fastlægges igennem en zonerings. Der kan etableres op til 3 højtanke/enheder med et rumfang på 15 m³/m² grundareal under iagttagelse af havnens funktionskrav og kystlandskabelig indpasning.</p>
Etageantal og højde	<p>I delområde I til færgehavn kan bebyggelse tillades opført med en højde på 10 m.</p> <p>Ved detaillokalplanlægning i delområderne II og III foretages en zonerings under hensyn til havnens funktionskrav og kystlandskabelige indpasning.</p> <p>I delområde II til masse gods og havnerelaterede erhverv kan bebyggelse opføres med op til 30 m højde. Der kan opføres op til 3 højtanke/enheder med en højde på op til 30 m og med kupler i op til 38 meters højde. Kraner kan have en højde på op til 70 m i opslået position.</p> <p>I delområde III til containerhavn og/eller masse gods kan containere tillades stablet i stakke med en højde på 15 m. Containerkraner kan have en højde på op til 70 m i opslået position. Anvendes området til masse gods gælder bestemmelserne for delområde II.</p> <p>I delområde IV til adgangsvej kan der ikke opføres bebyggelse med undtagelse af mindre tekniske anlæg nødvendige for vejens drift.</p>

Kommuneplantillæg nr. 25

Friarealer	Der etableres plantebælte langs områdets sydlige afgrænsning.
Trafikforhold	<p>Vejbetjening af området skal ske via forlængelse af Asnæsvej.</p> <p>Delområde I til færgehavn skal indrettes således at al opmarch og frakørsel kan rummes i delområdet.</p> <p>Ved indretning og opførelse af bebyggelse skal der anlægges parkeringsareal svarende til et dokumenteret behov, som besluttet af kommunalbestyrelsen:</p> <p>Ved arealer til kontor- og administrationsformål skal der beregnes 1 parkeringsplads pr. 65 m² bruttoetageareal.</p> <p>I forbindelse med erhvervsbygninger skal der anlægges 1 parkeringsplads for hver 200 m² bruttoetageareal.</p> <p>Parkeringspladser skal være anlagt ved byggeriets ibrugtagning eller efter en plan godkendt af Kommunalbestyrelsen.</p> <p>Der udlægges sti langs Asnæsvej med en forlængelse sydvest om færgehavnen til stranden vest for færgehavnen.</p>
Andet	<p>De miljømæssige påvirkninger fra virksomheder og havneaktivitet i området skal overholde de rammer, der er beskrevet i VVM-redegørelsen.</p> <p>Opvarmningen i delområde I kan ske ved individuel opvarmning.</p> <p>Varmeprojektforslag med stillingtagen til opvarmningsform udarbejdes ved detailplanlægning for delområde II og III.</p>

3. Redegørelse for kommuneplantillæggets forudsætninger

3.1 Forholdet til planloven

VVM-pligt

I følge Planlovens § 11g må visse typer af virksomheder og anlæg ikke påbegyndes, før kommunen eller Miljøministeriet har fastsat retningslinjer for virksomhedens eller anlæggets udformning og beliggenhed i en VVM-redegørelse (Vurdering af Virkninger på Miljøet). VVM-reglerne i Planloven udspringer af EU's VVM-direktiv.

Retningslinjerne skal være tilvejebragt i Kommuneplan og ledsages af en VVM-redegørelse.

Kalundborg Kommune er fra 1. januar 2007 VVM-myndighed for så vidt angår aktiviteterne på landsiden, mens Kystdirektoratet er VVM-myndighed med hensyn til den del af anlægget, der ligger på søterritoriet.

De landbaserede dele af det aktuelle anlæg er omfattet af Bekendtgørelse om vurdering af visse offentlige og private anlægs virkning på miljøet (VVM) i medfør af lov om planlægning nr. 1335 under punkt 8b i bilag 1: "Større landanlæg til havneformål i forbindelse med havne, der kan besejles og anløbes af skibe på over 1350 tons."

Anlæggets på søterritoriet er omfattet af Bekendtgørelse om miljømæssig vurdering af visse anlæg og foranstaltninger på søterritoriet (VVM) nr. 809 under punkt 8b i bilag 1: "Søhandelshavne, anløbsbroer til lastning og lodsning, der er forbundet med havneanlæg til lands og til vands (bortset fra færgebroer), der kan anløbes af fartøjer på over 1350 tons."

En VVM-redegørelse for den Ny Vesthavn i Kalundborg er udarbejdet parallelt med kommuneplantillæg og lokalplan. VVM-redegørelsen danner grundlag for udarbejdelsen af kommuneplantillægget og retningslinier for anlægget. VVM-redegørelsen offentliggøres samtidigt med forslaget til kommuneplantillæg og lokalplan. Efter vedtagelsen og forud for projektets etablering skal der meddeles en VVM-tilladelse.

Planlægning i kystnærhedszonen

Ifølge planloven gælder det for planlægningen i kystnærhedszonen, at der kun må inddrages nye arealer i byzone og planlægges for anlæg i landzone, såfremt der er en særlig planlægningsmæssig eller funktionel begrundelse for kystnær lokaliseringsring. Bortset fra trafikhavneanlæg og andre overordnede infrastrukturanlæg kan der kun i ganske særlige tilfælde planlægges for bebyggelse og anlæg på land, som forudsætter inddragelse af arealer på søterritoriet eller særlig kystbeskyttelse.

VVM-redegørelsen redegør for beskyttelsesinteresserne i kystnærhedszonen og foretager en afvejning i forhold til behovet og den samfundsøkonomiske gevinst ved etablering ved Ny Vesthavn. VVM-redegørelsen indeholder en redegørelse for den visuelle påvirkning af omgivelserne og begrundet behovet for bygningshøjder over 8,5m med karakteren af anlæggets elementer.

3.2 Forholdet til lov om miljøvurdering af planer og programmer

I henhold til lov om miljøvurdering af planer og programmer skal kommuneplantillægget ledsages af en miljøvurdering af planforslaget. I det kravene til indholdet i miljøvurderingen og VVM-redegørelsen er næsten identiske, er VVM-redegørelsen suppleret, således at den ligeledes opfylder kravene til en miljøvurdering. VVM-redegørelsen med miljøvurdering er samtidigt en miljøvurdering af det tilhørende lokalplanforslag.

VVM-redegørelsen er således suppleret med et forslag til overvågningsprogram. Desuden er berørte myndigheder i løbet af processen hørt vedr. afgrænsningen af vurderingen. Ved planernes endelige vedtagelse skal der foreligge en foreløbig sammenfattende redegørelse for, hvorledes miljøvurderingen og de gennemførte høringsprocedurer har påvirket planerne og beslutningen om at vedtage planerne, samt det endelige overvågningsprogram. Efter den endelige vedtagelse offentliggøres den endelige sammenfattende redegørelse sammen med kommuneplantillæg og lokalplan.

Miljøvurderingen af kommuneplantillægget og lokalplanen indgår således i VVM-redegørelsen, og der henvises til denne for en vurdering af planens potentielle indvirkning på miljøet.

3.3 Forholdet til lovgivning om internationale naturbeskyttelsesområder og beskyttede arter

I henhold til § 6 i *Bekendtgørelse om udpegning og administration af internationale naturbeskyttelsesområder samt beskyttelse af visse arter* (habitatbekendtgørelsen) skal der i planforslag, der direkte eller indirekte kan påvirke et Natura 2000-område, indgå en vurdering af forslaget virkninger på området under hensyn til områdets bevaringsmålsætninger. Endvidere må der iht. § 11 ikke meddeles VVM-tilladelse, hvis det kan beskadige eller ødelægge yngle- eller rasteområder i det naturlige udbredelsesområde for de dyrearter, der er optaget i habitatdirektivets bilag IV, litra a), eller ødelægge de plantearter, som er optaget i habitatdirektivets bilag IV, litra b) i alle livsstadier.

Kystdirektoratet kan desuden i henhold til § 4 i *Bekendtgørelse om administration af internationale naturbeskyttelsesområder samt beskyttelse af visse arter for så vidt angår anlæg og udvi-*

Kommuneplantillæg nr. 25

delse af havne og kystbeskyttelsesforanstaltninger samt etablering og udvidelse af visse anlæg på søterritoriet kræve, at der udarbejdes en konsekvensvurdering. Kystdirektoratet har anmodet om, at der udarbejdes konsekvensvurdering vedr. påvirkningen af marsvin.

Kommunalbestyrelsen har vurderet, at habitatbekendtgørelsens § 11, der indeholder krav om, at alle planer og projekter skal vurderes i forhold til deres virkning på bilag IV-arter, er opfyldt.

De foretagne undersøgelser og vurderinger af særligt beskyttede bilag IV arter er nærmere beskrevet i VVM-redegørelsens afsnit 9 med tilhørende bilag samt i Hvidbogens afsnit 4.3.4 med tilhørende bilag 5 og 10. Heraf fremgår, at der er fundet følgende bilag IV-arter inden for projektområdet:

- *Markfirben.* Det er i VVM-redegørelsen, side 129 vurderet, at projektet vil påvirke enkelte individer af markfirben indenfor projektområdet. Med etableringen af det 20 m brede beplantningsbælte jf. lokalplanens § 8.2 og 8.3 vurderes artsbeskyttelsen af markfirben at være overholdt, da beplantningsbæltet bl.a. vil fungere som spredningskorridor mellem kolonier af markfirben i området. Påvirkningen på arten som helhed vurderes derfor at være mindre.
- *Tre flagermusarter.* Mulighederne for at opretholde yngle- og rasteplasser for flagermus i nærområdet er nærmere vurderet af NIRAS jf. bilag 5 til Hvidbogen. Det er vurderet, at artsbeskyttelsen for flagermus vil være overholdt i og med, at den vedvarende økologiske funktionalitet i nærområdet kan sikres ved gennemførelse af en række supplerende afværgetiltag, som efterfølgende er indarbejdet som krav i lokalplanen og i VVM-tilladelsen til Bygherre.
- Endvidere er observeret en større yngleforekomst af stor vandsalamander i en sø, beliggende ca. 100 m syd for projektområdet. Ynglestedet for stor vandsalamander vurderes ikke at blive berørt af projektet, da dette ligger udenfor det planlagte havneområde.

Det er på baggrund heraf Kommunalbestyrelsens vurdering, at projektet med de foreslåede afværgetiltag ikke vil ødelægge yngle- og rasteplasser i det naturlige udbredelsesområde for de observerede bilag IV arter.

VVM-redegørelsen er udarbejdet i samarbejde med Kystdirektoratet, der er myndighed for søterritoriet og omfatter således også en konsekvensvurdering for marsvin. Marsvin vurderes side 226 at kunne påvirkes moderat under etablering af spuns-vægge. Med opsætning af såkaldte "pingere" til bortskræmning af marsvin forud for anlægsperioden, vurderes påvirkningsgraden kun at være mindre.

3.4 Forholdet til landsplandirektivet, Regionplan 2005-2016 for Vestsjællands Amt:

Fra regionplan til landsplandirektiv

Fra 1. januar 2007 fik Regionplan 2005 status som landsplandirektiver, og er bindende som administrationsgrundlag for kommunen, indtil nye kommuneplaner og statens vand- og naturplaner vedtages og overtager regionplanernes rolle.

Det betyder, at der ikke må planlægges eller træffes afgørelser i strid med Regionplan 2005-2016. Regionplanen gælder indtil den erstattes af nye kommuneplaner (senest i 2009) og administrationen heraf varetages af de nye Miljøcentre på vegne af Miljøministeriet.

Som hovedregel kan der derfor kun tilvejebringes kommuneplantillæg indenfor rammerne af Regionplan 2005. Miljøministeren (Miljøcentrene) kan dog efter ændringsloven til planloven, § 3, stk. 7, dispensere fra, helt eller delvis ophæve, ændre eller tilvejebringe tillæg til regionplanretningslinjerne. Det er en forudsætning:

- At ændringen er af underordnet betydning,
- At den ikke skal vurderes i forhold til nabokommuners planlægning,
- At ændringen ikke foregriber kommunens planlægning for andre væsentlige interesser i det åbne land,
- At ændringen ikke foregriber indholdet i de store sektorplaner, som udarbejdes frem til 2009, som Vandplan, Natura 2000 planer og Råstofplanen, og
- At ændringen omfatter hele kommunen for det pågældende emne.

I forhold til en Ny Vesthavn i Kalundborg har Miljøcenter Roskilde givet tilsagn om at ændringslovens § 3 kan tages i anvendelse. Kommuneplantillæg nr. 25, der udgør plangrundlaget for lokalplanen, indeholder således retningslinier, der ophæver eksisterende retningslinier i Regionplan 2005 for området og formulerer nye for anlægget af Ny Vesthavn. Miljøcenter Roskilde er løbende inddraget i planlægningsprocessen og høres iht. planlovens § 25 i forbindelse med planernes offentlige fremlæggelse.

Registreringskort

I det følgende anvendes korttemaer, der illustrerer forudsætninger og bindinger for planlægningen af en Ny Vesthavn. Disse er hentet fra Vestsjællands Amts hjemmeside og Miljøportalen, © Kort- og Matrikelstyrelsen og COWI. Kortene er vejledende og kan ikke bruges som dokumentation.

Planlægningsområdets afgrænsning er angivet med en sort streg på kortene.

Havne

Det fremgår af Regionplanen, at Amtsrådet ville støtte udviklingen af de eksisterende havne for at sikre erhvervslivet gode og miljøvenlige transportmuligheder. Der skal primært bygges på eksisterende havnefaciliteter, men der åbnes også mulighed for at følge nye tendenser i søtransporten.

Kommuneplanen for Kalundborg Kommune skal redegøre for havnens faciliteter og for den fremtidige anvendelse af arealudlæg til havneformål.

Dertil skal der redegøres for de landværts trafikale forbindelser gennem byområde til havnene. Nye havnefaciliteter bør etableres i forbindelse med bestående havne.

Kommuneplanen i Kalundborg skal specielt redegøre for, hvordan eventuelle yderligere udvidelser af Sydhavnen vil påvirke de omkringliggende arealer og landtransporten gennem Kalundborg byområde.

Regionplanens betingelser er opfyldt med udarbejdelsen af kommuneplantillægget og den dertil hørende VVM-redegørelse.

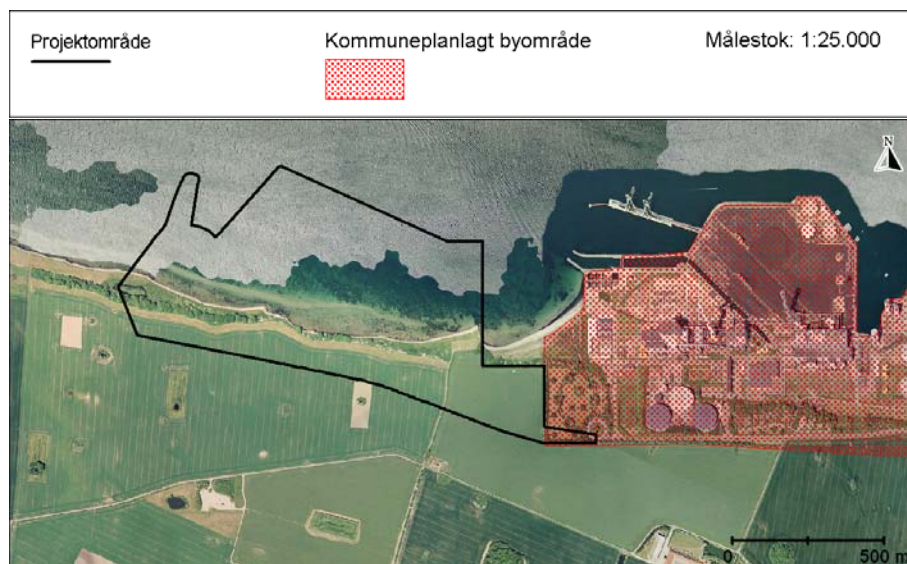
Byområder

Et byområde anvendes til bolig-, erhvervs-, private eller offentlige formål samt nærrekreative funktioner så som idrætspladser og kolonihaver.

Der skelnes mellem *kommuneplanlagte byområder*, der enten er bebygget eller udlagt til byformål i en kommuneplan, og *ikke kommuneplanlagte byområder*, der er udpeget til fremtidig byvækst.

Planlægningsområdet er beliggende i landzone, mens det tilstødende areal – Asnæsværket – har status som kommuneplanlagt byområde.

Med vedtagelsen af kommuneplantillægget optages planlægningsområdet i kommuneplanen som byområde, og ved den efterfølgende vedtagelse af lokalplanen overføres området til byzone.



Figur 3.1: Kalundborg Ny Vesthavn optages som byområde

Drikkevandsinteresser

Udpegningen af drikkevandsområder har til formål at beskytte drikkevandet, og omfatter 3 typer af drikkevandsområder:

- Områder med særlige drikkevandsinteresser
- Områder med drikkevandsinteresser og
- Områder med begrænsede drikkevandsinteresser

Ifølge Regionplanen bør arealanvendelse, der kan true grundvandet henlægges til områder med begrænsede drikkevandsinteresser. Planlægningsområdet har begrænsede drikkevandsinteresser. Planlægningen af Ny Vesthavn er således ikke i konflikt med Regionplanen, hvad drikkevandsinteresserne angår.

Råstofinteresser

Det er registreret at der kan forekomme råstoffer af interesse i form af sand og/eller ler i området. På samme måde foreligger en kortlægning af områder, hvor der kan forekomme ler. Udpegningen af Råstofinteresseområder har ingen direkte indflydelse på, hvordan arealet dagligt kan anvendes.

Registreringen af råstofinteresserne har ingen konsekvenser for den aktuelle planlægning for en Ny Vesthavn.

Beskyttelsesinteresser – landskab og natur

Beskyttelsesområder er defineret som landskabelige og naturmæssige kerneområder, der enten har et meget højt vurderet landskabeligt indhold og/eller et meget vigtigt naturindhold. Dertil kan områderne ofte være af stor betydning for oplevelsen af kulturhistorien.

Udpegningen af beskyttelsesområderne danner grundlag for administration af det åbne land. Beskyttelsesområder skal søges fastholdt og forbedret med udgangspunkt i deres landskabelige og naturmæssige værdier. Den nuværende anvendelse er i almindelighed også den, der ønskes fastholdt.

Kommuneplantillæg nr. 25

er kan normalt ikke anlægges nye veje i beskyttelsesområderne, og veje bør alene vedligeholdes og kun reguleres, når væsentlige trafiksikkerhedsmæssige hensyn taler for det.

Hvis der ønskes nye anlæg eller ændret arealanvendelse i strid med beskyttelsesinteresserne, og som ikke kan forhindres med gældende lovgivning, vil Miljøcenter Roskilde og Kalundborg Kommune have mulighed for at rejse en fredningssag efter Naturbeskyttelsesloven, og på den måde regulere et områdes anvendelse.

Hele Asnæshalvøen og planlægningsområdet er udlagt som beskyttelsesområde. Planlægningsområdets ændrede anvendelse forudsætter at Miljøcentret lader kommuneplantillæggets retningslinier erstatte de gældende regionplanretningslinier, således at alle eksisterende retningslinier vedr. beskyttelsesområde ophæves for området.

Regionplan 2005 indeholder i alt 11 retningslinier vedr. beskyttelsesområde, hvoraf retningslinierne af særlig relevans for planlægningsområdet nævnes her:

1.10.3 Der kan som hovedregel kun opføres nye bebyggelser, som har direkte tilknytning til det enkelte jordbrug. Anden form for anlæg og bebyggelse kan kun finde sted, hvis det har til formål at fremme formidlingen af områdets kvaliteter, uden at disse tilsidesættes. Anlæg og bebyggelse skal tilpasses landskabet og den lokale byggeskik.

1.10.4 Bygninger må normalt ikke opføres i større højder end angivet i byggelovens højdebestemmelser. Ved byggerier, der kræver dispensation fra disse bestemmelser eller alene kræver anmeldelse til bygningsmyndigheden, skal denne myndighed underrette amtet, således at amtet har mulighed for at sikre, at beskyttelsesinteresserne varetages eventuelt gennem rejnsning af en fredningssag.

1.10.6 Af hensyn til bevarelsen af det stedlige by- og bygningsmiljø, skal det vurderes, om der skal stilles særlige vilkår til udformningen af byggeriet eller om ubebyggede grunde bør bevares på grund af deres historiske fortællerværdi.

1.10.8 Der kan ikke etableres forsøgsbyggeri i BESKYTTELSESOMRÅDE.

1.10.9 Der kan kun opføres bygninger, som er nødvendige for landbrugsdriften.

Figur 3.2: Uddrag af ophævede retningslinier vedr. beskyttelsesområde

VVM-redegørelsen indeholder en vurdering af beskyttelsesområdet, hvori der redegøres for påvirkningen.

Retningslinierne for beskyttelsesområde ophæves for planområdet, idet de eksisterende retningslinier har til hensigt at sikre hensyn, der er uforenelige med den fremtidige anvendelse af planområdet til havneformål. Herunder at anvendelsen ikke er landbrugsmæssig, og at byggehøjde på 8,5 m ikke er tilstrækkelig til havneformål.

Kommuneplantillæggets rammer for lokalplanlægningen har dog til formål at sikre, at der ved lokalplanlægningen tages landskabelige hensyn.

Kulturhistoriske interesser og bevaringsinteresser Kulturmiljø RP2005

Et kulturmiljø er et geografisk afgrænset område, der ved sin fremtræden afspejler væsentlige træk af den samfundsmæssige udvikling og omfatter en mangfoldighed af historiske spor. Der kan være tale om enkelte elementer eller helheder som f.eks. bebyggelse, gade-, vej- eller hegnsstrukturer, grønninger og gadekær, driftspræget natur eller en karakteristisk arealtypefordeling.

Formålet med udpegningen er at beskytte kulturmiljøerne. Flere af de smukkeste og mest interessante landskaber er fredet som landskabsfredninger efter naturbeskyttelsesloven, og en del af kulturmiljøerne indgår i sådanne fredninger. Til gengæld er en stor del af de udpegede kulturmiljøer ikke omfattet af anden beskyttelse end den, der ligger i udpegningen og de tilknyttede retningslinjer.

Af retningslinjerne fremgår, at der ikke kan ske byudvikling, etablering af trafik- og tekniske anlæg o.lign., med mindre det sker uden at oplevelsen og forståelsen af kulturmiljøet forringes, og i givet fald skal der vises særlige hensyn over for de bevaringsværdige værdier og sammenhænge.

Hele Asnæshalvøen og planlægningsområdet er udpeget som kulturmiljø. Planlægningsområdets ændrede anvendelse forudsætter at Miljøcentret lader kommuneplantillæggets retningslinier erstatte de gældende regionplanretningslinier, således at alle eksisterende retningslinier vedr. kulturmiljø ophæves for området.

Regionplan 2005 indeholder i alt 9 retningslinier vedr. kulturmiljø, hvoraf retningslinierne af særlig relevans for planlægningsområdet nævnes her:

7.2.2 Byudvikling, placering af trafik- og tekniske anlæg o.l., samt skovrejsning må ikke ske på arealer udpeget som kulturmiljøer, medmindre det kan ske uden at forringe oplevelsen og forståelsen af kulturmiljøet.

7.2.3 Ved opførelse af bygninger eller væsentlige om- og tilbygninger, ved etablering af tekniske anlæg, samt ved terrænændringer og skovrejsning i de udpegede områder, skal der vises særlige hensyn over for de bestående bevaringsværdige værdier og sammenhænge.

7.2.4 Der skal i kommuneplanen fastsættes rammer for bevaring af alle udpegede kulturmiljøer. Der skal efter kommunalbestyrelsens skøn udarbejdes bevarende lokalplaner så betids, at kulturmiljøerne sikres imod i ubemærket at undergå forandringer i strid med bevaringsinteresserne.

7.2.5 Ved opførelse af bygninger, tekniske anlæg mv. i synlig kontakt med de udpegede kulturmiljøer, skal der vises særlige hensyn overfor områdets oplevelses- og fortællerværdi.

Figur 3.3: Uddrag af ophævede retningslinier vedr. kulturmiljø

Kommuneplantillæg nr. 25

VVM-redegørelsen indeholder en vurdering af kulturmiljøet og kulturlandskabet, hvori der redegøres for påvirkningen.

Retningslinierne for kulturmiljø ophæves for planområdet, idet de eksisterende retningslinier har til hensigt at sikre hensyn, der er uforenelige med den fremtidige anvendelse af planområdet til havneformål. Herunder at anvendelsen ikke er i overensstemmelse med et ønske om at bevare et særligt kulturmiljø.

Kommuneplantillæggets rammer for lokalplanlægningen har dog til formål at sikre, at der ved lokalplanlægningen tages landskabelige hensyn, ligesom kommuneplantillægget opstiller en retningslinie, der sikrer et plantebælte, der adskiller havneområdet fra det bestående kulturlandskab.

Rekreative interesser

Besøgsområder RP2005

Hele Asnæshalvøen er udlagt til besøgsområde i regionplan 2005. Besøgsområder defineres som spændende områder i landskabet, hvor det er interessant at gå en tur og eventuelt overnatte på en primitiv teltplads for at opleve naturen, kulturmiljøet og landskabet.

Ifølge regionplanen skal besøgsområder i så høj grad som muligt gøres tilgængelige for friluftsliv, der ikke kræver store anlæg, f.eks. stier, opholdsarealer, mindre parkeringspladser, informationstavler, minimuseer, spejderhytter, lejrhytter, teltpladser, naturskoler, mindre friluftsgårde og lignende. Anlæggene skal placeres, så de tager hensyn til væsentlige beskyttelsesinteresser.

Denne udpegning har ingen direkte konsekvens for planlægningsarbejdet.

Regionplan 2005 indeholder i alt 1 retningslinie vedr. besøgsområder, som nævnes her:

8.1.2 Der er udpeget besøgsområder, jf. kortemnet "Besøgsområder (RP)" og fig. 8.1 (i Regionplan 2005, red.) viste besøgsområder. I disse områder skal landskabet i så høj grad som muligt gøres tilgængeligt for ekstensiv rekreativ udnyttelse uden at de bevaringsværdige værdier tilsidesættes. Der kan bl.a. etableres støttepunkter for ophold og naturformidling.

Figur 3.4: Ophævet retningslinie vedr. besøgsområde

VVM-redegørelsen indeholder en vurdering af kulturmiljøet og kulturlandskabet, hvori der redegøres for påvirkningen.

Retningslinierne for kulturmiljø ophæves for planområdet, idet de eksisterende retningslinier har til hensigt at sikre hensyn, der er uforenelige med den fremtidige anvendelse af planområdet til havneformål.

Kommuneplantillæggets rammer for lokalplanlægningen har dog til hensigt at sikre, at der ved lokalplanlægningen tages land-

skabelige hensyn, ligesom kommuneplantillæggets rammer sikrer, at der i lokalplanlægningen skal fastlægges en fortsat stiftforbindelse forbi havnen til stranden vest for Ny Vesthavn.

Landbrugsinteresser

Landbrugspligt

Landbrugspligt er en fællesbetegnelse for landbrugslovens forskellige begrænsninger i retten til at råde over, forpagte og erhverve landbrugsejendomme. Der er landbrugspligt i området. Realisering af projektet kræver en tilladelse fra jordbrugskommissionen. Jordbrugskommissionen ophæver landbrugspligten, når jorden lokalplanlægges til byformål i byzone, og således ikke kan vende tilbage til jordbrugsmæssige formål. Jordbrugskommissionen skal således ophæve landbrugspligten på arealerne efter den tilhørende lokalplans vedtagelse.

Særligt følsomme landbrugsområder

I det tidligere Vestsjællands Amt er der udpeget ca. 71.000 ha. særligt følsomme landbrugsområder. I tilknytning hertil er der udlagt en 20 m bred SFL-bræmme langs åbne vandløb og søer på over 100 m². Denne udpegningen er vejledende og har til formål at målrette tilskudsmidlerne til de miljøvenlige jordbrugsforanstaltninger. SFL-områderne er udpeget, hvor en ændring til en mere miljøvenlig jordbrugsdrift vurderes at få størst værdi for naturområder, grundvandsområder, kystområder m.v. Med områdets overgang til anden anvendelse fjernes denne udpegning.

3.5 Forholdet til beskyttede områder efter anden lovgivning

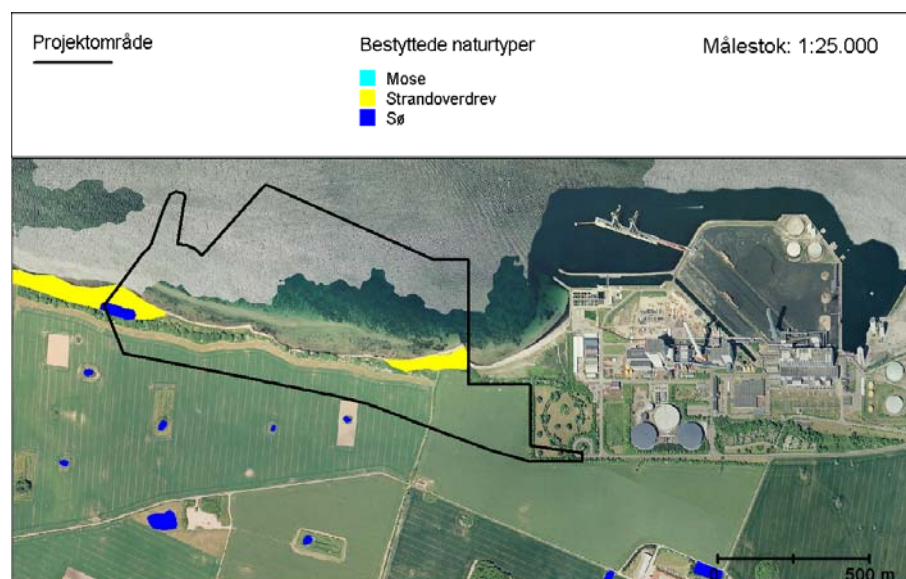
Beskyttede naturtyper efter naturbeskyttelseslovens § 3

Disse områder er beskyttet efter § 3 i naturbeskyttelsesloven og omfatter f.eks. moser, enge, strandenge, strandsumpe, heder, biologiske overdrev, søer og vandhuller af en vis størrelse, beliggenhed eller med et naturligt plante- og dyreliv. Mindre vandhuller kan også være beskyttet, hvis de ligger i tilknytning til en anden beskyttet naturtype, f.eks. rørsump, mose eller eng. (Miljøministeriet, 2007b).

Beskyttelsen skal sikre områderne som naturlige levesteder for en lang række truede dyr og planter, og som vigtige elementer i kulturlandskabet.

Der må ikke foretages ændringer i tilstanden af de beskyttede områder, dvs. bygges, graves, laves terrænændringer, tilplan-tes, drænes eller lignende. Dog kan et § 3-område over tid naturligt ændre sig så meget, at det ikke længere er beskyttet. Omvendt kan områder, der i dag ikke er beskyttet blive omfat- tet af beskyttelsen. Om et konkret areal er beskyttet eller ej, bliver i tvivlstilfælde afgjort ved en besigtigelse og vurdering af arealet. Det er altså de faktiske forhold på arealet, der afgør, om et areal er omfattet af naturbeskyttelseslovens § 3.

Som det fremgår af figuren herunder, findes der en enkelt be- skyttet sø indenfor planlægningsområdet, ligesom dele af om- rådet langs vandet er beskyttet strandeng. Denne beskyttelse kræver dispensation af Kalundborg Kommune efter Naturbe- skyttelsesloven, inden der foretages ændringer i de beskyttede områder.



Figur 3.5: Beskyttede naturtyper

Beskyttede sten- og jorddiger efter museumslovens § 29a

Et beskyttet sten- og jorddige er et forhøjet markskel i det åbne land. Alle stendiger, og diger, der ligger inden for beskyttede naturtyper er beskyttet efter museumslovens § 29a (Kulturministeriet, 2006a). Herudover er alle diger, registreret på Kort- og Matrikelstyrelsens 4 cm-kort fra 1992, beskyttet.

Beskyttelsen medfører, at der ikke må ske ændringer i tilstanden af de beskyttede sten- og jorddiger. Digerne må ikke fjernes eller beskadiges, beplantes eller gentilplantes.

Planlægningsområdet gennemskæres af et dige, som vist i figuren herunder.

Der kan i særlige tilfælde ved væsentlige samfundsmæssige interesser gives dispensation til nedlæggelse af beskyttede diger. VVM-redegørelsen dokumenterer de samfundsmæssige interesser, og diget nedlægges efter en procedure, der beskrives i lokalplanen.



Figur 3.6: Beskyttede sten- og jorddiger

Strandbeskyttelseslinjen efter naturbeskyttelseslovens § 15

Strandbeskyttelseslinjen er principielt 300 m og fremgår af luftfotoet herunder. Den er fastlagt af Strandbeskyttelseskommision efter § 15 i Naturbeskyttelsesloven og efter godkendelse af Miljøministeren noteret i Matriklen og tinglyst på de berørte ejendomme.

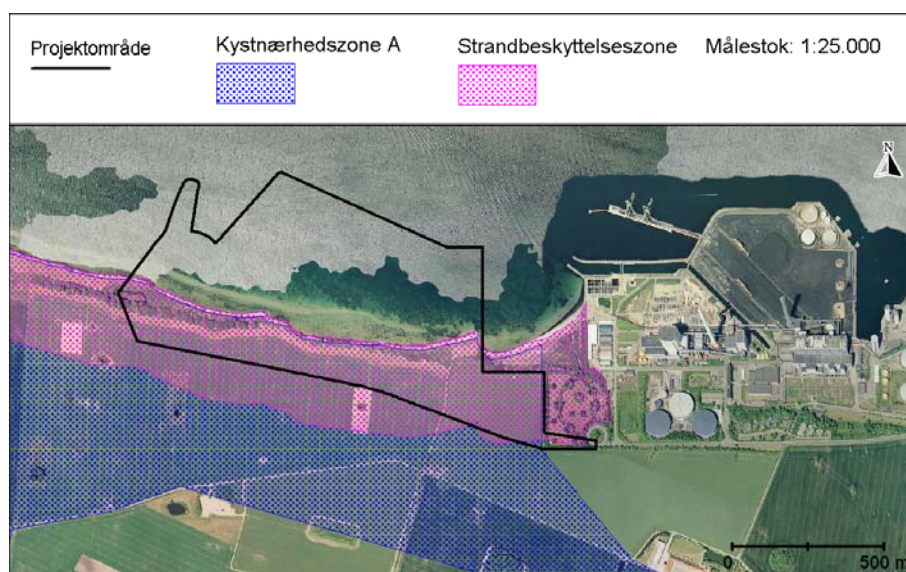
Strandbeskyttelseslinjen skal sikre en generel friholdelse af kystområderne imod indgreb, der ændrer den nuværende tilstand og anvendelse. Hermed varetages en række hensyn til de landskabelige, biologiske og rekreative forhold. Det betyder, at der ikke må foretages ændring i tilstanden af strandbredder eller andre arealer, der ligger mellem strandbredden og strandbeskyttelseslinjen.

Kommuneplantillæg nr. 25

Der må ikke etableres hegn, placeres campingvogne og lignende, udføres terrænenheder og bygges mv. Der må heller ikke foretages udstykning, matrikulering eller arealoverførsel, hvorved der fastlægges skel.

Miljøministeren kan i særlige tilfælde vælge at dispensere fra strandbeskyttelseslinjen. Administrationen af strandbeskyttelseslinjen varetages af Miljøcenter Roskilde og ændringer kræver dispensation herfra.

Strandbeskyttelseslinjen gælder ikke havneanlæg og de arealer, der ved lokalplan er udlagt til havneformål. Således ophæver Miljøcenter Roskilde strandbeskyttelseslinjen for lokalplanområdet, så længe anvendelsen er havneformål.



Figur 3.7: Strandbeskyttelseslinien (og kystnærhedszonen – se afsnit 3.5)

Fortidsminder, naturbeskyttelseslovens § 18

Formålet med beskyttelseslinjer omkring *fortidsminder* er at sikre deres værdi som landskabselementer, både den generelle betydning og indsyn til og udsyn fra fortidsminderne. Samtidig skal de arkæologiske lag i området omkring fortidsminderne beskyttes.

De fleste fortidsminder har en 100 meter beskyttelseszone, hvor tilstanden ikke må ændres: Der må ikke plantes eller opstilles bygninger, campingvogne eller lignende, eller placeres hegn, bortset fra sædvanlige landbrugshegn. Der er ligeledes pålagt en 2 meter dyrkningsfri bræmme omkring fortidsminderne.

Der er registreret et fortidsminde umiddelbart vest for projektområdets sydvestlige hjørne med tilhørende beskyttelseslinje. Projektområdet er udformet således at 100 m beskyttelseszonen respekteres. Desuden er der et fortidsminde i større afstand ved projektområdets sydøstlige del, se figuren herunder.



Figur 3.8: Fortidsminder

Der er ingen beskyttelseslinjer i forhold til øvrige landskabselementer indenfor eller i nærområdet omkring projektområdet.

Arkæologiske forhold

Der er registreret 6 overpløjede gravhøje, én stenbygget grav og to lokaliteter med flinteafslag og bopladser indenfor anlægsområdet.

På baggrund af ovenstående har Kalundborg Omegns Museum vurderet at det vil være relevant at udføre arkæologiske undersøgelser i anlægsområdet.

Miljøcenter Roskilde har givet dispensation fra strandbeskyttelseslinjen til arkæologiske prøvegravninger i hele anlægsområdet for den Ny Vesthavn.

Forud for anlægsarbejderne vil der således blive udført arkæologiske prøvegravninger. Hvis der findes spor af fortidsminder, som museet og kulturarvsstyrelsen vurderer skal udgraves, vil der derefter blive iværksat en egentlig arkæologisk udgravning. Der er således vished for at fortidsminder vil blive sikret ved udførelse af anlægsarbejdet.

3.6 Forholdet til planlægningen i kystnærhedszonen og de tilgrænsende vandområder

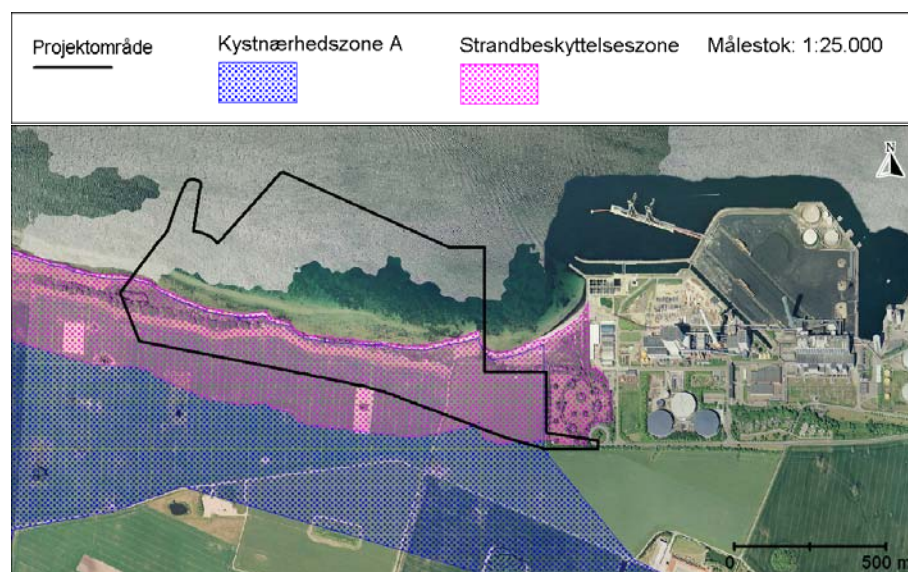
Ifølge planloven og som beskrevet i afsnit 3.1 gælder der særlige forhold for planlægningen i kystnærhedszonen. Der må kun inddrages nye arealer i byzone og planlægges for anlæg i landzone, såfremt der er en særlig planlægningsmæssig eller funktionel begrundelse for kystnær lokalisering. Dette er tilfældet for Ny Vesthavn i Kalundborg.

Kystnærhedszone A

Kystnærhedszone A omfatter de allerhøjest prioriterede kystnære landskaber indenfor den samlede kystnærhedszone i regionplan 2005. Formålet er at sikre de allerhøjest prioriterede kystnære landskaber, så de fortsat udgør en væsentlig natur- og landskabsressource.

I princippet består kystnærhedszonen af alle arealer i landzone og sommerhusområder i en afstand af op til 3 km fra kysten. Arealer i byzone er ikke omfattet af kystnærhedszonen. Retningslinjerne for zone A sigter mod at fastholde landskabet i den nuværende tilstand. De rekreative interesser, der generelt knytter sig til sikring og udbygning af offentlighedens adgang og ophold i kystnærhedszonen, kan tilgodeses, men det forudsættes, at det kan ske på en måde, der underordner sig landskabet. Zone A udgør et potentielt interesseområde for en blivende sikring, der f.eks. kan ske ved gennemførelse af egentlige fredninger eller ved offentlige opkøb.

Som vist på figuren herunder er hele planlægningsområdet beliggende i kystnærhedszone A. Strandbeskyttelseslinjen vises også på dette luftfoto.



Figur 3.9: Kystnærhedszonen (og strandbeskyttelseslinjen - se afsnit 3.4)

Kommuneplantillæg nr. 25

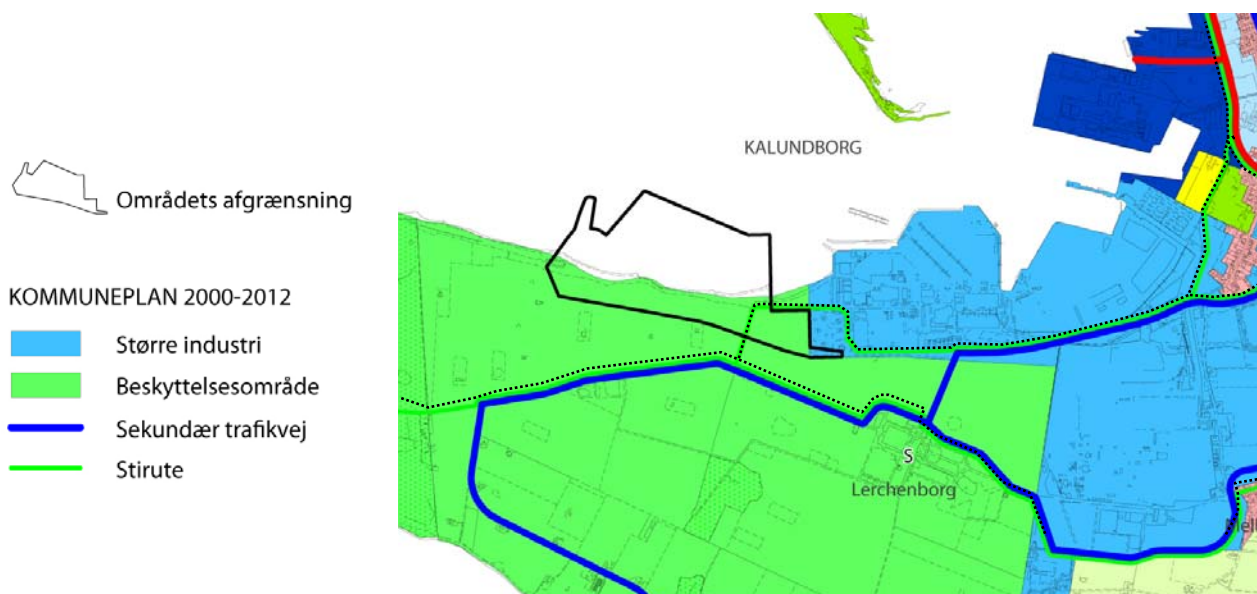
VVM-redegørelsen redegør for beskyttelsesinteresserne i kystnærhedszonen og foretager en afvejning i forhold behovet og den samfundsøkonomiske gevinst ved etablering ved Ny Vesthavn. VVM-redegørelsen indeholder en redegørelse for den visuelle påvirkning af omgivelserne.

Visualiseringerne belyser både dag- og natsituationer og indeholder bl.a. en fotoopstalt, der angiver de forskellige højdeintervaller, også for at vise den tilladte bebyggeshøjde i relation til det bagvedliggende landskab.

3.7 Forholdet til Kommuneplan 2000-2012 for Kalundborg Kommune

Hovedstruktur

Den gældende kommuneplan for området er Kommuneplan 2000-2012 for Kalundborg Kommune.



Figur 3.10: Hovedstrukturkort

Kortet viser et udsnit af hovedstrukturkortet i Kommuneplan 2000-2012. Planlægningsområdets afgrænsning vises med en sort streg. Arealerne øst for planlægningsområdet er udlagt til større industri, mens selve planlægningsområdet i Kommuneplanen har status af beskyttelsesområde. Igennem områdets sydøstligste hjørne løber en stirute. Kommuneplantillæggets rammer fastlægger, at der i lokalplanen skal fastlægges en sti-forbindelse sydvest om havnen til stranden vest for færgehavnen.

Overordnede forhold

Adskillelse mellem boliger og havne- og erhvervsområder

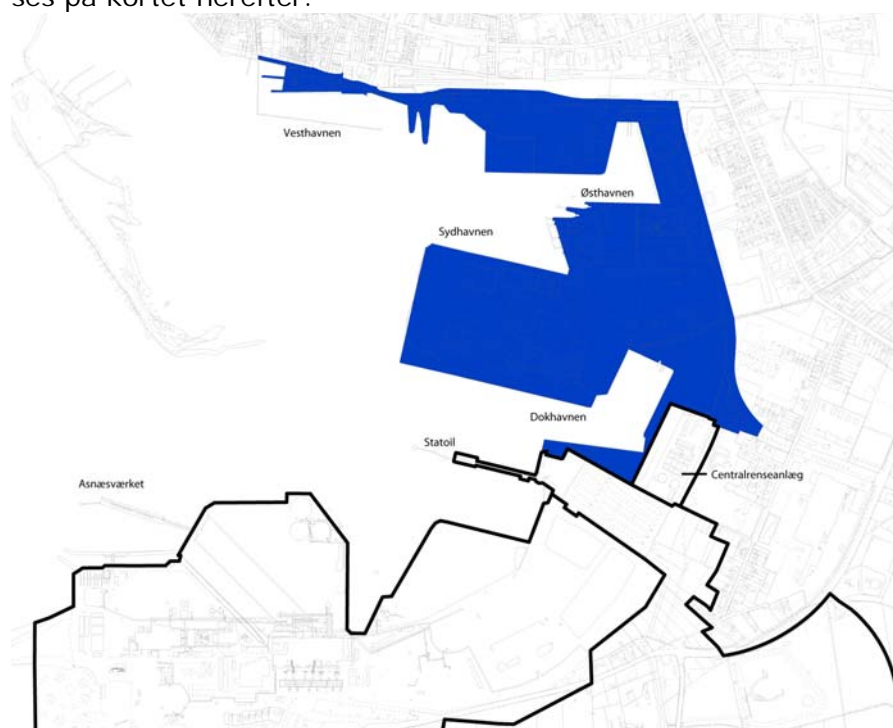
Kalundborg by er overordnet set præget af en geografisk adskillelse mellem boligområder og havne- og erhvervsområder. Boligområderne ligger primært mod nord, mens havne- og erhvervsområder er placeret mod syd og øst. Det fremgår af hovedstrukturen at adskillelsen mellem boligområder og havne- og erhvervsområder skal fastholdes ved planlægningen af nye byudviklingsområder.

Kalundborg Havn

For at fastholde og styrke Kalundborgs position som en stor havne- og industriby skal havnen bl.a. sikres gode udviklingsmuligheder. Havnen skal være konkurrencedygtig og arbejde for fortsat vækst med øgning af godsomsætning og aktiviteter i øvrigt, både på den almindelige skibstrafik og på færgetrafikken til Jylland.

Kommuneplantillæg nr. 25

Områder udlagt til havneformål i Kommuneplan 2000-2012 vises på kortet herefter.



Figur 3.11: Hovedstrukturens havneudlæg markeret med blåt

Havnens landområder er udlagt til havneformål, havneorienteret virksomhed samt udlejning til transportbrugende virksomheder i øvrigt. Det sidstnævnte sker bl.a. med henblik på muligheden for at etablere transportcenteraktivitet, hvor de 3 transportformer: bane, bil og skib skaber mulighed for etablering af "dør til dør" transportløsninger.

Trafikale forhold

Af Kommuneplan 2000-2012 fremgår, at der bl.a. er følgende målsætninger for trafikplanlægningen:

- At sikre et trafikvejnet, der trafiksikkerhedsmæssigt og miljømæssigt er velegnet.
- At forbedre trafiksikkerheden.
- At sikre gode vejforbindelser til bykernen, havneområdet og erhvervsområderne.
- At skabe bedre sammenhæng inden for bykernens centerområde, således at Kordilgadeområdet knyttes tættere sammen med tilstødende områder.

• I det trafikken til og fra planlægningsområdet ledes ad de overordnede trafikveje: Holbækvej-Hovvej og Slagelsevej sker der en aflastning af bykernen, hvor trafikken til og fra færgelejet ikke mere skal ind gennem bykernen og belastningen af Elmegade-Bredgade og Østre Havnevej formindskes.

I 2006 var den samlede årsdøgns trafik 869 køretøjer, omregnet til 1386 personbilenheder. Prognosen for 2025 peger på 2174 køretøjer svarende til 3616 personbilenheder. Flytningen af færgehavnen skåner ikke bare bymidten for de 1.386 personbi-

Kommuneplantillæg nr. 25

lenheder i 2006 men også for den forudsete stigning på yderligere 2.230 personbilenheder til i alt 3.616 pr. døgn i 2025, som redegjort for i VVM-redegørelsen.

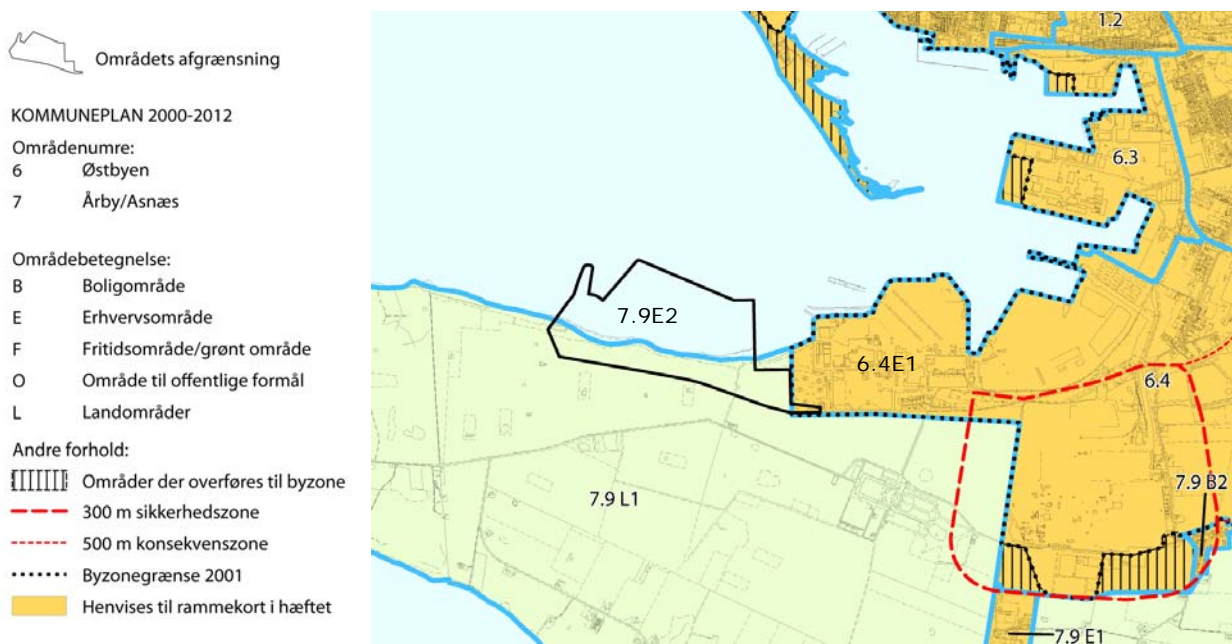
Planlægningsområdet

Asnæshalvøen bliver fremhævet som et af de landskabs- og naturområder, der karakteriserer kommunen. Asnæs er udpeget som et besøgsområde i regionplanen og her skal landskabet i så høj grad som muligt gøres tilgængeligt for ekstensiv rekreativ udnyttelse uden at de bevaringsværdige værdier tilsidesættes og den regionale planlægning vedrørende besøgsområder søges koordineret med den kommunale planlægning.

Stranden umiddelbart vest for Asnæs Værket er udlagt som offentlig badestrand. Mulighederne for anvendelsen af stranden forbliver uændrede. Fra stranden løber i dag en sti mod øst og langs diget mod syd som angivet på figur 3.7. Stiforbindelsen nedlægges. Til gengæld sikrer kommuneplanens rammer, at lokalplanen optager en sti sydvest om den nye færgehavn til kysten vest for den nye færgehavn.

Rammer

Planlægningsområdet er i Kommuneplan 2000-2012 en del af det eksisterende rammeområdet 7.9L1 og 6.4E.1, som vist på kortet herunder.



Figur 3.12: Eksisterende rammeområder samt nyt rammeområde 7.9E2

Af rammebestemmelserne for område 7.9L1 t i Kalundborg Kommuneplan 2000 fremgår bl.a.:

- Området anvendes til landbrug og skov og ligger i landzone. Den fremtidige anvendelse skal være til jordbrug og fritid. Omkring raffinaderiet er der udlagt en sikkerhedszone på 300 m.

Kommuneplantillæg nr. 25

- Ny bebyggelse kan som hovedregel kun opføres i tilknytning til det enkelte jordbrug og skal tilpasses landskabet og den lokale byggeskik, i 1½ etage.
- Karakteristiske landskaber, træer, hegn mv. skal bevares (Allétræerne ved Lerchenborg).
- Offentligheden skal sikres adgang til strandarealerne.
- I regionplanen er området udlagt som beskyttelsesområde.

Af rammebestemmelserne for den omfattede del af område 6.4E1 i Kalundborg Kommuneplan 2000 fremgår bl.a.:

- Området anvendes til grønt friareal.

Konsekvenser:

Idet planlægningsområdet ligger i landzone og en mindre del i byzone er udlagt til grønt friareal, udarbejdes nærværende kommuneplantillæg nr. 25 med rammer for en efterfølgende lokalplanlægning, der muliggør overførsel fra landzone til byzone, tillader anvendelse til havneformål samt skaber mulighed for opførsel af bebyggelse og øvrige anlæg i området.

Områdets nye retningslinier og rammer fremgår af hhv. afsnit 2.2 og 2.3.

3.8 Forholdet til den fremlagte planstrategi for Kalundborg Kommune

Kommunalbestyrelsen i Kalundborg Kommune har i foråret vedtaget et forslag til en ny planstrategi for Kalundborg Kommune. Planstrategien er fremlagt til offentlig debat i perioden fra d. 24. april til d. 19. juni 2007.

Planstrategien beskriver tre overordnede temaer, som der skal sættes fokus på i den kommende kommuneplan:

- Bosætning
- Det åbne land og udviklingen i landdistrikterne, og
- Bæredygtig erhvervsudvikling.

Dertil indeholder planstrategien to tværgående temaer: Sundhed og Uddannelse.

Udviklingsperspektiver med hensyn til erhvervsliv

Erhvervslivet i Kalundborg Kommune er kendetegnet ved proces- og produktionsindustri, koncentreret omkring Kalundborg by. Her findes flere store industrivirksomheder, der har produktion i Kalundborg, mens forskning og udvikling typisk sker andre steder. Tilstedeværelsen af de store virksomheder tiltrækker andre virksomheder og i den forbindelse vurderes det også, at Kalundborg Havn har en afgørende betydning for udviklingen. I forhold til en bæredygtig erhvervsudvikling har Kommunalbestyrelsen bl.a. følgende mål:

- At understøtte en fortsat udvikling af Kalundborg Havns potentiale.
- At understøtte en attraktiv byudvikling ved og omkring den nuværende Kalundborg Havn under hensyntagen til havnens udviklingsbehov.

Udviklingsperspektiver med hensyn til overordnet byudvikling og trafikstruktur

For at Kalundborg Kommune kan udvikle sig som bosætningsområde i tilknytning til hovedstadsområdet beskrives det som afgørende at Rute 23 opgraderes til motorvej mellem Kalundborg og Holbæk, ligesom Rute 23 indgår i forbindelseskorridoren for trafik og godstransport mellem Øst- og Vestdanmark.

Kommunalbestyrelsen har som mål at fremme udbygningen af infrastrukturen med en opgradering af Rute 23, en forbedring af Rute 22 mod Slagelse samt at fremme etableringen af en østlig ringvej omkring Kalundborg by.

En Ny Vesthavn i forlængelse af Asnæsværkets arealer vil medføre en trafikal aflastning af midtbyen i Kalundborg, idet trafik i forbindelse med Mols-Liniens færgedrift forsvinder. Den påtænkte placering er også i overensstemmelse med Kalundborg Kommunes ønsker om en adskillelse af bolig- og erhvervsområder samt at nye boligområder skal udvikles mod øst.

Kommuneplantillæg nr. 25

Udviklingsperspektiver med hensyn til byomdannelse mellem havneområdet og bymidten

Masterplanen for Kalundborg midtby beskriver forskellige muligheder for en forskønnelse og forbedring af bymiljøet med en fortsat blanding af detailhandel, erhverv og boliger.

I forlængelse af Masterplanen udføres i disse år en omdannelse af de centrale byrum med nye muligheder for ophold og oplevelse, ny belægning, nyt byinventar og omlægning af trafikken.

Masterplanen indeholder også forslag til en forbedret forbindelse mellem midtbyen og vandet. Dette skal skabe bedre muligheder for byliv på den eksisterende og bynære vesthavn – samtidig med at havnen fortsat anvendes som erhvervshavn. Dette kan komme tættere på en realisering ved etablering af en Ny Vesthavn.

Dertil beskriver Masterplanen, hvordan den bymæssige kvalitet i Bredgade og Elmegade (delområdet Butikscentret) kan øges ved generel forskønnelse og ved at opføre ny bebyggelse i flere etager, hvor der er detailhandel i stueetagen og boliger på de øvrige etager.

I Kalundborg by udgør de trafikale forhold i Bredgade-Elmegade, baneterræn og havneaktiviteter flere barrierer mellem by og vand. Når færgeaktiviteter og færgetrafik flyttes over til den Ny Vesthavn kan det betragtes som et skridt mod at bløde op på denne barriere.

3.9 Forholdet til Masterplanen for Kalundborg Havn

Kalundborg Havn har i 2006 udarbejdet en Masterplan for Kalundborg Havn, der er havnens udspil til den kommende kommuneplan for Kalundborg Kommune. Masterplanen foreligger i tre rapporter, hvor resumeet er offentliggjort. Masterplanen er grundlaget for beslutningen om iværksættelse af planlægningsarbejdet for Ny Vesthavn.

Rapport 1: Markedsanalyse

Den indledende markedsanalyse afslørede bl.a.:

- En række begrænsninger for havnen på grund af en relativt dårlig infrastruktur på land, med overbelastede indfaldsveje, der ikke er dimensioneret til den nuværende trafikmængde
- At Østersøregionen udgør et udviklingspotentiale, særligt i relation til udvikling af linietrafik
- At udviklingen inden for korn, gødning, foderstoffer mv. forventes at medføre en stigning i godsmængden på 30-50% inden for de næste 3-4 år, og på længere sigt forventes en fordobling af godsmængden
- At en række af de brugere, der i øjeblikket er repræsenteret på havnen uden at håndtere væsentlige mængder, udtrykker stor interesse for at anvende havnen, hvis de kan få en bedre placering på havnen, eller får adgang til kaj med øget vanddybde
- At væksten på træ og flisprodukter forventes inden for en 10-årig periode ikke at blive på under 50%. Samtidig forventes disse varegrupper på sigt at blive importeret oversøisk frem for fra Østersøregionen, hvilket peger på et øget behov for adgang til kajer med en dybgang på 10-12 meter
- At en overflytning af container trafik fra Københavns Frihavn til Malmø kan gøre containertrafikken til et væsentligt udviklingspotentiale
- Krydstogtrafikken stiger, og 11 anløb i 2007 stiller krav til yderligere faciliteter
- Mols-Liniens forhold skal på kort sigt forbedres med væsentlig større arealer og bedre tilkørselsforhold.

Rapport 2:

Rapporten indeholder:

- En overordnet tilstandsvurdering af den eksisterende havn
- En kapacitetsvurdering af den eksisterende havn
- En skitsering af mulige udbygningsplaner med tidsscenarier
- Overslag og rentabilitetsberegninger af mulige udbygningsplaner
- Masterplanen

Kapacitetsvurderingen af de eksisterende kajer afslører bl.a. at Mols-Linien allerede nu har akut behov for flere trailer pladser, og at der i forbindelse med trafik til/fra Mols-Linien allerede er problemer med kødannelse på Østre Havnevej for køretøjer afventende billettering.

Kommuneplantillæg nr. 25

I dag råder Mols-Linien over ca 40.000 m² og arealkravet for Mols-Linien er vurderet op til 91.000 m² i år 2010 og 128.000 m² i år 2025. Dette kan ikke tilgodeses inden for det eksisterende havneområde. Derfor ønskes Mols-Linien flyttet til en Ny Vesthavn vest for Asnæsværket. Denne placering indebærer fire store fordele:

- Der kan etableres optimale forhold for så vidt angår disponering og udnyttelse af arealer
- Der kan etableres flere og længere færgelejer, der kan tage større færger
- Sejltiden bliver ca. 10 min. kortere, hvilket giver længere mulig havnetid svarende til de større færger
- Trafikken til og fra terminalen kan gå direkte fra hovedvejen uden om byområdet.

Yderligere behov for en Ny Vesthavn understreges af:

- At der er ønske for en 15 m kaj med tilhørende bagland, som vil kunne placeres i den Ny Vesthavn
- At havnen mangler arealer til større kunder

Dertil kommer, at massegodstrafikken er i stærk udvikling og stiller ifølge prognoserne krav om yderligere faciliteter. Trafikprognoserne fremgår af Masterplanforslaget.

Masterplanens væsentligste formål er:

- At beskrive de nødvendige udbygninger på den korte horisont
- At fastlægge rammer for anvendelsen af det totale havneområde i planperioden 2006-2025, således at et hvert muligt behov fra eksisterende og fremtidige kunder kan tilfredsstilles på den bedst mulige måde.

Planen bør vurderes en gang i hver bestyrelsesperiode og revideres, når havnens udvikling gør det nødvendigt.

Masterplanen beskriver forslag til konkret udvikling af fire områder: Byhavn (Vesthavn), Østhavn, Sydhavn og Ny Vesthavn. Den Ny Vesthavn er i Masterplanen inddelt i fire delområder: Færgetrafik, Massegoods og havnerelaterede erhverv, Containertrafik samt Udviklingsområde. Det sidstnævnte er ikke omfattet af kommuneplantillæg og lokalplan for Ny Vesthavn.

Rapport 3: Resumé af Masterplanen

I Resumé af Masterplanen beskrives havnens mulige udvikling frem til år 2025. Planen beskriver og vurderer tilstand, kapacitet og udvidelsesmuligheder.

Resuméet indeholder en samlet plan for udvidelser og ændringer af havnen. Her indgår etableringen af en Ny Vesthavn som en delplan.

Resumé af Masterplanen for havnen indeholder scenarier for udbygningsplanerne med tidsplan for udbygningerne. Resumé af Masterplanen er offentliggjort.

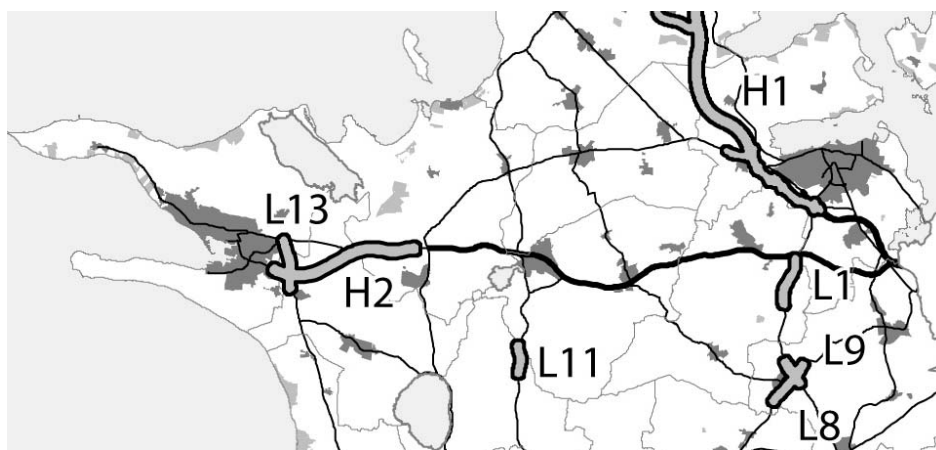
3.10 Forholdet til overordnede trafikplaner

Regionplan 2005-2016

Det overordnede vejnet består af landsdelsforbindelser og regionale forbindelser. Landsdelsforbindelserne er statsveje og administrationen heraf hører under Vejdirektoratet, mens administrationen af de regionale forbindelser nu hører under kommunerne.

For at sikre muligheder for større nye anlæg, reserveres 200 m brede anlægsområder i Regionplan 2005-2016, som vist på illustrationen. I forhold til Kalundborg Kommune er der to relevante arealreservationer:

- H2: Strækningen Viskinge-Kalundborg (omlægning af Rute 23)
- L13: Omfartsvej øst for Kalundborg (forbindelse mellem Rute 22 og Rute 23)



Figur 3.13: Overordnede veje i Regionplan 2005

Statslige tiltag i forbindelse med Rute 23

Rute 23 forbinder Jylland og Sjælland via færgeforbindelsen mellem Kalundborg og Århus.

Rute 23 er den primære vejforbindelse mellem Kalundborg og Holbæk samt adgangsvej til hovedstadsområdet i øst og Kalundborg Havn i vest. Forbindelsen har betydning for erhvervslivets godstransport såvel som for pendlertrafikken – lokalt og i tilknytning til København – og dertil kommer trafik til sommerhusområderne omkring Kalundborg.

Færgen mellem Kalundborg og Århus fragter dagligt ca. 1000 lastbiler, hvilket svarer til ca. 16% af den samlede øst-vest gående godstrafik i Danmark.

Der foreligger ingen aktuelle planer om en udbygning eller andre større ændringer af Rute 23. Vejdirektoratet har imidlertid på foranledning af Trafik- og Energiministeriet igangsat arbejdet med at afdække mulighederne for en fremtidig udformning af Rute 23 som en højklassificeret vejforbindelse (motorvej/motorvej) mellem Holbæk og Kalundborg.

I første fase er der udarbejdet en analyse af mulige højklassede vejløsninger samt en erhvervsanalyse for området omkring Rute 23. Af rapporten for mulige højklassede vejløsninger fremgår bl.a. at Kalundborg Kommune i sin kommuneplan vil fastholde muligheden for at forlægge Rute 23 samt at etablere nye omfartsveje nord og øst om Kalundborg by. Rute 23 skal på sigt forbindes med den østlige omfartsvej.

Erhvervsanalysen giver et billede af et erhvervsliv, der er inde i en positiv udvikling og set over en årrække har Kalundborg og Holbæk Kommuner forbedret deres situation i forhold til udviklingen i landet som helhed.

Den positive udvikling gør, at infrastrukturen vil blive sat under øget pres fra trafik i forbindelse med både virksomheder og pendlere. Dertil kommer trafikken til/fra Kalundborg Havn. I Regionplanen peges på, at en øst-vest gående infrastruktur ønskes udviklet for at støtte erhvervslivets udvikling.

Udbygningen af vejnettet kan endvidere ses i sammenhæng med Kalundborg Kommunes ønske om at tiltrække endnu flere arbejdspladser i industrien. God tilgængelighed er vigtig for virksomheders lokaliseringsbeslutninger. Den stigende integration af det sjællandske arbejdsmarked med øget pendling kan også fremmes ved god tilgængelighed.

Kollektiv trafik

I planstrategien peger Kommunalbestyrelsen på en opgradering af banetrafikken til timedrift og gennemkørende myldretidstog til København som et indsatsområde.

Asnæsværket betjenes af busrute 204. Ny Vesthavn vil kunne betjenes af samme rute.

Kalundborg Kommune sikrer igennem sektorplanlægningen, at den nye færgeterminal forsynes med kollektiv trafik.

3.11 Forholdet til forsyningsplaner

Spildevandsplan

Området ligger i dag i åbent land. Der udarbejdes derfor et tillæg til spildevandsplanen, der opstiller retningslinier for afledningen af spildevand og overfladevand fra området.

Tillægget fremlægges sammen med lokalplanen for området.

Varmeforsyningsplan

Området ligger i dag i landområde, uden planlagt kollektiv varmforsyning.

Der udarbejdes således varmeprojektforslag, der fastlægger områdets forsyningsform, hvis der etableres kollektiv varmforsyning.

Varmeprojektforslag fremlægges sammen med lokalplanen for området, forudsat at varmeprojektforslag skal udarbejdes i henhold til varmforsyningslovens kapitel 2 (varmebehov over 0,25 MW).

3.12 Tilladelser og godkendelser

Miljøcenter Roskilde

Miljøcenter Roskilde skal godkende kommuneplantillægget for planlægningsområdet.

Hele planlægningsområdet er i Regionplan 2005-2016 udlagt som *beskyttelsesområde* og *kulturmiljø*. Planlægning, der muliggør ændret anvendelse og etablering af anlæg kræver godkendelse fra Miljøcenter Roskilde.

Miljøcentret skal endvidere tillade, at der gennemføres planlægning i kystnærhedszonen. Miljøministeren kan i særlige tilfælde vælge at dispensere fra strandbeskyttelseslinjen. Administrationen af strandbeskyttelseslinjen varetages af Miljøcenter Roskilde, der skal godkende denne dispensation. Strandbeskyttelseslinjen ventes ophævet så længe anvendelsen af området er havnemål, jf. afsnit 3.5.

Ved senere behov for klapping af sediment, vil miljøcentret skulle meddele tilladelse.

Miljøcenter Roskilde er inddraget i planlægningsprocessen og høres iht. planlovens § 25 i forbindelse med planernes fremlæggelse i offentlig høring.

Miljøministeriet

Ved behov for indvinding af råstoffer til anlægsprojektet fra søterritoriet vil Miljøministeriet skulle meddele indvindingstilladelse.

Kystdirektoratet

Kystdirektoratet skal godkende kommuneplantillægget for så vidt angår anlæg på søterritoriet.

Kystdirektoratet skal meddele tilladelse til anlæg på søterritoriet og til anlæg af havnen.

Kystdirektoratet skal tillige meddele en VVM-tilladelse til anlæggets iværksættelse på søterritoriet.

Ved behov for indvinding af råstoffer fra strandbred eller kystnære zoner til anlægsprojektet vil Kystdirektoratet skulle meddele indvindingstilladelse.

Farvandsvæsenet

Farvandsvæsenet skal godkende de respektive afledte havneprojekter.

Kalundborg Kommune

Kommuneplan og lokalplan

Planlægningsområdet optages i kommuneplanen som kommuneplanlagt byområde ved vedtagelsen af kommuneplantillægget.

Ved vedtagelse af lokalplanen for Ny Vesthavn overføres planlægningsområdet til byzone.

Dispensation fra Naturbeskyttelseslovens §3

§ 3-beskyttelsen af en sø i planlægningsområdets vestlige del skal ophæves. Dispensationen gives af Kalundborg Kommune på betingelse af tilvejebringelse af erstatningsbiotop.

Dele af kyststrækningen er udpeget som beskyttet strandeng iht. naturbeskyttelseslovens § 3. Denne beskyttelse skal ophæves, inden området kan overgå til anden anvendelse.

Ophævelse af SFL-område

Den 20 m brede SFL-bræmme (særligt følsomme landbrugsområder) omkring en sø i den vestlige del af planlægningsområdet ophæves.

Nedlæggelse af dige

Der skal meddeles dispensation til nedlæggelse af det beskyttede stendige i henhold til museumsloven.

VVM-tilladelse

VVM-tilladelse skal meddeles før anlægget af havnen kan iværksættes.

Nedlæggelse af sti til stranden

Adgangsvejen fra Asnæs Skovvej (grusvej) til stranden er beskyttet efter naturbeskyttelseslovens § 26a, efter hvilken kommunen kan afslå nedlæggelse. Med fremlæggelse af kommuneplantillæg og lokalplan accepterer kommunen nedlæggelsen.

Miljøgodkendelser

Virksomheder i området kan kræve miljøgodkendelse afhængigt af deres art.

Spildevandstilladelse

Virksomheder vil i forbindelse med byggesagsbehandlingen opnå tilladelse til tilslutning til kloak. Der skal indhentes særskilt tilladelse til afledning af processpildevand.

Tilladelse til udledning af overfladevand

Kalundborg kommune skal meddele tilladelse til udledning af overfladevand, og kan i den forbindelse stille vilkår.

Byggetilladelse

De enkelte anlæg kræver byggetilladelse fra Kalundborg Kommune.

Jordbrugskommissionen

Landbrugspligten i planlægningsområdet skal ophæves, hvilket kræver tilladelse fra Jordbrugskommissionen.

4. Ikke teknisk resumé af VVM-redegørelsen

Dette afsnit er et ikke teknisk resumé der indeholder en kort beskrivelse af baggrunden for projektet og en kort gennemgang og vurdering af de miljøpåvirkninger, der er belyst i VVM-redegørelsen. For en fuld gennemgang af vurderingen af miljøpåvirkningerne, alternativerne og forslaget til afbødende foranstaltninger henvises til den fulde udgave af VVM-redegørelse.

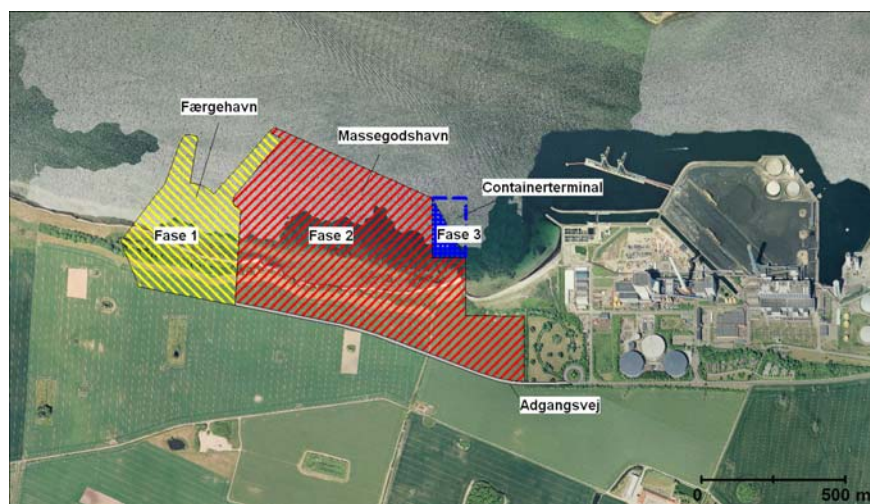
4.1 Baggrund for projektet

Baggrunden for planerne er, at Kalundborg Havn har udarbejdet en Masterplan for havneudvikling i Kalundborg frem til år 2025. Planen beskriver og vurderer tilstand, kapacitet og udvidelsesmuligheder ud fra statistiske oplysninger og prognose for havnens trafik.

Der er kapacitetsmangel i havnen for Mols-Linien og den dermed affødte trafik. Ligeledes er der kapacitetsmangel for en række af havnens andre aktiviteter, herunder for massegods-transport, container-transport og skibe med stor dybgang.

Kalundborg Havn og Kalundborg Kommune ønsker med etablering af Ny Vesthavn at opnå den udvidelse, der er nødvendig for at imødekomme den stigende efterspørgsel efter havneplads og plads til faciliteter for både færgetrafikken, skibe med masse-gods, havnerelateret erhverv samt mulig containertrafik indtil år 2025.

Havnen foreslås placeret på et areal, på sydsiden af Kalundborg Fjord vest for Asnæsværket.



Figur 4.1: Ny Vesthavn

Den Ny Vesthavn er planlagt anlagt i 3 faser, hvor den første fase vil være færgehavnen og adgangsvejen (2009-2010), den anden fase vil være Massegodshavn (2012-2013), og den tredje fase vil være en mulig containerterminal (efter 2014).

Anlæggets placering i forlængelse af Asnæsværket er valgt ud fra minimering af miljøpåvirkninger (sammenlignet med alternative placeringer), og herudover er der en række tekniske og anlægsmæssige fordele ved at placere havneanlægget i forlængelse af byen og nuværende bebyggede områder. Det er vurderet, at der ikke er andre alternative placeringsmuligheder i Kalundborgområdet. Andre placeringer er vurderet at ville kunne give uforholdsmæssigt store miljøpåvirkninger.

Såfremt havnen ikke etableres, vil det betyde, at man ikke opnår den forøgelse af erhvervsaktiviteterne og beskæftigelsesmulighederne i lokalområdet, som den øgede skibstrafik og de øvrige aktiviteter på de nye havnearealer vil medføre. Det vil samtidig medføre en risiko for stagnation af trafikken på færgeruten mellem Kalundborg og Århus.

4.2 Landskab og kulturmiljø

Asnæshalvøen beskrives som et af de landskabs- og naturområder, der karakteriserer kommunen. Hele Asnæshalvøen er udpeget som besøgsområde, som beskyttelsesområde og som et afgrænset kulturmiljø i regionplanen.

Landskabet på Asnæshalvøen indeholder markante kontraster og stor variation mellem de åbne marker, kystlinien, vandet samt skovområderne. De kulturhistoriske træk i området består hovedsagelig af landskabets karakter af herregårdslandskab, forhistoriske levn samt beskyttede stendiger.



Figur 4.2.: Beskyttet stendige

Kommuneplantillæg nr. 25

Etablering af Ny Vesthavn vil medføre, at en række landskabstyper og elementer i landskabet vil ændres eller forsvinde. Inden for anlægsområdet nedlægges en § 3 beskyttet sø og dele af § 3 strandoverdrev.

Landskabets karakter vil ændres til at blive præget af de tekniske anlæg, hvilket vil kunne ses på trods af etablering af en skærmende beplantning omkring anlægget. Oplevelsen og udstrækningen af herregårdslandskabet vil være reduceret omkring den Ny Vesthavn, og det vil være nødvendigt at nedlægge 300 meter af et beskyttet stendige inden for anlægsområdet.



Figur 4.3: Kysten med udsigt mod øst

Anlæggene vil sammen med de eksisterende tekniske anlæg i området yderligere reducere oplevelsen af kysten, vandet og udsigterne til den modstående kyst, der er særlig for området.

Modsat gør netop tilstedeværelsen af Asnæsværket den landskabelige påvirkning mere acceptabel, idet man planlægger etablering af et stort teknisk anlæg i et område, der i forvejen er påvirket af andre tekniske anlæg, som Asnæsværket og Statoil. Dette set i forhold til etablering af et havneanlæg i uforstyrret natur eller tæt på uforstyrrede, sammenhængende landskaber og kulturmiljøer.



Figur 4.4: Visualisering af Ny Vesthavn set fra Gisseløre

Der er udført en række visualiseringer af projektet, der viser, at navnlig oplevelsen af kystlandskabet vil blive reduceret. Der vil fra nordsiden af Kalundborg Fjord være en stor visuel påvirkning fra Ny Vesthavn. Den visuelle påvirkning afbødes dog i en vis grad af den nære beliggenhed ved Asnæsværket, der i høj grad allerede dominerer det visuelle indtryk. Fra sydsiden vil det hovedsagelig være de højeste dele af anlægget, der er synlige. Det vil være muligt at skjule store dele af havnen bag bakkerne omkring Lerchenborg bl.a. fordi havnen graves ind i kystskrænten og dermed ligger lavt i landskabet. Desuden etableres et 20 m bredt beplantningsbælte mellem havneområdet og landskabet. Dette vil nedsætte havneområdets negative visuelle påvirkning af den tilbageblivende del af herregårdslandskabet.

Der er en fredet gravhøj umiddelbart vest for anlægsområdet og der er registrerede fortidsminder i selve anlægsområdet. I forbindelse med den indledende projektering er anlægsområdets udformning blevet ændret, således at beskyttelseszonen på 100 m omkring gravhøjen vest for anlægsområdet kan respekteres. Forud for anlægsarbejdet vil der desuden blive udført arkæologiske prøvegravninger. Hvis der sker væsentlige fund, efterfølges prøvegravningerne af egentlige arkæologiske udgravninger, således at bevaring af fortidsminder sikres.

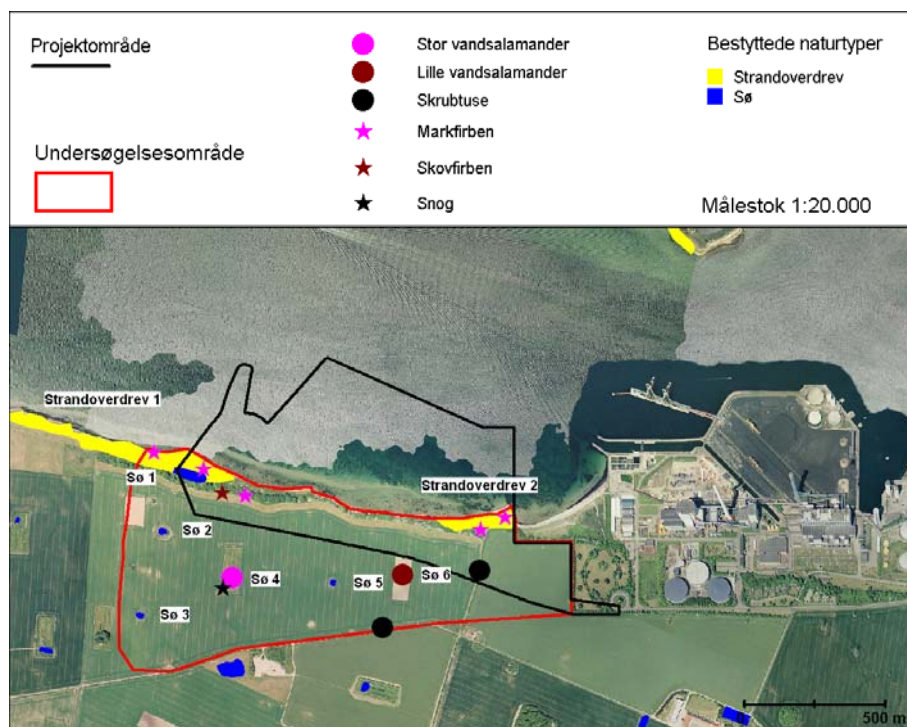
4.3 Naturforhold på land

Der er foretaget en vurdering af, hvilke konsekvenser den nye havn vil få på forholdene for naturværdierne i området. Vurderingerne er bl.a. foretaget på baggrund af en række feltundersøgelser i området, sammenholdt med den eksisterende viden på området.

Kommuneplantillæg nr. 25

Miljøpåvirkningerne i forhold til flora og fauna vil primært relatere sig til anlægsfase I og fase II, der vil resultere i, at projektområdet konverteres til anden anvendelse, og alle beskyttede lokaliteter og den tilknyttede flora inden for projektområdet vil forsvinde. Faunalokaliteterne forsvinder ligeledes.

Faunaundersøgelsen har omfattet padder, krybdyr, flagermus og vandhulsinsekter. Der er fundet stor forekomst af vandsalamander, markfirben og tre flagermusarter, som er fredet i henhold til Habitatdirektivet og lille vandsalamander, skrubtudse, skovfirben og snog, der er beskyttet i henhold til dansk lovgivning (artsfredning). Ingen af de registrerede arter er truede eller sjældne. Alle arter er almindeligt forekommende i Danmark.



Figur 4.5: Forekomst af padder og krybdyr indenfor undersøgelsesområdet.

Vegetationen er præget af almindelige og vidt udbredte arter. Der er ikke fundet sjældne eller beskyttede planter inden for projektområdet. Den mest særprægede vegetation i området er skoven på kystskrænten, dels fordi den rummer gamle træer og har naturskovspræg, dels fordi den visse steder vokser helt ned til strandkanten og på korte strækninger giver kysten et oprindeligt udseende.

Forstyrrelserne for flora, fauna og naturtyperne i projektområdet vil være *høj*, men da der i umiddelbar nærhed af projektområdet findes en række vandhuller samt et større § 3 strandoverdrev med lignende artssammensætninger vurderes der samlet at være tale om en *moderat negativ påvirkning*.

Kommuneplantillæg nr. 25

Langs adgangsvejens sydlige kant etableres et 20 m bredt beplantningsbælte, som videreføres langs færgeterminalens vestlige afgrænsning frem til stranden. Beplantningsbæltet vil ikke umiddelbart erstatte kystskræntens bevoksning, men vil kunne fungere som biologisk korridor for spredning af planter og dyr. Som erstatning for den § 3 beskyttede sø, der nedlægges i projektområdet, skal der etableres en ny sø af tilsvarende størrelse og dybde umiddelbart vest for Ny Vesthavn. De endelige afværgeforanstaltninger vil blive aftalt med myndighederne.

Efter disse afværgeforanstaltninger vurderes der kun at være en mindre miljøpåvirkning af naturforhold (flora og fauna).

På baggrund af den eksisterende viden konkluderes, at der ikke er observeret sjældne eller beskyttede fuglearter i området for Ny Vesthavn. Det vurderes, at fuglelivet i projektområdet og i nærområdet til lands og på fjorden ud for projektområdet er begrænset til almindeligt forekommende arter, herunder bl.a. havfugle, dyk- og svømmeænder, samt spurvefugle, fasaner, agerhøns og lignende.

Den østligste del af Ny Vesthavn vil ligge inden for Kalundborg Vildtreservat, hvor ca. 2½ ha ud af et område på 428 ha bliver omdannet fra marint område til havneområde.

Den samlede påvirkning af fugle vurderes at være *mindre eller ubetydelig*.

4.4 Trafik og støj

Etablering af en Ny Vesthavn betyder, at trafikken gennem Kalundborg ændres. Flytningen til den Ny Vesthavn muliggør også, at færgetrafikken kan stige. Når der ses bort fra den generelle trafikvækst og der isoleret betragtes ændringer som følge af flytningen af Mols-Linien og etablering af Ny Vesthavn, vil der i Kalundborg midtby på Østre Havnevej og Sydhavnsvej ske en reduktion i trafikken på omkring 10 %.

I den sydlige del af Kalundborg på Asnæsvej sker den største ændring, idet trafikmængden stiger med en faktor 10 på den vestlige del af vejen og en faktor 2 på den østlige del. På Hovvejen stiger trafikken med omkring 50 %.

De gennemførte kapacitetsberegninger for krydset Hareskovvej/Asnæsvej viser, at trafikken i 2025 kan bryde sammen i krydset om eftermiddagen. Denne situation er dog ikke en direkte følge af etableringen af Ny Vesthavn, idet der ligeledes forventes at være trafiksammenbrud i krydset i år 2025 som følge af den generelle trafikstigning, selv uden etablering af Kalundborg Ny Vesthavn. Det må forventes, at der inden år 2025 foretages en udbygning af krydset og/eller anlægges alternative veje for at få en tilfredsstillende afvikling af trafikken.



Figur 4.6: Asnæsvej mod Asnæs og Ny Vesthavn

Som følge af, at trafikken ændres, vil støj fra vejtrafikken ligeledes ændres. Støjen fra Hovvejen og Asnæsvej stiger frem til 2025 med op til 5 dB(A), mens støjbelastningen fra de øvrige veje er stort set uændret. På Østre Havnevej og Sydhavnsvej vil der fra det tidspunkt, hvor den eksisterende færghavn nedlægges, ske en reduktion af trafikstøjsbelastningen. På Asnæsvej ved Asnæsværket stiger støjen dog væsentligt mere, da der i dag kun kører få biler på denne strækning. Her bliver trafikken ca. 10-doblet, hvilket giver et støjbidrag, der er ca. 11 dB(A) større. Samlet set vurderes det, at der vil være færre boliger, der vil blive påvirket af trafikstøj, sammenlignet med den nuværende situation, idet der langs Asnæsvej er forholdsvis få boliger.

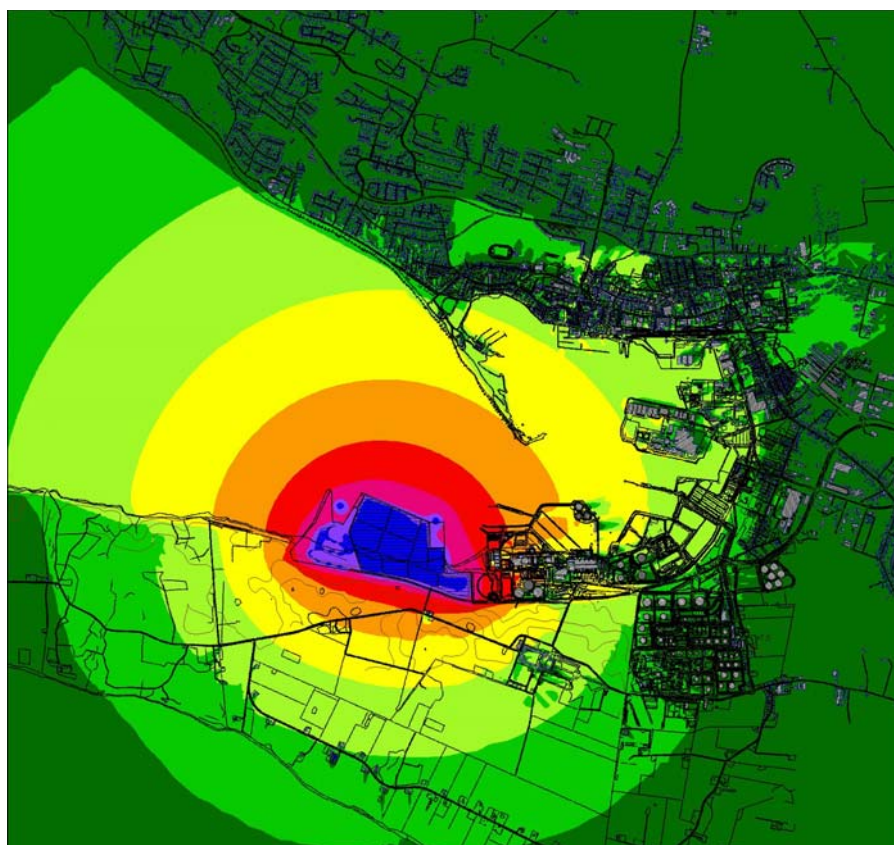
Samlet vurderes der at være tale om en moderat påvirkning af miljøet. Det kan på sigt overvejes at etablere støjafskærmning ved nogle af de boliger, der får en forøget støjpåvirkning.

I anlægsfasen vil der være støj fra de forskellige anlægsaktiviteter. Ved de nærmest beliggende boliger (Asnæs Skovvej 10 og 12) viser beregningerne, at anlægsarbejderne kan medføre et støjniveau i aftenperioden, som overskrider de vejledende støjgrænser. På grund af den relativt store afstand til øvrige beboelser vurderes det ikke, at der vil være et støjbidrag fra anlægsaktiviteterne, der vil kunne medføre støjgener for disse.

I driftsfasen vil det samlede støjbidrag fra Ny Vesthavn bidrage med op til 35-45 dB(A) i berørte boligområder i Kalundborg by. Når der sammenlignes med de eksisterende forhold, er der sket en signifikant dæmpning af støjen i Kalundborg midtby ved udflytning af Mols-Linien fra den nuværende placering. Her opnås en positiv effekt i form af et dæmpet støjniveau i bydelen. Længere mod vest er der områder på nordkysten, herunder boligområder, hvor støjniveauet vil være forøget i forhold til den eksisterende situation. Der er dog tale om, at støjen fra det samlede anlæg giver anledning til et relativt lavt støjniveau på op til 35-45 dB(A). Dette støjniveau kan ikke sammenlignes med Miljøstyrelsens grænseværdier, idet de gælder for enkelt-

virksomheder. Hver enkelt virksomhed skal overholde Miljøstyrelsens grænseværdier.

I nærområdet omkring Ny Vesthavn vil støjbelastningen stige. Dette område er meget spredt bebygget. Boligerne på Asnæs Skovvej 10 og 12 ligger som de eneste boliger tæt på Ny Vesthavn og vil ifølge beregningerne kunne blive udsat for et støjniiveau over de vejledende støjgrænser. Det vil være den enkelte virksomheds ansvar at overholde de til enhver tid gældende støjvilkår ifølge lovgivningen. Dette kan enten være i form af vilkår i en miljøgodkendelse eller påbud, der kan meddeles fra Kalundborg Kommune.



Figur 4.7 Ekstern støj ved en fuldt udbygget vesthavn – natperiøden

Kalundborg Kommune har i udkast til VVM-tilladelse stillet krav om, at det som led i detaillokalplanen for masse gods- og containerhavnen skal sandsynliggøres, hvorledes den enkelte virksomhed via passende zoner og/eller støj dæmpende foranstaltninger kan overholde de vejledende støjgrænser både ved enkeltboliger i det åbne land og ved boligområder i Kalundborg by.

Samlet vurderes forstyrrelsen fra drift af en fuldt udbygget Ny Vesthavn som middel ved Asnæs Skovvej 10 og 12 og lav ved de øvrige boliger og kun af betydning for lokale interesser (berørte boliger). Det er sikkert, at forstyrrelsen vil forekomme, og den vil være permanent. Overordnet set vil der således være tale om en mindre påvirkning af miljøet.

4.5 Andre miljøforhold, vand, jord og luft

De nye aktiviteter vil kunne påvirke en række andre miljøforhold. Fra havneaktiviteterne og de nye virksomheder på havnen forventes afledt overfladevand til fjorden, som tilfældet er for den eksisterende havn, mens andet spildevand afledes til rensningsanlæg. Der etableres ikke virksomheder med decideret processpildevand.

Ved drift af Kalundborg Ny Vesthavn vil der være emission til luften af forurenende stoffer (CO₂, CO, NO_x, SO₂ og partikler) fra forbrug af brændstof fra færgedrift, kørsel med lastbiler og entreprenørmaskiner, opvarmning af bygninger. Der forventes herudover ikke væsentlige emissioner til luften fra virksomhederne på havnen.

Alle arealer på færgeterminalen og på havneområdet vil være befæstede. Der forventes ingen aktiviteter i driftsfasen, som vil udgøre en risiko for forurening af jorden eller undergrunden.

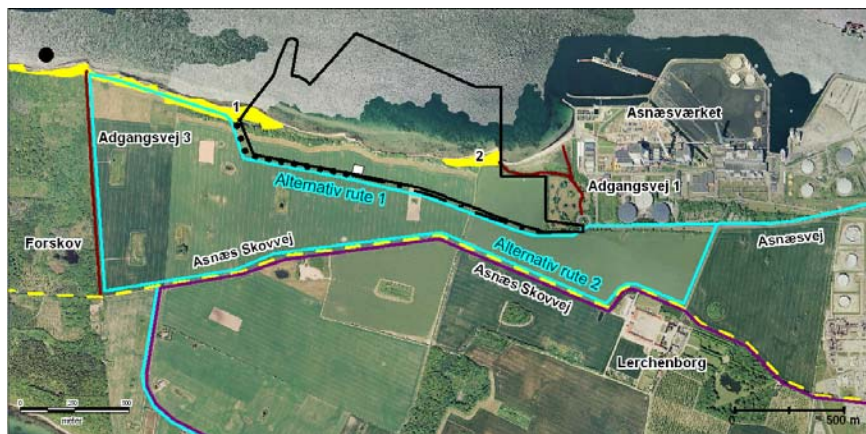
Samlet vurderes der at være tale om en mindre miljøpåvirkning, som ikke kræver afværgeforanstaltninger.

4.6 Friluftsliv

Asnæshalvøen, inklusiv projektområdet, er i regionplanen udlagt som *besøgsområde*, dvs. et område, hvor "landskabet i så høj grad som muligt gøres tilgængeligt for ekstensiv, rekreativ udnyttelse, uden at de bevaringsværdige værdier tilsidesættes".

Forskellige former for vandsport, især sejlsport og roning, udgør de vigtigste fritidsaktiviteter på fjorden. Disse vil ikke blive berørt i nævneværdigt omfang af projektet. Der er ingen vandsportsaktiviteter direkte tilknyttet projektområdet.

De vigtigste friluftaktiviteter på land er turisme (herunder ture til fods eller på cykel), jagt, fiskeri og badning. Besøgsantallet i området er begrænset. I og med, at området omdannes til havn, vil friluftaktiviteterne i området forsvinde. Der er dog store områder på Asnæshalvøen til rådighed for fritidsaktiviteter.



Figur 4.8: Kortet viser projektområdet og det omgivende landskab med ruter, teltplads og andet der har betydning for friluftsliv og turisme i nærområdet

Som afværgeforanstaltning i forbindelse med reduceret adgang til kysten vil der blive etableret en sti langs den sydlige udkant af havneområdet. Der etableres ligeledes et beplantningsbælte langs sydsiden af adgangsvejen til færgehavnen, som visuelt vil skjærme dele af havneanlæggene fra landskabet syd for havnen.

Sjællandsledens rute skal ændres, senest når fase 2 påbegyndes. I stedet for at gå ned til kysten øst for den nye havn, som den gør nu, kan den enten følge Asnæs Skovvej forbi Lerchenborg eller fortsætte ad de nyetablerede stier langs vejen til færgeterminalen og videre til stranden vest for terminalen.

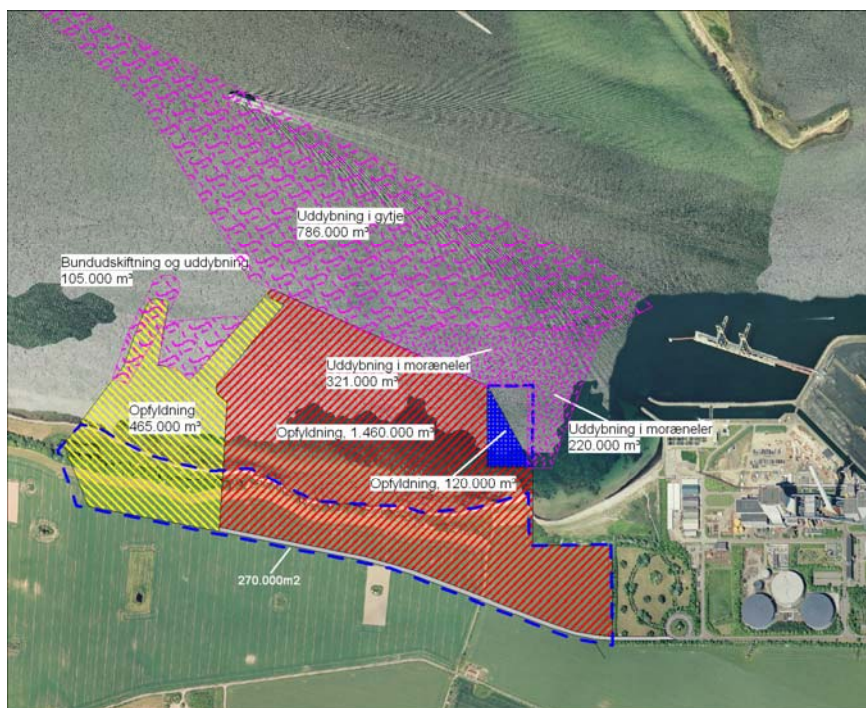
Som afværgeforanstaltning i forhold til tabet af Lerchenborg teltplads kan det overvejes at etablere en ny teltplads på nord- eller sydkysten af Asnæs (sidstnævnte mulighed kan dog muligvis betyde, at der bliver for langt mellem lejrladserne på vandreruten).

Den samlede vurdering af påvirkningerne er, at der vil være tale om en mindre miljøpåvirkning af friluftslivet.

4.7 Kystmorfologi, vandudskiftning og sedimentspredning

I anlægsfasen vil der i forbindelse med uddybning, klappning af uddybningsmaterialer og jordopfyldning i det nye havneområde ske et spild og spredning af de håndterede materialer til omgivelserne. I den forbindelse er der specielt fokus på håndtering af de organiske materialer (gytjen), som potentielt kan transporteres langt af strømmen.

Efter anlæg af Ny Vesthavn er det analyseret, hvordan bølge- og strømforholdene samt sedimenttransporten ændres langs Kalundborg Fjords breder, og især om der vil ske kystmorfologiske ændringer omkring Gisseløre Tange.



Figur 4.9: Oversigt over graveområder

Den overordnede konklusion for kystmorfologi og vandudskiftning er, at disse forhold ikke påvirkes. Bølgehøjderne reduceres ubetydeligt, ca. 2 cm, og strømforholdene ændres alene i og omkring anlægsområdet. Langs Gisseløre Tange er der ingen ændring af strømforholdene. Den tilhørende sedimenttransportkapacitet langs Gisseløre Tange reduceres 0,5 %. Med hensyn til vandudskiftning af vandet i Kalundborg inderhavn øges opholdstiden marginalt med 0,7 %.

Samlet vurderes der at være tale om en mindre miljøpåvirkning, som ikke kræver særlige afværgeforanstaltninger.

4.8 Marinbiologiske forhold

Kalundborg Fjord er præget af stejle undersøiske skrænter, idet både Asnæs og Røsnæs er randmoræner dannet af Bælthav Isstrømmen i istiden for 17. – 18.000 år siden.

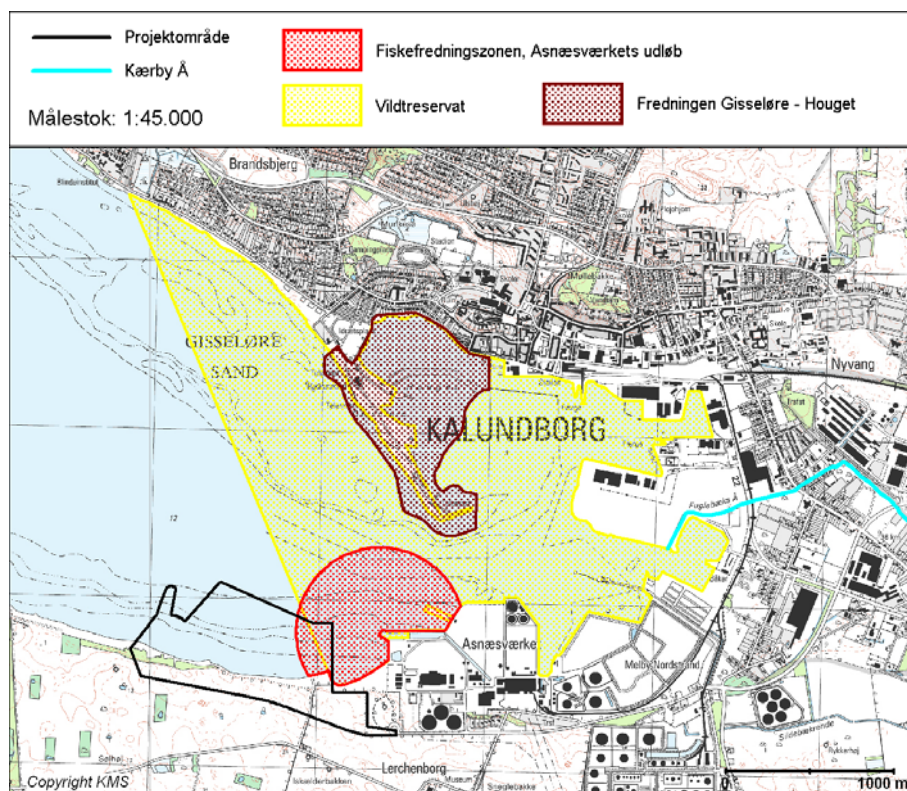
Kysterne er mange steder smalle, stejle og stenede, og ud over to store stenrev yderst på Asnæs og Røsnæs er der mange smårev i fjorden. Fjorden og havneområdet er et stort sedimentationsbassin for materiale, der tilføres fra Storebælt og for materialer, der er eroderet fra land og lavvandede områder inde i fjorden.

Der er flere områder i søterritoriet i fjorden, som har en grad af beskyttelse, og hvor der er begrænsning i de aktiviteter, der må foregå.

Kommuneplantillæg nr. 25

Inderst i fjorden ligger Kalundborg Vildtreservat. Reservatet skal sikre den inderste del af Kalundborg Fjord og Gisseløre som et jagtfrit område af hensyn til rastende vandfugle og områdets bynære beliggenhed.

De øvrige to områder er stenrevne ved Røsnæs og spidsen af Asnæs. Stenrevne er fourageringsområder for fugle, marsvin og spættet sæl og har betydning som gyde- og opvækstområde for fisk og bundfauna.



Figur 4.10: Kortet viser de beskyttede områder i inderfjorden

Der er rapporteret marsvin og spættet sæl i Kalundborg Fjord. Der er ikke erhvervsfiskeri i det område, der ifølge planen vil blive inddraget til havn. Fiskeri foregår længere ude i fjorden, hvor der fiskes med garn.

I Kalundborg Fjord er ålegræs især udbredt langs den østlige halvdel af sydkysten, herunder i projektområdet. Samlet betyder det, at der er en strækning på ca. 4,5 km langs sydkysten med udbredte forekomster af ålegræs, som formodentlig udgør de tætteste bestande i Kalundborg Fjord. Heraf ligger 1,2 km i selve projektområdet, svarende til knap 30 %.

Bundfaunaen i den indre del af Kalundborg Fjord, hvor projektområdet ligger, er påvirket af overgødsning, havneaktiviteter og kølevandsudledning.

I anlægsfasen vil der kunne forekomme en påvirkning af det marine miljø ved støj fra nedvibrering/nedramning af spuns-

vægge, uddybning til bundudskiftning og uddybning af bassin foran kajer og sejltrede samt opbygning af nye havneanlæg.

Nedvibrering af spunsvægge vil være af kort varighed. Det anbefales, at der anvendes afværgeforanstaltninger, såsom akustiske sæl- og marsvinskræmmere ("pingere") umiddelbart forud for vibrering. Disse afværgeforanstaltninger vil bortskræmme eventuelle havpattedyr i nærområdet og dermed afværge en mulig påvirkning af dem. Støjen vurderes ikke at have nogen væsentlig negativ påvirkning af fisk i fjorden. Derfor vil der være tale om en mindre miljøpåvirkning, og der vil ikke være behov for yderligere afværgeforanstaltninger.

Den forøgede mængde opslæmmet materiale i vandet som følge af udgravninger vil kortvarigt mindske sigtbarheden i dele af fjorden. Udgravningerne vil også kunne påvirke iltindholdet i vandet og eventuelt resultere i eller forstærke iltsvind kortvarigt som følge af en forøget omsætning af det organiske materiale i gytjen og iltning af svovlbrinte. Dog vurderes den nedsatte sigtbarhed og bidraget til iltsvind at have meget begrænset omfang.

Marsvin, der finder deres bytte ved ekkolokalisering, vil ikke blive direkte påvirket af mindsket sigt, men byttedyrene forventes at søge bort fra områder med lav sigtbarhed, og marsvin og sæler må derfor følge efter. Problemer med reduceret iltindhold vil ikke påvirke sæler og marsvin direkte, da de ånder med lunger, men iltsvind kan få byttedyrene til at søge væk.

Nedsat sigt og reduceret iltindhold / iltsvind i vandet vil kun i begrænset omfang påvirke havpattedyrene, da den er midlertidig. Så selvom beskyttelsen af marsvin har national og international interesse, er den samlede vurdering, at der er tale om en mindre miljøpåvirkning, som ikke kræver særlige afværgeforanstaltninger af hensyn til havpattedyrene.

Fiskene vil blive direkte påvirket af det nye havneanlæg, da de forhindres i at fouragere og gyde i de områder, som havnen dækker, herunder i de tætte ålegræsbestande, som findes i projektområdet. Opfyldninger kan især få betydning for de fisk, der står i kølevandsudløbet tæt ved det planlagte havneområde, idet de forhindres i at fouragere i et område i nærheden af udløbet. Den lille vig ved kølevandsudløbet, som friholdes for udbygning, betyder dog, at selve nærområdet med de højeste temperaturer bevarer.

De mange arter, der i hele eller dele af deres livscyklus er knyttet til ålegræsområder, vil blive tvunget væk fra selve projektområdet. Det vil mindske det område, som er tilgængeligt for disse arter, men da der er ålegræsområder og andre områder med god tredimensionel struktur (sten, makroalger) i nærområdet, vurderes det at have begrænset betydning.

Kommuneplantillæg nr. 25

Den samlede vurdering af miljøpåvirkningerne i anlægsfasen er, at der er tale om en mindre miljøpåvirkning og ikke kræver afværgeforanstaltninger ud over bortskræmning af havpattedyr i forbindelse med spunsning.

Miljøpåvirkningerne vil i driftsfasen omfatte: En øget støj fra forøget skibstrafik, påvirkning af vandkvaliteten og ændrede forhold i fiskefredningszonen ved Asnæsværket.

Støj fra den øgede skibstrafik kan formodentlig i visse områder fremkalde undvigelsesreaktioner hos fiskene, men generelt sejler færgerne ikke tæt på gyde- og fouragerings-områder (f.eks. revene og ålegræsområderne). Forholdene i inderhavnen bliver antageligt bedre, da den intense skibstrafik flyttes ud.

Ved løbende oprensning af sejlrende og bassiner bør sugemaskine anvendes for at begrænse spild fra sediment.

I driftsfasen - som i anlægsfasen - vil selve anlægget udelukke de fisk, der om vinteren står i kølevandsudløbet ved Asnæsværket, fra at fouragere i dele af nærområdet. Den samlede vurdering er dog, at påvirkningsgraden er *mindre* og ikke kræver afværgeforanstaltninger.

Samlet set vurderes miljøpåvirkningerne i driftsfasen at give en mindre miljøpåvirkning.

4.9 Skibstrafik

Al trafik til Kalundborg Havn, Statoil og Asnæsværket foregår i dag i eller lige omkring den afmærkede sejlrende, beliggende 350-500 m fra projektområdet.

De nye færgehavnsanlæg vil ligge ca. 500 m syd for sejlrenden ind igennem Kalundborg Fjord. Massegodshavnen vil tilsvarende ligge ca. 400 m syd for sejlrenden eller minimum 350 m fra indsejlingen til Asnæsværket. Der vurderes derfor ikke at være nogen risiko for kollisioner imellem arbejdsstrafik og den øvrige havnetrafik.

Sejlere og roere har ikke adgang til selve arbejdsområdet i anlægsfasen, men kan godt krydse igennem uddybningsområdet, ganske som de i dag krydser imellem trafikken til og fra havnene.

Med havnens placering 350-500 m syd for sejlrenden vil færger kunne vende uden for sejlrenden.

For fritidssejlere og roere vil havnens udbygning forhindre sejlad i anlægsområdet, og området fra Ny Vesthavn og ud til sejlrendens nordgrænse vil blive mere trafikeret, med deraf øget sikkerhedsrisiko for fritidssejlerne. Nord for sejlrenden vil situationen ikke ændre sig i forhold til den aktuelle situation.

Samlet set vurderes der at være tale om en mindre miljøpåvirkning.

4.10 Marinarkæologi

Der er udført marinarkæologiske forundersøgelser i anlægsområdet. Der er intet sted på anlægsområdet konstateret fund in situ; det vil sige uomlejlrede arkæologiske fund. Kulturarvsstyrelsen har derfor frigivet området til anlægsarbejde.

Hvis der mod forventning dukker fund op i anlægsfasen, vil igangværende gravearbejder standses og oplysningerne meddeles Vikingeskibsmuseet og Kulturarvsstyrelsen.

4.11 Socioøkonomiske forhold

Kalundborg Havn udgør en af Danmarks største færgenhavn med en årlig godsomsætning på mere end 3,6 mio. tons. Alene for Kalundborg-Århus (Mols-Linien) er der tale om ca. 3 mio. tons i 2005.

Færgetrafikken til og fra Mols-Liniens terminal genererer en del trafik i de indre områder af Kalundborg Havn. Dette betyder blandt andet, at adgangen til fiskerihavnen og lystbådehavnene sker i et forholdsvis trafikeret farvand.

Det er vurderet, at der ved overgangen til drift vil blive genereret op til 60 årsværks beskæftigelse på kort sigt. På langt sigt vil der være et betydeligt udviklingspotentiale. Dels i kraft af den nye vesthavn og dels i konsekvens af, at der med udvidelsen af Kalundborg Havns arealer bliver mulighed for at udvikle de eksisterende arealer.

Med anlæg af Ny Vesthavn vil den prognosticerede udvikling i godsomsætningen over Kalundborg Havn komme tidligere inden for rækkevidde end forventet, da der vil være en tiltrækningseffekt i kraft af de nye faciliteter. Det forventes at have en positiv effekt, svarende til en øget omsætning på 100-140 mio. kr. pr. år for de virksomheder, der har forretningsaktiviteter i erhvervshavnen.

Hertil kommer den omsætning, der genereres via de forbedrede forhold i bymidten/centerområdet.

Desuden reduceres generne i inderhavnen, hvor der i dag skal tages vidtgående hensyn til færgedriften. Det har betydning i forhold til såvel skibstrafikken som fritidssejlere.

Alt andet lige vil flytningen af færgetrafikken have en positiv effekt på trafiksikkerheden og en positiv effekt i form af reduceret trafikstøj og udledning af bilos i midtbyen.

I forbindelse med anlægget af den nye vesthavn inddrages strandarealer, der på nuværende tidspunkt er offentligt tilgængelige. Inddragelsen vurderes imidlertid ikke at have væsentlig betydning for de rekreative muligheder, ligesom der ikke vurderes at ske væsentlig påvirkning af lokalområdets grønne områder.

Der vil være tale om en mindre reduktion af den kyststrækning, der er til rådighed som badestrand og opholdsareal omkring Kalundborg By. Da der imidlertid i forvejen er tale om arealer på bagsiden af et industriområde med større virksomheder, og da Røsnæshalvøen tilbyder store strækninger, der i dag anvendes som de mest attraktive badestrande, vurderes det ikke at have indflydelse på de rekreative muligheder.

Kommuneplantillæg nr. 25

5. Vedtagelsespåtegning

Vedtaget og godkendt til offentlig bekendtgørelse, jf. § 27 i Lov om planlægning, på Kalundborg kommunalbestyrelses møde den 17. december 2008.

Forslag til kommuneplantillæg nr. 25 til Kalundborg Kommuneplan 2000-2012 har været offentlig fremlagt fra den 13. maj 2008 med frist for bemærkninger den 9. juli 2008.

P.k.v.


Kaj Buch Jensen
Borgmester


Henrik Damm
Kommunaldirektør

Kommuneplantillæg nr. 25 for Kalundborg Ny Vesthavn er offentlig bekendtgjort:

den 3/2 2009

WWW.KALUNDBORG.DK

