

## Resumé af de indkomne bidrag til Forslag til kommuneplantillæg 01 til Kommuneplan 2013 med udkast til Byrådets vurdering af disse

I forbindelse med den offentlige høring af Forslag til kommuneplantillæg 01 – Råstofgravning ved Kjelst har Varde Kommune modtaget bidrag fra følgende:

1. Gunde Th. Gundesen
2. Henning Kirkegaard m.fl.
3. Skolebestyrelsen på Blåvandshuk Skole
4. Gyda K. Bredgaard
5. Gyda K. Bredgaard m.fl.
6. Christian Mejlvang
7. Billum Vognmandsforretning
8. Gunner Madsen
9. Lokalthistorisk Værksted

### Trafik

*Gunde Th. Gundesen* mener, at der ikke er plads til yderligere trafik i området.

*Henning Kirkegaard m.fl.* mener, at området vil blive belastet af intensiv trafik med tunge lastvognstog. *Henning Kirkegaard m.fl.* mener desuden, at 2-1 løsningen på Kjelstvej vil give en falsk tryghed og farlige situationer for skolebørn og andre. *Henning Kirkegaard m.fl.* mener, at det beregnede antal på gennemsnitligt 20 lastbiltransporter er for lavt sat, hvis mængden af udvundet materiale er angivet korrekt.

*Skolebestyrelsen på Blåvandshuk Skole* er bekymrede for skolebørnenes sikkerhed, hvis Kjelstvej bliver belastet af mere tung trafik. Bekymringen drejer sig især om sikkerheden når to lastbiler passerer hinanden på Kjelstvej, særligt i forbindelse med sving og dårlige oversigtsforhold. *Skolebestyrelsen på Blåvandshuk Skole* er desuden bekymrede for krydsningen af Vesterhavsvej, hvor mange lastbiler vil skulle dreje til højre. I dette kryds er der dårlige oversigtsforhold grundet bakketoppen mod Billum. *Skolebestyrelsen på Blåvandshuk Skole* foreslår, at der etableres en selvstændig cykelsti på Kjelstvej og en sikker måde at krydse Vesterhavsvej på, fx via en tunnel under vejen til venstre for Kjelstvej.

*Gyda K. Bredgaard* mener ikke, at 20 lastbiler om dagen kan transportere de ønskede mængder udvundet grus og ønsker oplyst hvorledes Varde Kommune vil sikre at antallet af kørsler pr. dag overholdes. Hvis antallet af lastbiler pr. dag ikke overholdes, passer de øvrige beregninger af støj mv. ikke. *Gyda K. Bredgaard* mener, at VVM-redegørelsen er meget mangelfuld på dette punkt.

*Gyda K. Bredgaard m.fl.* mener, at råstofindvinding i Kjelst vil medføre en betydelig forøgelse af meget tung lastvognstrafik, som særligt vil ramme de skolebørn, der benytter Kjelstvej som skolevej. Særligt t-krydset Kjelstvej/Vesterhavsvej, hvor lastbiler drejer til højre ud på Vesterhavsvej samtidig med at last-

biler venter på at kunne dreje til venstre fra Vesterhavsvej ned på Kjelstvej, vurderes at være farligt for skolebørnene, som skal krydse Vesterhavsvej. Gyda K. Bredgaard m.fl. er desuden bekymrede for de stiplede cykelbaner på Kjelstvej, som også skal benyttes af lastbiler, når de skal passere hinanden. Gyda K. Bredgaard m.fl. vurderer, at det beregnede antal lastbilkørsler pr. dag ikke kan overholdes, hvis indvindingsmængderne skal overholdes.

Christian Mejlvang mener, at det er vigtigt, at cyklisterne på Kjelstvej sikres, da der allerede i dag opstår farlige situationer med store biler og lastbiler.

Lokalhistorisk Værksted mener, at Ho Bugt Vej fortsat er et muligt alternativ til ind- og udkørsel fra grusgraven og mener, at dette bør ændres i kommuneplantillægget, således der ikke er mulighed for at benytte Ho Bugt Vej.

#### Byrådets vurdering:

Det er Byrådets vurdering, at løsningen med 2-1 vej på Kjelstvej er en god og sikker løsning i kombination med udvidelsen af vejbredden. Ved udvidelsen af vejbredden vil oversigtsforholdene desuden forbedres i forhold til de eksisterende forhold.

På en 2-1 vej indsnævres kørebanen visuelt med en stiplet bred kantbane i begge sider til et fælles kørespor. Herved skal trafikanterne i begge retninger i princippet deles om et kørespor, og skal når der ikke er modkørende trafik placere sig midt på vejen inden for afstribningen. Kantbanen er stiplet, og kan og skal overskrides når der er modkørende færdsel. Formålet med afmærkningen er at signalere overfor bilisterne at de skal være forberedte på at der kan være lette trafikanter i vejsiden og at de derfor skal udvise ekstra agtpågivenhed ved færdslen på strækningen. Afmærkningen gør at bilisterne færdes med en større afstand til de lette trafikanter end på en almindelig 2-sporet vej. Afmærkningen kombineres normalt med en hastighedsbegrænsning udenfor byzone. En sådan hastighedsbegrænsning aftales med politiet i forbindelse med projekteringen af vejen.

Byrådet vurderer, at oversigtsforholdene på Vesterhavsvej ved bakken mod Billum ikke vil blive forværret ved den øgede trafik til og fra grusgraven.

Som nævnt i miljørapporten vil der blive etableret en venstresvingsbane på Vesterhavsvej, hvilket vil mindske risikoen for sammenstød på Vesterhavsvej.

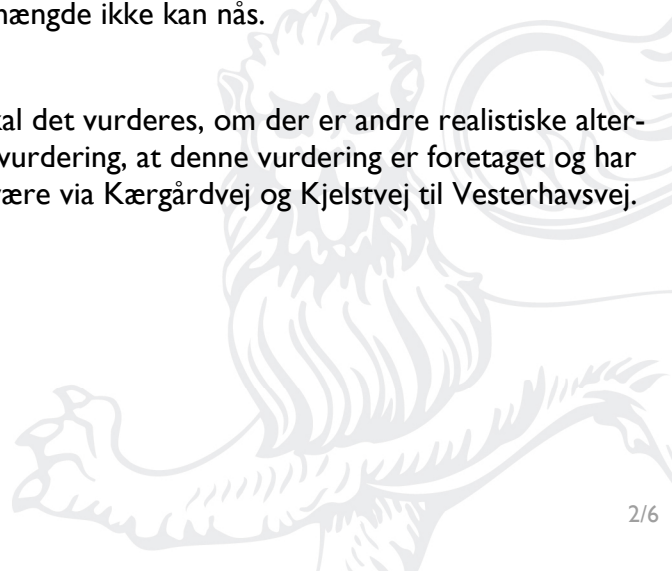
I forhold til sikring mod højresvingsulykker ved udkørsel fra Kjelstvej til Vesterhavsvej vurderer Byrådet, at denne problemstilling vil blive analyseret i forbindelse med projekteringen af Kjelstvej og venstresvingsbanen på Vesterhavsvej.

Det er Byrådets vurdering, at miljørapportens krav om maksimalt 20 lastbiler pr. dag skal overholdes, selvom det eventuelt betyder, at den ansøgte råstofmængde ikke kan nås.

I forbindelse med udarbejdelse af en VVM-rapport skal det vurderes, om der er andre realistiske alternativer til den valgte transportrute. Det er Byrådets vurdering, at denne vurdering er foretaget og har medført at transportruten fra og til grusgraven skal være via Kærgårdvej og Kjelstvej til Vesterhavsvej.

#### Afledte justeringer

Ingen



## Natur

*Henning Kirkegaard m.fl.* mener, at etablering af en grusgrav vil stride i mod naturtiltag såsom Nationalpark Vadehavet samt projekterne Operation Engsnarre og Varde Ådal.

*Gunde Th. Gundesen* mener, at den foreslåede vejføring fra graveområdet ikke kan gennemføres pga. nærhed til et § 3 område ved Kærgårdvej 14, og foreslår derfor en alternativ vejføring mellem Kærgårdvej 7 og 9.

### Byrådets vurdering:

Byrådet vurderer, at miljørapportens konklusion, om at etablering af en grusgrav på kort sigt vil medføre forringelse af områdets sparsomme, naturlige dyre- og planteliv, men efter endt indvinding vil graveområdet rumme et større naturindhold end det eksisterende landbrugsområde, er retvisende. Etablering af grusgraven vurderes ikke at have indflydelse på kommunens naturtiltag i øvrigt.

Der er ca. 75 m fra grusgravens ind- og udkørsel på Kærgårdvej og det er således Byrådets vurderes, at kørsel på Kærgårdvej ikke vil have væsentlig forstyrrende indflydelse på det omtalte §3-område.

### Afledte justeringer

Ingen

## Økonomi

*Henning Kirkegaard m.fl.* mener, at en grusgrav i Kjelst vil påføre kommunen og lokalområdet betydelige økonomiske tab. Etablering og vedligeholdelse af vejnettet vil være bekosteligt for kommunen og *Henning Kirkegaard m.fl.* vurderer, at prisoverslagene er for lavt sat, samtidig med at der ikke er beregnet pris på venstresvingsbane på Vesterhavsvej. *Henning Kirkegaard m.fl.* mener, at de eksisterende virksomheder på sigt kan forsvinde pga. grusgraven og at kommunens skatteindtægter fra disse er højere end skatteindtægter og udgifter fra grusgraven. *Henning Kirkegaard m.fl.* finder, at det ikke er rimeligt, at skatteborgerne skal delfinansiere en enkelt virksomheds etablerings- og driftsomkostninger.

*Billum Vognmandsforretning* mener, at det er en dyr løsning for Varde Kommune at bekoste udvidelse og vedligeholdelse af vejnettet i området, særligt når eksisterende og nye råstofområder ved Alslev og Kors kroen kan afdække råstofbehovet med det nuværende vejnet.

### Byrådets vurdering:

Byrådet anerkender, at der vil kunne opstå gener af forskellig art i forbindelse med etablering af en grusgrav i området, men Byrådet vurderer samtidigt, at råstofindvindingen vil kunne gavne erhvervslivet i området og dermed påvirke det omkringliggende område positivt.

Det er Byrådets vurdering, at Varde Kommune generelt arbejder for at skabe gode rammer for kommunens erhvervsliv - i denne sag ved at tilvejebringe en passende infrastruktur med fokus på sikkerhed for borgerne i området.

Varde Kommune og bygherre har indgået aftale om fordeling af udgifter til de nødvendige opgraderinger af infrastrukturen i området.

### Afledte justeringer

Ingen

## Råstofbehov og -kvalitet

*Henning Kirkegaard m.fl.* mener ikke at der reelt er behov for en grusgrav i Kjelst, da der findes bedre alternativer andre steder i kommunen.

*Billum Vognmandsforretning* stiller spørgsmålstejn ved kvaliteten af råstofferne, da der, efter deres erfaring, ikke er udført boreprøver, men kun prøvegravninger. Desuden mener *Billum Vognmandsforretning*, at fint hvidt sand forekommer mange andre steder i Varde Kommune end netop her.

### Byrådets vurdering:

Region Syddanmark er planmyndighed og har til opgave at gennemføre en kortlægning af råstoffer, og etablere den overordnede planlægning af den fremtidige indvinding. Det er således Region Syddanmark, der udpeger indvindingsområderne.

Byrådet vurderer, at råstoffernes kvalitet er vurderet i miljørapporten og uddybet i bilag 5 og 6, hvor det bla. er vurderet, at materialerne i området er unikke og ikke kan indvindes andre steder i kommunen – bortset fra området omkring Blåvand. Der er foretaget en boring i områdets østlige kant, som viser, at der findes sand i en dybde af -0,3 meter til -28 meter. Denne boring viser samtidig, at over halvdelen udgøres af 'fint hvidt sand'.

### Afledte justeringer

Ingen

## Bevaringshensyn

*Gunde Th. Gundesen* mener, at eksistensen af hans ejendom på Kærgårdvej 14 er truet pga. grusgravningen.

*Henning Kirkegaard m.fl.* mener, at der i området vil være bevaringsværdige oldtidsfund ligesom der findes fredede diger.

### Byrådets vurdering:

Byrådet har forståelse for at områdets beboere over en længere årrække vil blive påvirket af råstofgravningen, men det vurderes samtidigt, at alle fastlagte miljøkrav vil blive overholdt.

Som det fremgår af miljørapporten rummer råstofgraveområdet væsentlige bevaringsværdige landskabselementer i form af et sammenhængende digeforløb, som vurderes påvirket væsentligt ved etablering af en råstofgrav idet største del af digeforløbet fjernes ved gravning. Ifølge Museumsloven må der ikke ændres på tilstanden af beskyttede sten- og jorddiger, og der må heller ikke foretages jordbehandling inden for en afstand af 2 meter fra disse. Såfremt der ønskes indvinding af sand og grus i en afstand nærmere end 2 meter fra diget, kræves der således en forudgående dispensation fra Museumsloven. Digebeskyttelsen i museumsloven administreres meget restriktivt, og en sådan dispensation vil normalt ikke kunne opnås på grund af digets naturmæssige betydning og kulturhistoriske værdi. Den samfundsmæssige interesse i at gøre råstofforekomsten tilgængelig skal dog tages i betragtning. Hvis der samtidig indbygges tilpasninger og afværgeforanstaltninger i projektet som beskrevet nedenfor, således at området ud fra en samlet vurdering på sigt opnår væsentlige naturmæssige forbedringer vurderes det, at der samlet set foreligger sådanne særlige omstændigheder, som kan begrunde, at der meddeles dispensation til sløjfning af digeforløbet.

Byrådet vurderer, at området i forbindelse med etablering af grusgraven vil blive gennemgået af Varde Museum med henblik på bevaring af eventuelle arkæologiske fund og at der således ikke vil gå fortidsminder tabt.

#### Afledte justeringer

Ingen

### **Turisme**

*Henning Kirkegaard m.fl.* mener, at etableringen af en ny grusgrav i Kjelst harmonerer dårligt med den netop vedtagne lokalplan for Broeng, som skal udvikle området til rekreative formål, der vil kunne tiltrække turister og dermed skabe arbejdspladser i området.

#### Byrådets vurdering:

Byrådet vurderer, at der kan opstå midlertidige gener såsom støj og støv og en påvirkning af landskabsoplevelsen. Dette kan føre til en forringelse af turismerelaterede aktiviteter og dermed også afføde negative socioøkonomiske effekter. Det vurderes dog, at der med de indbyggede afværgende foranstaltninger og en optimal efterbehandling på sigt kan kompenseres for negative socioøkonomiske virkninger forbundet med etableringen af grusgraven og de tilknyttede miljøpåvirkninger.

#### Afledte justeringer

Ingen

### **Bosætning**

*Henning Kirkegaard m.fl.* mener, at det er bedre at øge bosætningen i området end at etablere grusgrav.

#### Byrådets vurdering:

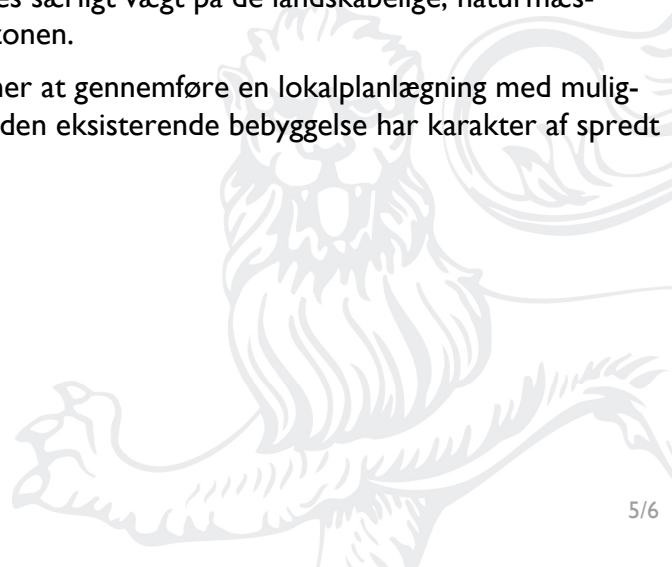
Byrådet vurderer, at opførelse af ny bebyggelse i landzone normalt tillades ikke ifølge planloven, og det fremgår af praksis, at ny bebyggelse så vidt muligt skal opføres indenfor udlagte rammeområder i kommuneplanen. Der kan opføres ny bebyggelse i landzone, hvis der er tale om huludfyldning i forbindelse med sammenhængende bebyggelse. I praksis skal begrebet sammenhængende bebyggelse forstås snævert og bebyggelsen skal have landsbypræg, og ikke være en spredt randbebyggelse langs vej eller lignende.

Området omkring Kjelst er beliggende i kystnærhedszone, hvilket ligeledes betyder, at der i den konkrete vurdering af en landzonetilladelse skal lægges særligt vægt på de landskabelige, naturmæssige og rekreative interesser knyttet til kystnærhedszonen.

Det vurderes ikke at ligge inden for planlovens rammer at gennemføre en lokalplanlægning med mulighed for at udstykke grunde i det nævnte område, da den eksisterende bebyggelse har karakter af spredt randbebyggelse.

#### Afledte justeringer

Ingen



## **Økologi**

*Gunner Madsen* oplyser, at hans marker, der ligger i området ved grusgraven, overgår til økologisk drift. Hvis *Gunner Madsens* ejendomme og marker bliver forringet på grund af råstofindvinding, vil han kræve erstatning af grusgravens ejer.

### Byrådets vurdering:

Byrådet har ingen bemærkninger til dette punkt.

### Afledte justeringer

Ingen

