

Odder
Kommune



Kommuneplan 2013-2025
Tillæg nr. 2
for et område på Hov Havn
Rammeområde 5 BE 1, 5 BE 2 og 5 HA 1

Juni 2014



Indholdsfortegnelse

INDLEDNING	1
FORHOLD TIL ANDEN PLANLÆGNING.....	2
Baggrund for kommuneplantillægget.....	2
Kommunal sektorplanlægning	2
LOVGIVNING	3
Planloven.....	3
Zonestatus.....	4
Lov om miljøvurdering	4
ÆNDRING AF RAMMEAFGRÆNSNING	5
ÆNDRING AF RAMMEBESTEMMELSE 5 BE 1	6
Bestemmelser, Kommuneplan 2013-2025.....	6
Nye bestemmelser	7
ÆNDRING AF RAMMEBESTEMMELSE 5 BE 2	9
Bestemmelser, Kommuneplan 2013-2025.....	9
Nye bestemmelser	10
VEDTAGELSESPÅTEGNING	11

INDLEDNING

Der er udarbejdet en helhedsplan for Hov Havn, som omfatter offentlige udearealer og bebyggelse til blandet bolig og erhverv. Helhedsplanen er ikke i overensstemmelse med kommuneplanens rammeafgrænsning og bestemmelser. Der er derfor udarbejdet et tillæg nr. 2 til Kommuneplan 2013-2025.

Der er gennemført en forudgående offentlig høring i august 2013 med et borgermøde, hvor deltagerne kunne drøfte de fremtidige muligheder på Hov Havn og efterfølgende indsende idéer og bemærkninger til den forestående planlægning af området. De indkomne idéer og forslag har indgået i arbejdet med helhedsplanen.

Med Tillæg nr. 2 til Kommuneplan 2013-2025 ændres rammebetegnelsen 5 BE 2 til 5 C 4 og samtidig fastlægges nye rammebestemmelser for området. Tilsvarende ændres de gældende bestemmelser for rammeområde 5 BE 1, mens bestemmelserne for rammeområde 5 HA 1 fastholdes. Desuden ændres afgrænsningerne mellem rammeområderne.

Bestemmelserne for rammeområde 5 BE 1 udvider muligheden for bebyggelse fra 3 til 4 etager. Omvendt reduceres mulighederne for bebyggelse inden for rammeområde 5 C 4.

Tillægget muliggør, at der kan opføres en bebyggelse med blandet bolig og erhverv af et omfang og udformning som vist i helhedsplanen.

Tillæg nr. 2 til Kommuneplan 2013-2025 er udarbejdet af Odder Kommune i samarbejde med Arkitema Architects.



Illustration fra Helhedsplan for Hov Havn

FORHOLD TIL ANDEN PLANLÆGNING

Baggrund for kommuneplantillægget

Kommuneplantillæg nr. 2 til Kommuneplan 2013-2025 er udarbejdet i forlængelse af udarbejdelsen af Helhedsplan for Hov Havn.

Ændringen i Kommuneplan 2013-2025 sikrer de overordnede rammer for efterfølgende projektforslag og lokalplaner for området.



Rammekort for rammeområder 5 BE 1, 5 BE 2 og 5 HA 1, Kommuneplan 2013-2025

Kommunal sektorplanlægning

Kommuneplantillæg nr. 2 medfører ingen konflikt med anden kommunal sektorplanlægning.

LOVGIVNING

Planloven

Kommunalbestyrelsen skal i henhold til Planlovens § 11f, stk. 4 vurdere de fremtidige bebyggelsesforhold, herunder bygningshøjder, for de kystnære dele af byzonerne med henblik på

- 1) at ny bebyggelse indpasses i den kystlandskabelige helhed,
- 2) at der tages hensyn til bevaringsværdige helheder i bystrukturen og til naturinteresser på de omgivende arealer,
- 3) at der tages hensyn til nødvendige infrastrukturanlæg, herunder havne, og
- 4) at offentligheden sikres adgang til kysten.

Der er derfor udarbejdet visualiseringer fra Tunøfærgen og fra havnen, der viser hvordan en mulig fremtidig bebyggelse vil påvirke og indpasses i den kystlandskabelige helhed. Det vurderes, at kystlandskabet vil blive påvirket af en kommende bebyggelse, men at de karakteristiske pejlemærker, som lystbådehavn, byfront og synlige skovbryn, fortsat er fremtrædende og rammesættende for oplevelsen af kystlandskabet.



Visualisering af bebyggelse, som kommuneplantillægget giver mulighed for, set fra havnebassinet



Visualisering af bebyggelse, som kommuneplantillægget giver mulighed for, set fra Tunø færgen

Der er taget hensyn til:

- bevaringsværdige helheder ved at fastholde sigtelinjer gennem bebyggelsen, at bygge videre på Hov by's bygningsstruktur og at lade værftet indgå i en helhed med ny bebyggelse som indramning af Havnepladsen,
- naturinteresser ved at sikre at promenader og stier giver mulighed for færdsel på kryds og tværs i området,
- infrastrukturer og havneanlæg, idet der udarbejdes et selvstændigt projekt for trafikafviklingen til havneområderne, herunder trafikhavnen samt tilkørselsforhold til honnørkaj og tankanlæg.
- offentlighedens adgang til kysten

Zonestatus

Området er beliggende i byzone og forbliver i byzone.

Lov om miljøvurdering

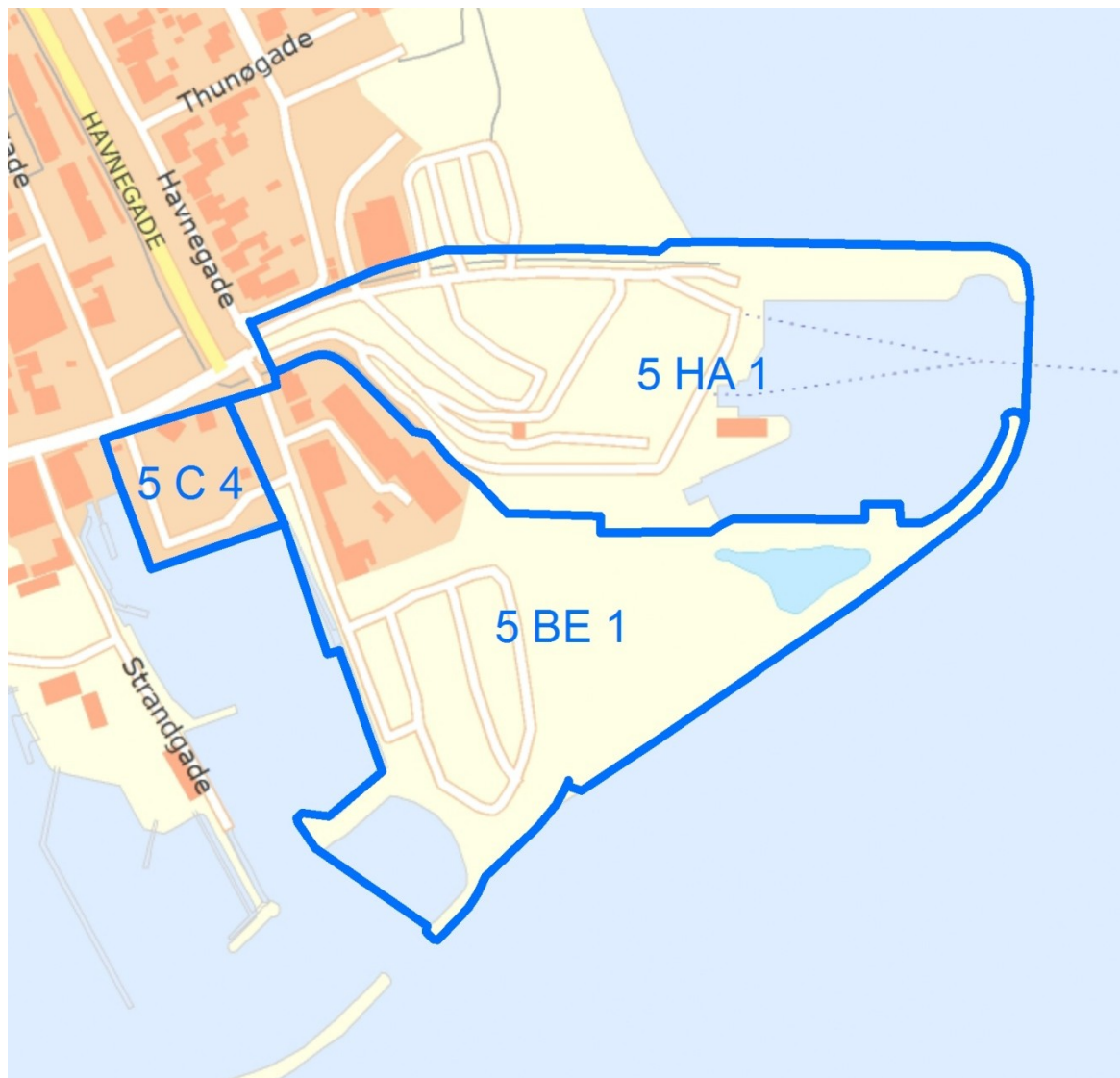
Ved en indledende miljøscreening af kommuneplantillæg nr. 2 efter § 3, stk. 1, nr. 3 i lov om miljøvurdering af planer og programmer har Byrådet vurderet, at kommuneplantillæg nr. 2 skal miljøvurderes.

Konklusionen er, at kommuneplantillægget er omfattet af aktiviteter, der medfører, at der skal udarbejdes en miljøvurdering, der omfatter emnerne trafik, trafikstøj fra færgehavnen, jordforurening og visuel påvirkning.

Miljøvurderingen var i offentlig høring samtidig med forslag til kommuneplantillæg nr. 2 til Kommuneplan 2013 – 2025.

ÆNDRING AF RAMMEAFGRÆNSNING

Kommuneplantillægget indeholder ændrede rammeafgrænsninger af rammeområderne 5 BE 1, 5 C 4 og 5 HA 1, som vist på kortbilagene nedenfor.



Rammekort med de nye rammeområder 5 BE 1, 5 C 4 og 5 HA 1

ÆNDRING AF RAMMEBESTEMMELSE 5 BE 1

Bestemmelser, Kommuneplan 2013-2025

I Kommuneplan 2013-2025 er opstillet følgende bestemmelser for rammeområde 5 BE 1:

Status Vedtaget

Kommuneplanrammens nummer 5 BE 1

Generel anvendelse Blandet bolig og erhverv

Fremtidig zonestatus Byzone

Zonestatus Byzone

Dato for ikrafttrædelse 30. november 1999

Plandistrikt Hov

Max. bebyggelsesprocent 40 %

Bebyggelsesprocent af Rammeområdet under ét

Max. antal etager 3 etager

Max. bygningshøjde 20 m

Generelle anvendelsesbestemmelser

Dele af området ligger inden for centerområdet i Hov. Områdets anvendelse fastlægges til boliger, erhverv og butikformål udstykket efter sokkelgrundprincippet. I området må ikke opstilles gevinstgivende spilleautomater.

Bebyggelsens omfang og udformning

Variationen i bebyggelsens højde skabes ved, at bygninger på maks. 8,0 m kan udgøre op til 50 %, bygninger på maks. 9,5 m kan udgøre op til 35 % og bygninger på maks. 20 m kan udgøre op til 15 % af den samlede bebyggelse.

Visuel kontakt til vandet opretholdes.

Vedrørende det maksimale bruttoetageareal til butikformål og de maksimale butiksstørrelser for detailhandel henvendes til kommuneplanens retningslinjer for detailhandel, under "Byggeri og infrastruktur" - "Bebyggelse" - "Detailhandel".

Opholds- og friarealer

Der skal friholdes et areal langs vestkajen på minimum 5,0 m til promenade for at sikre offentlighedens adgangs- og opholdsmuligheder.

Nye bestemmelser

I tillæg nr. 2 til Kommuneplan 2013-2025 er opstillet følgende bestemmelser for rammeområde 5 BE 1, idet ændringer er markeret med ***kursiv fed***:

Kommuneplanrammens nummer

5 BE 1

Status Vedtaget

Kommuneplanrammens nummer 5 BE 1

Generel anvendelse Blandet bolig og erhverv

Fremtidig zonestatus Byzone

Zonestatus Byzone

Dato for ikrafttrædelse **2. juli 2014**

Plandistrikt Hov

Max. bebyggelsesprocent **39 %**

Bebyggelsesprocent af Rammeområdet under ét

Max. antal etager **4 etager**

Max. bygningshøjde 20 m

Generelle anvendelsesbestemmelser

Dele af området ligger inden for centerområdet i Hov. Områdets anvendelse fastlægges til boliger, erhverv og butiksmål udstykket efter sokkelgrundsprincippet. I området må ikke opstilles gevinstgivende spilleautomater.

Inden for området skal sikres areal til bådoplag om vinteren.

Bebyggelsens omfang og udformning

Der kan opføres ny bebyggelse i henholdsvis 2, 3 og 4 etager.

Variationen i bebyggelsens højde skabes ved, at

- ***bygninger i 2 etager kan opføres med en facadehøjde på op til 6 m og en kiphøjde på op til 12 m over et fastsat niveauplan***
- ***bygninger i 3 etager kan opføres med en facadehøjde på op til 9 m og en kiphøjde på op til 15 m over et fastsat niveauplan***
- ***en enkelt bygning i 4 etager kan opføres med en facadehøjde på op til 14 m og en kiphøjde på op til 20 m over et fastsat niveauplan***

Niveauplan kan være eksisterende terræn eller et hævet plateau i op til 0,8 m over eksisterende terræn.

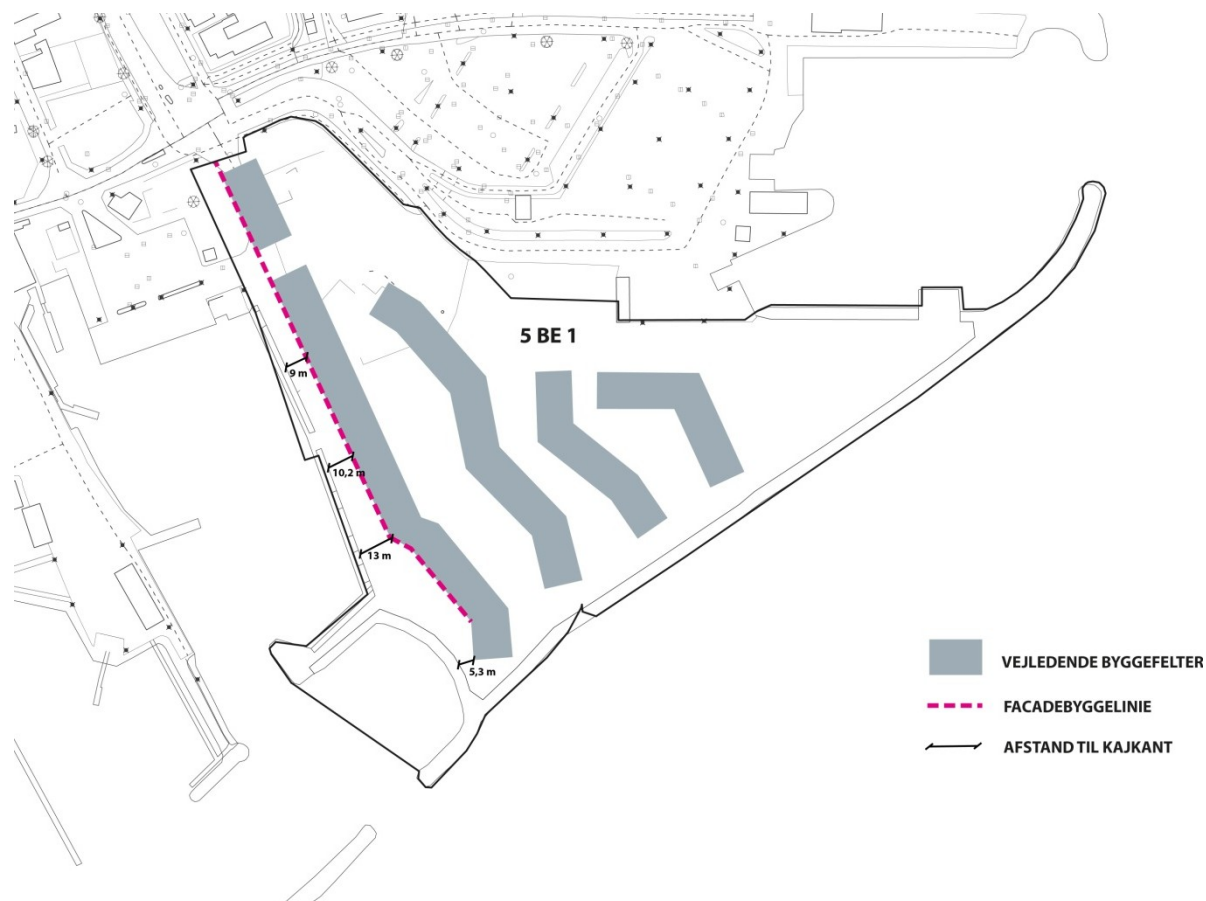
Ny bebyggelse mod Havnepladsen og havnebassinet skal placeres med facaden i facadebyggelinjen, der er vist på kort nr. 1, side 8. Øvrig bebyggelse skal opføres efter principperne i de vejledende byggefelter, der ligeledes er vist på kort nr. 1, side 8 samt i varierede bygningshøjder efter principperne i Helhedsplan for Hov Havn.

Visuel kontakt til vandet opretholdes.

Vedrørende det maksimale bruttoetageareal til butiksformål og de maksimale butiksstørrelser for detailhandel henvises til kommuneplanens retningslinjer for detailhandel, under "Byggeri og infrastruktur" - "Bebyggelse" - "Detailhandel".

Opholds- og friarealer

Der skal friholdes et areal langs vestkajen på minimum **6,0** m til promenade for at sikre offentlighedens adgangs- og opholdsmuligheder.



Kort nr. 1 med facadebyggelinje og vejledende byggefelter

ÆNDRING AF RAMMEBESTEMMELSE 5 BE 2

Bestemmelser, Kommuneplan 2013-2025

I Kommuneplan 2013-2025 er opstillet følgende bestemmelser for rammeområde 5 BE 2:

Status Vedtaget

Kommuneplanrammens nummer 5 BE 2

Generel anvendelse Blandet bolig og erhverv

Fremtidig zonestatus Byzone

Zonestatus Byzone

Dato for ikrafttrædelse 30. november 1999

Plandistrikt Hov

Max. bebyggelsesprocent 40 %

Bebyggelsesprocent af Rammeområdet under ét

Max. bebygget grundareal i % 33 %

Max. antal etager 2 etager

Max. bygningshøjde 8,5 m

Generelle anvendelsesbestemmelser

Hele området ligger inden for centerområdet i Hov. Områdets anvendelse fastlægges til boliger, erhverv og butiksmål udstykket efter sokkelgrundsprincippet. I området må ikke opstilles gevinstgivende spilleautomater.

Bebyggelsens omfang og udformning

Visuel kontakt til vandet skal opretholdes. Byggelinjer skal fastlægges i forhold til molekanterne for at fastholde offentlighedens adgangs- og opholdsmuligheder. Vedrørende det maksimale bruttoetageareal til butiksmål og de maksimale butiksstørrelser for detailhandel henvises til kommuneplanens retningslinjer for detailhandel, under "Byggeri og infrastruktur" - "Bebyggelse" - "Detailhandel".

Opholds- og friarealer

Havnepladsen skal fortsat være en offentlig plads, som formidler overgangen mellem byen og vandet og kan anvendes til havnefest og lignende.

Infrastruktur

Det nuværende areal til transport og søsætning af både på Honnørkajen skal friholdes.

Notater Del af området er udpeget som bevaringsværdigt kulturmiljø.

Nye bestemmelser

I tillæg nr. 2 til Kommuneplan 2013-2025 er rammebetegnelsen ændret til 5 C 4 med følgende bestemmelser. Ændringer i forhold bestemmelserne i rammeområde 5.BE.2 er markeret med *kursiv fed*:

Status Vedtaget

Kommuneplanrammens nummer 5 C 4

Generel anvendelse *Erhverv*

Fremtidig zonestatus Byzone

Zonestatus Byzone

Dato for ikrafttrædelse *2. juli 2014*

Plandistrikt Hov

Max. bebyggelsesprocent *10 %*

Bebyggelsesprocent af Rammeområdet under ét

Max. bebygget grundareal i % *10 %*

Max. antal etager *1 etage*

Max. bygningshøjde 8,5 m

Generelle anvendelsesbestemmelser

Hele området ligger inden for centerområdet i Hov. Områdets anvendelse fastlægges til *erhvervs- og butiksføremål* udstykket efter sokkelgrundsprincippet. I området må ikke opstilles gevinstgivende spilleautomater.

Bebyggelsens omfang og udformning

Visuel kontakt til vandet skal opretholdes. Byggelinjer skal fastlægges i forhold til molekanterne for at fastholde offentlighedens adgangs- og opholdsmuligheder. *Den maksimale butiksstørrelse er 200 m².*

Opholds- og friarealer

Havnepladsen skal fortsat være en offentlig plads, som formidler overgangen mellem byen og vandet og kan anvendes til havnefest og lignende.

Infrastruktur

Det nuværende areal til transport og søsætning af både på Honnørkajen skal friholdes.

Notater Del af området er udpeget som bevaringsværdigt kulturmiljø.

VEDTAGELSESPÅTEGNING

I henhold til planlovens § 24 er forslag til kommuneplantillæg nr. 2 vedtaget af Odder Byråd 13.1.2014.

På Byrådets vegne



Uffe Jensen
borgmester /



Kenth Halfdan Ferning
kommunaldirektør

Kommuneplantillægget har været i offentlig høring fra den 22.1.2014.til 19.3.2014.

Byrådet har herefter den 16. juni 2014 vedtaget kommuneplantillægget endeligt i henhold til planlovens § 27.

På Byrådets vegne




Uffe Jensen
borgmester /



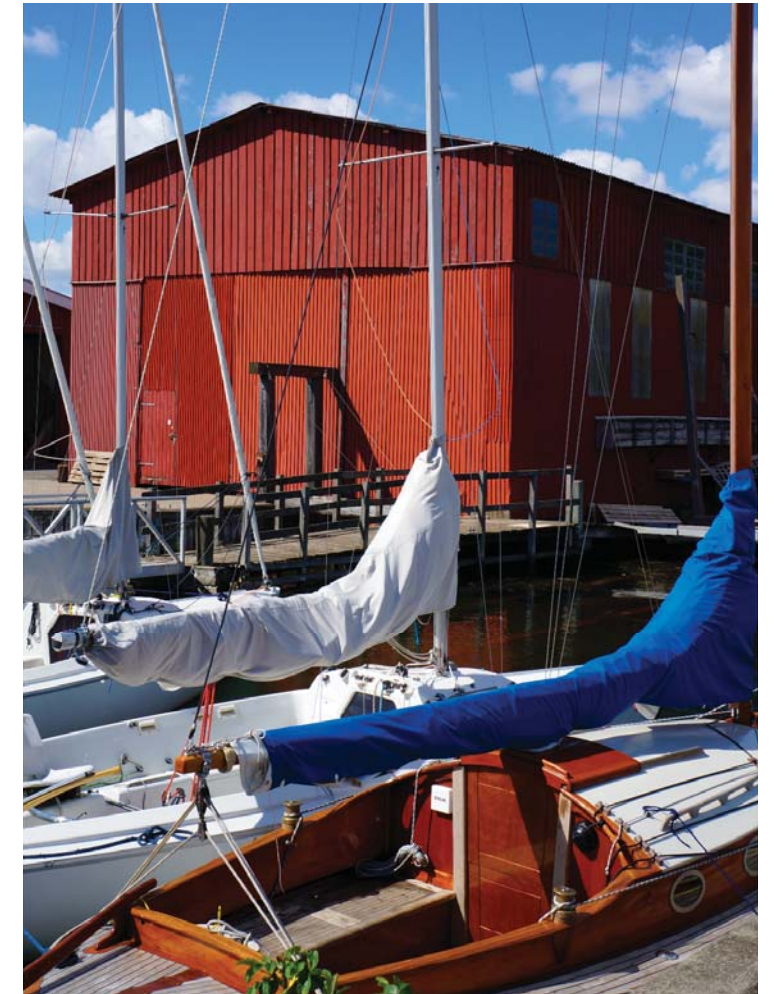
Kenth Halfdan Ferning
kommunaldirektør

Retsvirkningerne for det endeligt vedtagne kommuneplantillæg indtræder ved tillæggets offentlige bekendtgørelse 2. juli 2014.

Plan
Rådhusgade 3, 8300 Odder
8780 3333
www.odder.dk
odder.kommune@odder.dk



ARKITEMA ARCHITECTS



HOV HAVN HELHEDSPAN FOR HOV HAVN

DECEMBER 2013

HELHEDSPLAN FOR HOV HAVN

Udarbejdet af Arkitema Architects for Odder Kommune

august - december 2013.

ARKITEMA ARCHITECTS

Arkitema Architects

Frederiksgade 32

8000 Aarhus C

+45 70117011

www.arkitema.dk



Odder Kommune

Plan

Rådhusgade 3

8300 Odder

+45 87803333

www.odder.dk

INDHOLDSFORTEGNELSE

5	INDLEDNING
7	BAGGRUND
8	PLANENS IDE OG PRINCIPPER
8	Principperne i planen
9	Situationsplan
10	TRAFIK OG INFRASTRUKTUR
10	Shared space
11	Vejadgang til boliger/erhverv og veje i området
11	Parkering
12	UDERUM
12	Havnepladsen og promenaderne
14	Plateauet
14	Bufferzone og øvrige offentlige arealer
16	BEBYGGELSE
20	INDDRAGELSE



INDLEDNING

Hov og Hov Havn har stor værdi for Odder Kommune. Det er et dejligt sted for beboere og for besøgende.

Havnen er et aktiv for hele Odder kommune. Vi har gennem flere år ønsket at udvikle og synliggøre havnen. Vi har således arbejdet med, hvordan området kunne udvikles til et nyt havnenært byområde.

Vi har været i gang med flere planer for området de sidste 8 år, men har ikke haft det nødvendige held i forhold til markedet. Nu er helhedsplanen her, og vi håber, at der med den endelig kan komme gang i udviklingen af Hov Havn og dermed i hele Hov.

Der har fra lokalbefolkningens og brugernes side været stor opmærksomhed på, hvad der skulle ske på havnen. Vi påskønner det store engagement, der har været fra flere sider om udviklingen af Hov Hav. Det har dannet et værdifuldt grundlag for helhedsplanen, som den foreligger nu. Uden jeres deltagelse og indsats var vi ikke nået hertil.

På Byrådets vegne

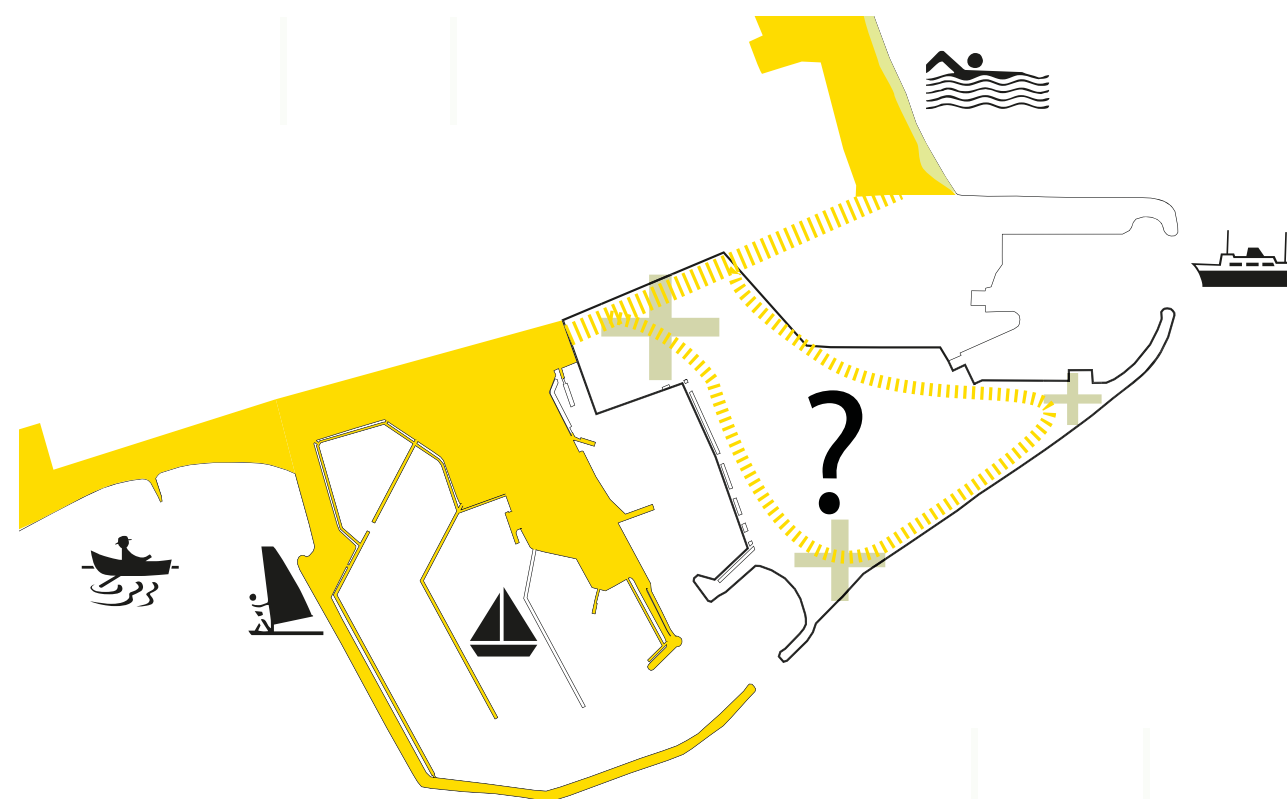
Elvin Hansen

Borgmester





Skov, strand og havn



Oplevelser og aktiviteter langs kysten skal bindes sammen og suppleres i området



Skov, strand og havn

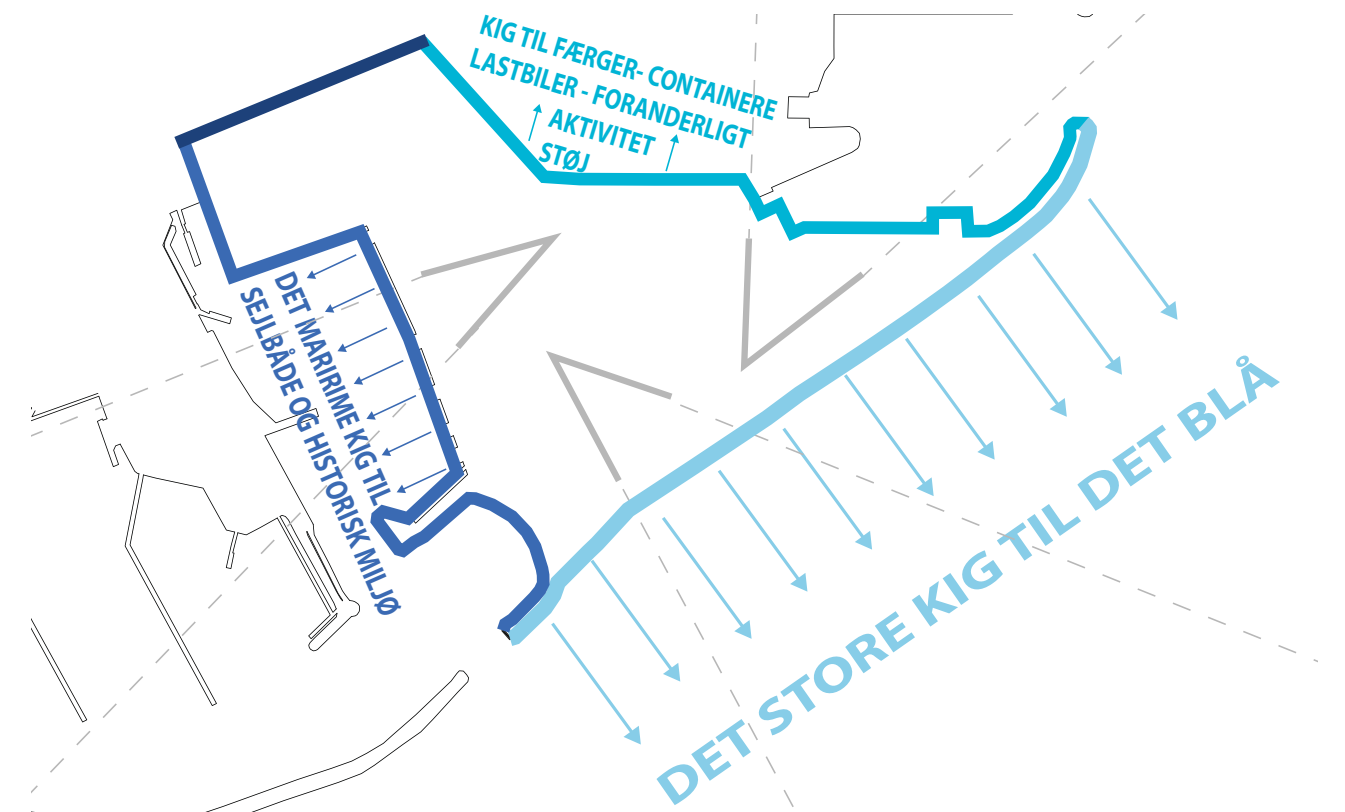
BAGGRUND

Hov ligger i et af Østjyllands smukkeste områder ved vandet. Hov by og Hov Havn ligger fint omkranset af skove i 'ryggen' og med vandet og havnen som den største og vigtigste attraktion – for både borgere og besøgende.

Odder Kommune har på baggrund af de ændrede erhvervsmæssige forhold, bosætningsforhold og trafikale vilkår på Hov Havn ønsket at udarbejde en helhedsplan for den videre udvikling af området. En plan der viser en omdannelse af den gamle erhvervshavn med henblik på at etablere boliger, moderne erhverv og rekreative områder mm.

Helhedsplanen skal ligeledes omfatte en plan for trafikafviklingen, en bebyggelsesplan med anvisning af byggefelter samt landskabelige behandlinger af friarealer. Med helhedsplanen vil Odder Kommune kunne starte en markedsføring af området med henblik på at tiltrække investorer omkring realisering af byudviklingsprojektet på Hov Havn.

Området i og omkring Hov Havn bliver ikke bare vigtigt for udviklingen af Hov, men også et betydningsfuldt led i strategien for den fortsatte udvikling af Odder Kommune. I Odder Kommunes vækststrategi og øvrig planlægning er der forventninger til, at udviklingen af Hov Havn vil medvirke til at styrke Odder Kommune som en bosætnings-, erhvervs- og turismeorienteret kommune.



Forskellige oplevelser og kig fra området



Det maritime kig til havnebassin med sejlbåde



Det store kig til det blå



Færgeaktivitet og kig mod strand og skov



PLANENS IDÉ OG PRINCIPPER

Idéen med helhedsplanen er at skabe et område ved havnen, der summer af liv året rundt, der bygger videre på de kvaliteter, der er på havnen i dag. Hov havn skal være tilgængelig for alle og skabe en variation af attraktive og imødekommende uderum til glæde for lokalbefolkningen, og som medvirker til at tiltrække endnu flere besøgende.

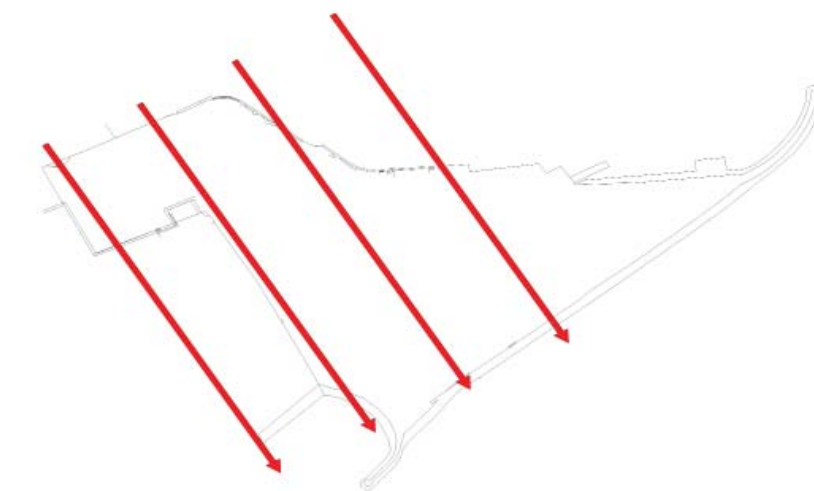
Principperne i planen

Principperne i helhedsplanen omhandler forhold vedrørende den trafikale afvikling, bebyggelse og uderum. Den trafikale afvikling af færgetrafik har været en udfordring, der løses gennem etablering af et shared space, der beskrives nærmere i de efterfølgende afsnit.

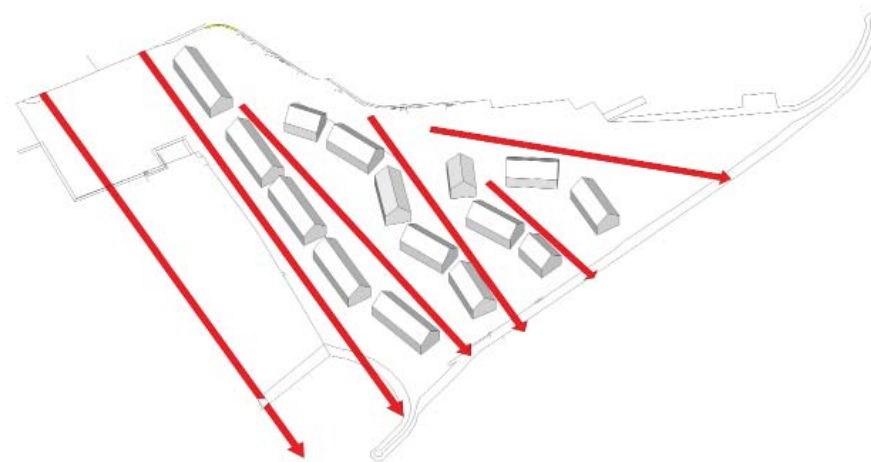
De offentligt tilgængelige uderum har fået særlig høj prioritering, hvilket betyder, at Havnepladsen friholdes for ny bebyggelse, og at pladsen kan lukkes for trafik. Mod havnebassinet og mod det åbne hav etableres en bilfri promenade med offentligt tilgængelige aktiviteter, som udeservering, plateauer af træ der trapper ned mod vandet både inde i bassinerne og på ydersiden af molen. Der røres ikke ved de nuværende anløbsbroer og forhold for lystsejlerne.

Der udlægges areal til en ny bebyggelse i fire rækker med retning mod vandet i syd. Der skabes en markant havnefront med en fastlagt byggelinje mod havnebassinet, hvor en stor del af bebyggelsen i stueetagen kan indeholde offentlige funktioner, som fx café og restaurant. De tre rækker bag havnefronten er placeret mindre stringent – bl.a. for at sikre udsigt mod vandet fra alle boliger og en stor variation af uderum.

Bebyggelsen er udformet i varierende størrelser og højder som både rækkehuse og etagelejligheder og har hentet sin inspiration fra Hov bys mange huse med saddeltag. Retningen på tagene er mod vandet i syd, hvilket også gælder for en stor del af bygningerne i den øvrige by.



Kig mellem byen og havet



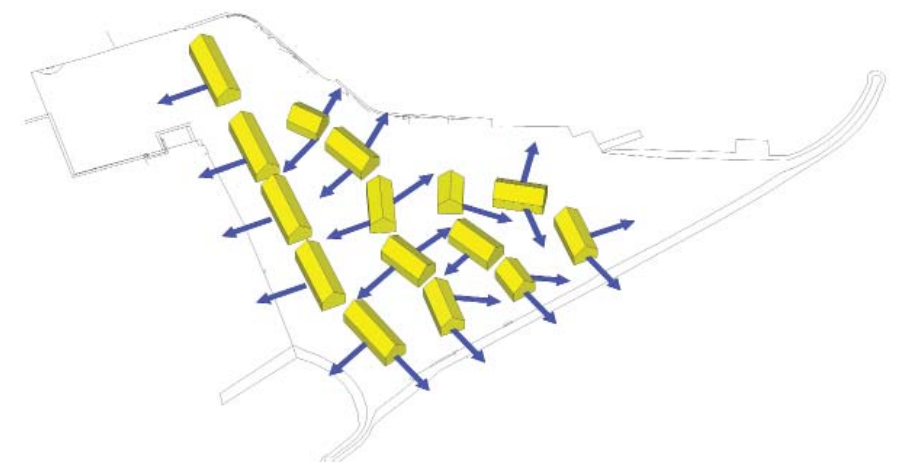
Kig mellem by og hav bevarer



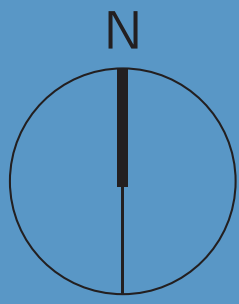
Et centralt link mellem byen og havet



Et netværk af forbindelsesruter og pladser danner ramme for aktiviteter og oplevelser på havnen



Bygningerne vinkles så alle får kig til havet



TRAFIK OG INFRASTRUKTUR

Der er meget fokus på trafik og parkeringsmuligheder i Hov, hvilket især skyldes, at Hov Havn har færgeforbindelserne til øerne Samsø og Tunø. I forbindelse med færgetræk fra især Samsøfærgen kan der være ganske meget trafik på de overordnede vej med lettere nedbrud i trafikafviklingen til følge.

Samtidig er der i perioder trafik til Havnepladsen, hvor bl.a. byens eneste tankanlæg findes og trafik til lystbådehavnen, hvor der er plads til 375 både. Der er altså en del trafik til og fra havnen, og trafikken kommer i stor udstrækning fra Houvej.

Helhedsplanens område skal kobles til det trafikale knudepunkt mellem by, færgehavn og lystbådehavn. Det giver en udfordring i forhold til det yderligere trafikale pres, der er en konsekvens af udviklingen af det nye område. Det betyder også, at der skal særlig fokus på trafiksikkerhed – også i forhold til de bløde trafikanter.

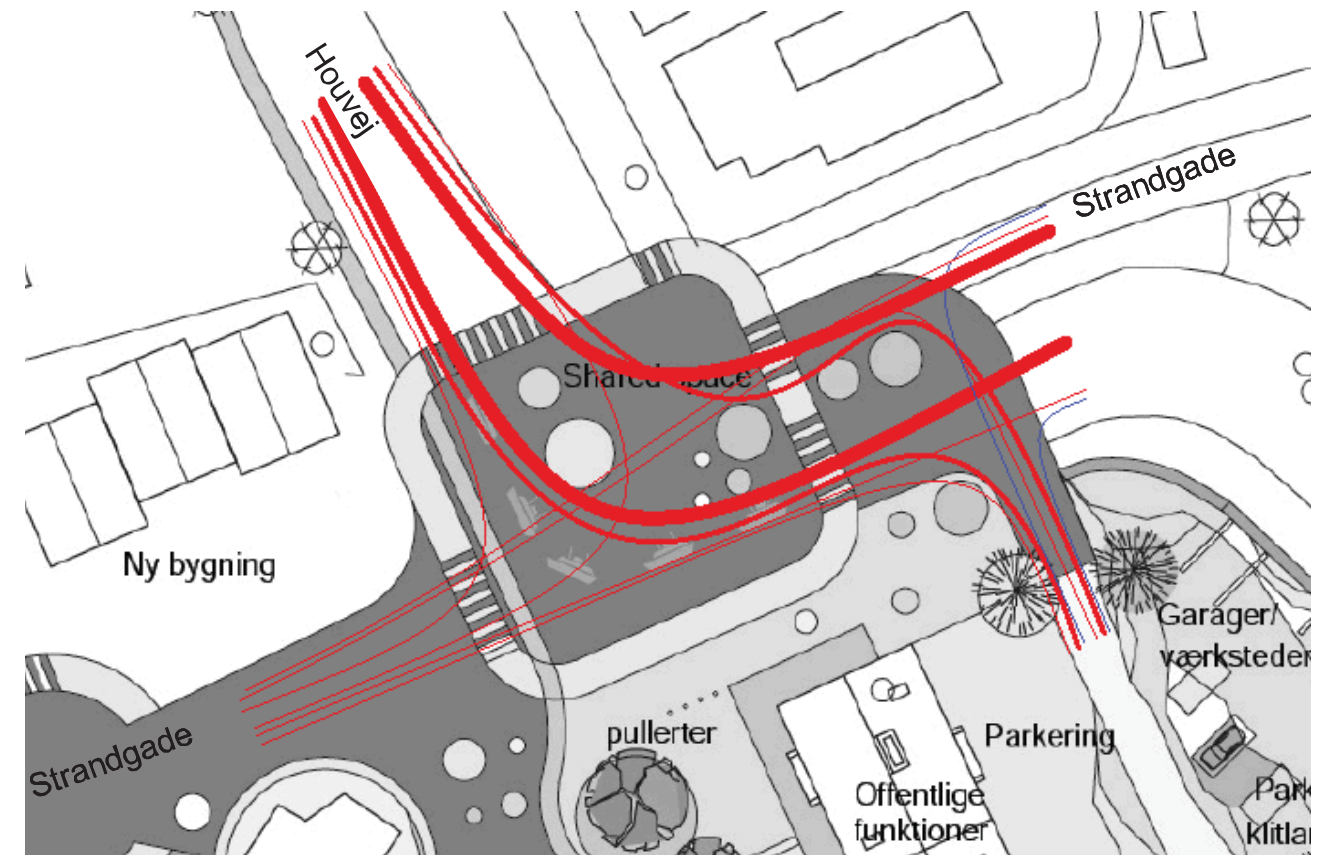
Der er udarbejdet en analyse af trafikken, der skal afdække den nuværende trafikmængde og eventuelle trængselsproblemer i den fremtidige situation, hvor den nye bebyggelse er etableret. Analysen viser, at det eksisterende kryds mellem Houvej og havnen har en generel lav trafikmængde, og at trafikken fra det nye boligområde ikke vurderes at give problemer i krydset. Ved færgeankomst vil det imidlertid være besværligt at komme ud fra det nye boligområde før færgen er tømt. Trafikken fra færgen vil ankomme som en jævn strøm uden opdeling og det kan i denne periode være nødvendigt for trafikanterne fra boligområdet at afvente. Denne punktbelastning forventes højest at vare omkring 10 min.

Shared space

Trafikafviklingen tilgodeses ved udvikling af det trafikale knudepunkt til et shared space, hvor ingen trafikform har forsteret, men alle trafikarter – motoriserede køretøjer, cykler og gående – har samme prioritet. Området markeres ikke med de typiske regulerende foranstaltninger som streger og skilte, men bruger en mere legende måde at lede de forskellige trafikanter. Med denne løsning vil alle trafikanter være lidt usikre og derved mere opmærksomme på hinanden.



Nørre Snede shared space



Trafikdiagram for shared space



Udsnit situationsplan - shared space

Området danner port mellem Hov og havet, både beboere og turister vil opleve forandringen og området indikerer at der er sket noget nyt og spændende i Hov.

Hele arealet udlægges i sort asfalt med retningsgivende elementer nedlagt. Elementerne kan være plantekasser, træer, skildpaddebump etc. med markeringer enkelte steder til gåendes krydsninger og til cyklister. Cyklister til færgehavnen guides ned over Havnepladsen og ind i mellem den kommende bebyggelse for cyklisternes sikkerheds skyld. For at guide bilister og andre køretøjer til færgerne vil der på asfalten males piktogrammer af skibe, som vist på skitsen ovenfor.

Der vil ikke længere være direkte adgang til Havnepladsen og den kommende promenade (tidligere Havnegade) for biler, der nu skal et stykke hen ad Strandgade for at få adgang til Havnepladsen.

Inspirationen til shared space projektet er bl.a. fra et lignende projekt i Nørre Snede, hvor ændringen har haft stor betydning for oplevelsen af et meget trafikeret vejkryds. På modsatte side ses projektet i Nørre Snede.

Vejadgang til boliger/erhverv og veje i området

Der vil være vejadgang til det nye bolig og erhvervsområde fra den østlige ende af shared space arealet. Vejen placeres som en rygrad i bebyggelsen i en grøn parkerings- og bufferzone, der adskiller bebyggelsen fra færgehavnen. Fra adgangsvejen kan bilerne fordele sig ud på tre boligveje til et område vi kalder "bufferzonen" med parkeringspladser og en sammenhængende plads mod havet og færgehavnen, der om vinteren anvendes til bådeoplæg. Mellem de to boligøer er der ikke adgang for biler (udover brandvej).



Vejadgang og stier

Adgangsvejen vil blive anlagt med en kørebanebredde på 5,5 – 6 m, så den kan håndtere trafik til bebyggelsen og til spidsen af havnearealet ved molen, hvor vinteroplæg af lystbådene finder sted.

Boligvejene anlægges med en kørebanebredde på 4 – 4,5 m, da der ikke vil være meget trafik på disse veje. Vejenes rabatter vil blive forstærket med græsarmering, så to køretøjer kan passere hinanden.

Der vil ikke blive etableret fortove og cykelstier langs vejene – dels på grund af den lille trafikmængde og dels for at fastholde fornemmelsen af at være på en havn. Cyklister og gående kan, udover at færdes på vejene, følge stierne i området og promenaderne.

Parkering

Helhedsplanen giver mulighed for at etablere både rækkehuse og lejligheder. I rækkehusene er der integrerede garager til én bil pr. bolig og et reserveareal til én bil pr. to boliger langs boligvejene. I forbindelse med lejlighederne etableres der centrale parkeringspladser, hvorfra man skal gå til sin bolig.

Parkering til de offentlige funktioner foregår på Havnepladsen. Om sommeren, hvor der ikke er både på land, kan parkering også foregå på arealerne til bådoplæg.

Ved de store festivaler på Samsø og Tunø kan Havnepladsen og arealerne til vinter bådeoplæg reserveres til parkering i de dage festivalerne foregår. Der er inden for de to områder plads til omkring 120 biler.



Parkering

UDERUM

I dag ligger størstedelen af helhedsplanens område hen som en stort åbent grusareal, der anvendes til parkering og bådoplag. Der er således uanede muligheder for at krydse arealet i forbindelse med gåture til og fra vandet. Muligheden for at krydse området på kryds og tværs er forsøgt fastholdt i helhedsplanen, om end det er i fastlagte ruter. Dette har været et af ønskerne fra lokalbefolkningen og et vigtigt element i helhedsplanen.

I planen er lagt vægt på at bevare den offentlige adgang til vandet og mulighed for forskellige ruter og oplevelser på havnen og ved havet. Der er fuldt offentligt tilgængelige arealer hele vejen rundt om bebyggelsen og gennem et større offentligt areal, der deler bebyggelsen i to boligøer. Samtidig etableres der offentlige stier på tværs af bebyggelsen, og der er også mulighed for at færdes på boligvejene i området.

Det har også været vigtigt at se på muligheden for en variation af aktiviteter inden for de offentlige områder – gerne til aktiviteter, der udnytter nærheden til vandet.

Endelig har det været af stor betydning at få området til at fremstå som et grønt, venligt og indbydende område med udformning, beplantning og træer, der kan findes tæt ved havn og vandet.



Udsnit situationsplan - Betgnelser for uderum

Havnepladsen og promenaderne

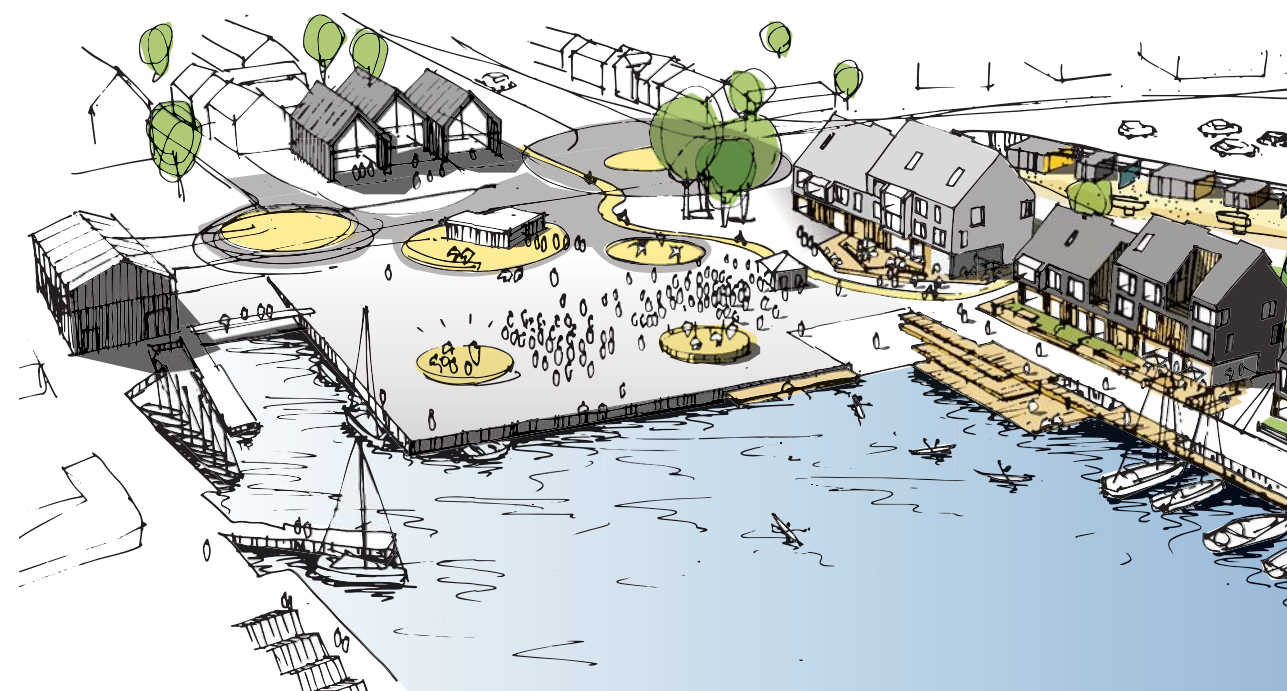
De vigtigste uderum vurderes at ligge ud mod havnebassinet og havet, og disse rum forbeholdes offentligheden. I helhedsplanen vil Havnepladsen forsat fungere som byens plads, og der gives ikke mulighed for at opføre ny bebyggelse på pladsen udover den eksisterende havnekiosk og den lille toiletbygning.

Havnepladsen omkranses af ny bebyggelse på 2 sider, der sammen med værftet skal udgøre pladsens vægge og give fokus på havnebassinet. Den foreslåede bebyggelse på 'Alexandraplads' skal samtidig færdiggøre byfronten og få Havnepladsen til at fremstå som et veldefineret og afgrænset byrum.

Havnepladsen er hængslet mellem by og havn og derfor vigtig at fastholde som en åben plads, der kan rumme skiftende behov for aktiviteter, underholdning, musik, teater og lignende. Havnepladsen foreslås anlagt som en asfaltplads med en række mindre aktivitetsrum nærmest Strandgade og helt åben og uden byinventar, beplantning og lignende ved havnekanten.

Der vil kun være adgang fra Strandgade for biler i den vestlige ende af Havnepladsen – en adgang, der kan lukkes efter behov, som fx når der er havnefest.

Langs havnebassinet og vandet udlægges en promenade i en bredde på minimum 10 m fra bebyggelse til kajkant (minimum 6 m mellem plateau og kajkant). Promenaden vil være bilfri, men det er som udgangspunkt tilladt at cykle. Livet langs promenaden vil langs havnen være fyldt



Perspektiv - Havnepladsen

med lystsejlere som i dag, udeservering, børn, der fanger krabber og kajakroere, der sætter deres kajakker i vandet.

Ved promenadens afslutning langs havnebassinet foreslås etableret en sti ud til molens spids ved havneindløbet. Her etableres fx en forhøjning med bænke med udsigt over hav og havn.

Langs havsiden vil havpromenaden have en anden karakter af stilhed og fordybelse og ikke fyldt med samme aktivitet, som mod havnen. Det offentlige strøg, der deler bebyggelsen i to, munder ud i havpromenaden, hvor der foreslås anlagt et trædæk, hvor der kan bades fra. Trædækket kan også anvendes til udeservering ved særlige lejligheder i forbindelse med den restaurant/café, der gives mulighed for nærmest havet. Trædækket kan nås via en trappe og en rampe over glaciset.



Perspektiv - Promenaden

Plateauet

Den kommende bebyggelse placeres på et hævet plateau, der skal sikre privatliv ved boligerne mod promenade og de øvrige offentlige arealer. Mod promenaden vil plateauet fx anlægges som et trædæk med terrasser til boligerne og en zone mellem promenade og terrasser hvor niveauspringet kan udnyttes som sidde muligheder langs promenaden. Plateauet kan udvides som areal til udeservering for café eller restaurant.

Imellem husene på boligøerne vil plateauet indeholde grønne havnehaver med varierede beplantninger, opholdsarealer og grillsteder primært for beboerne. Der vil også være kørevej til rækkehusene og enkelte parkeringspladser i græsarmring

Disse arealer er halvoffentlige arealer, hvilket betyder, at de er forbeholdt beboerne i området, men at offentligheden kan færdes gennem området på veje og stier.

Plateauet vil blive opbygget af overskuds jord fra helhedsplanens område. En del af jorden er forurenet hvilket, der vil blive taget hensyn til i forbindelse med opbygning af plateauet.



Udsnit situationsplan - Mellem husene

Bufferzone og øvrige offentlige arealer

I helhedsplanen etableres en bufferzone mellem bebyggelse og færgehavnen – dels for at skabe afstand til færger og opmarcharealer, dels for at give mulighed for at etablere en støjskærm mod trafikstøjen på færgehavnen. Der er udarbejdet en støjrapport, der viser at der vil være facader, hvor støjpåvirkningen vil overstige de vejledende støjgrænser, og at støjpåvirkningen kan reduceres i den nederste etage og på udearealerne ved etablering af en støjskærm.

Inden for bufferzonen kan der opføres mindre skure, garager, værksteder og lignende, som kan gives en klondike karakter ved, at der ikke opstilles regler for småbygningernes udseende, men udelukkende højder og omfang. Bufferzone anvendes ligeledes til parkering af biler til bebyggelsen og et areal anvendes til bådoplag. Bådoplagspladsen fortsætter ud til spidsen af molen, som et areal, der om sommeren kan anvendes til alt andet end bådoplag fx koncerter, mindre cirkus, beachvolley og parkering i festivalugerne.

Bufferzonen forbindes med havpromenaden gennem et offentligt strøg, der deler boligbebyggelsen i to. I dette strøg etableres en offentlig grillplads og strøget forbindes til ankomstvejen og videre over færgehavnen til stien mod nord langs vandet. Landskab og beplantning inden for bufferzone og det offentlige strøg gives et udtryk med inspiration af nærheden til vandet, der trækkes videre ud til bådoplagspladsen.

Arealerne vil i høj grad bestå af klitter og strandeng beplantning der trives i kystnære landskaber, f.eks. hjelme, klitrose, havtorn og strandmandsro og ikke mindst den karakteristiske østriske fyr, som ses flere steder i Hov. Imellem klitter og beplantning etableres parkering og bådoplag på plane flader, der gives et lidt tilfældigt præg med en blanding af grus, græs (armeret, hvor det er nødvendigt) og strandengplanter.



Klondike



Eksempel på beplantningskarakter i strøget og "Bufferzonen"



Eksempel på beplantningskarakter i havnehaverne mellem boligerne



Aktiviteter

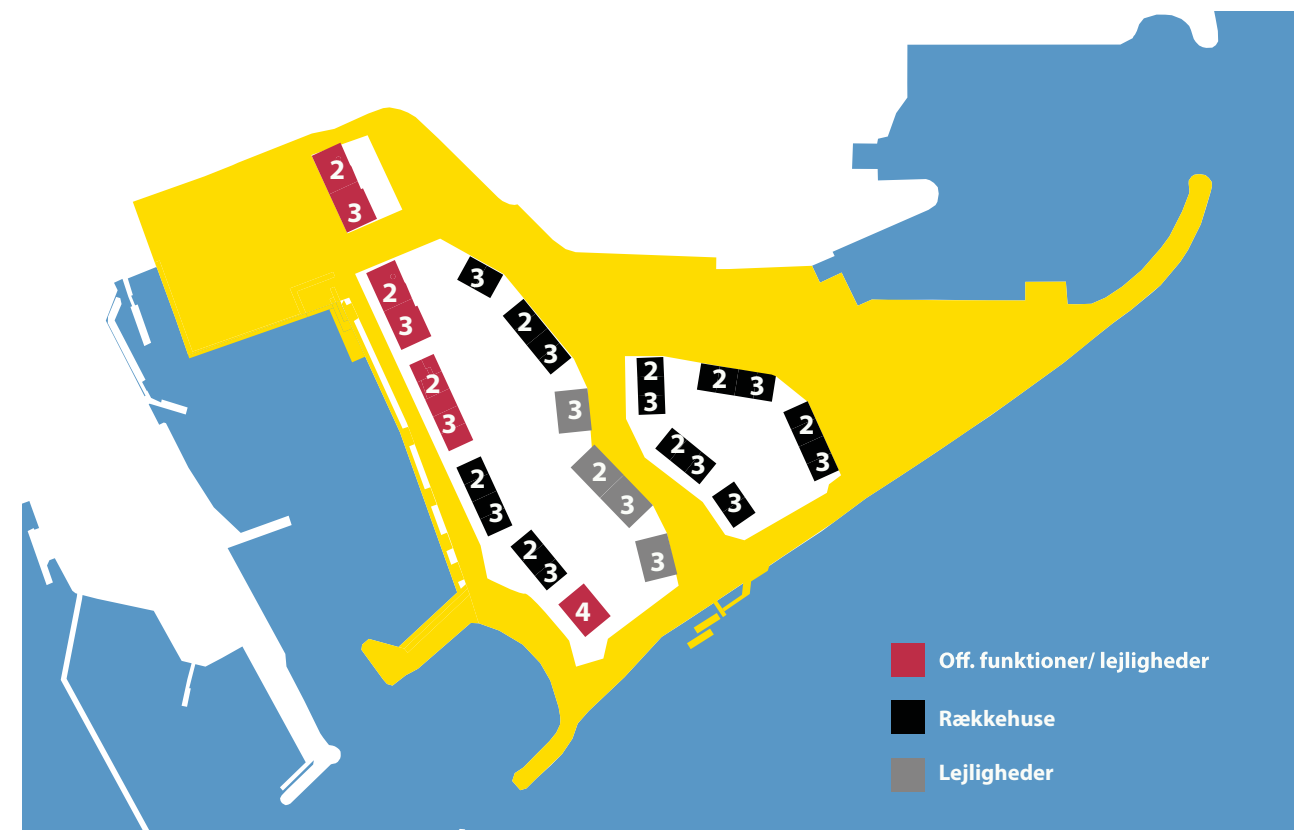


BEBYGGELSE

Der ligger i dag kun meget lidt bebyggelse indenfor helhedsplanens område. På havnepladsen ligger havnekiosken og en toiletbygning, og ud til Havnepladsen og langs den nuværende Havnegade ligger en hvid bygning, der bl.a. huser et galleri og en bygning, der indeholder caféen. I helhedsplanen er bygningerne langs Havnegade forudsat nedrevet og erstattet af nyt byggeri, mens bygningerne på Havnepladsen kan blive stående, udskiftes eller fjernes.

Havnepladsen skal styrkes ved at tilføre ny bebyggelse på nordsiden (Alexandraplads) og på østsiden, hvor de nye bygninger vil være en del af den bebyggelse, der afgrænser promenaden mod havnebassinet. Sammen med Værftet på Havnepladsens vestside skal disse bygninger skabe rammen og væggene for pladsen.

Bebyggelsesplanen er udformet med henblik på at skabe sammenhæng mellem by og havn, hvilket bygger videre på byens retning mod havnen og vandet mod syd og med en lav bebyggelse i varierende højder. Bebyggelsen er udformet som fire rækker af huse fordelt på to boligøer, hævet på plateauer. Rækken mod havnebassinet følger en stram byggelinje, der giver en markant havnefront mod promenaden og havnebassinet. De bagvedliggende tre rækker drejer og vrider



Etagenhøjder

sig, så der gives udsigt over vandet fra alle boliger og skabes fine solbeskinnede opholdsrum ved boligerne. Bebyggelsesrækkerne er opdelt i boliggrupper på mellem 2 og 5 boliger, og i mellem disse grupper friholdes passager, der også sikrer kig fra bebyggelsen til vandet.

Med undtagelse af bygningerne mod Havnepladsen, der står direkte på terræn, er den øvrige bebyggelse hævet op på et plateau i 70 – 80 cm højde. Det giver mulighed for lidt privatliv i forhold til boligerne, der ligger direkte ud til de offentlige arealer og for de offentlige funktioner, der også kan anvende plateauet til udeservering. Samtidig ligger der en indbygget en sikring mod fremtidige havvandsstigninger ved at hæve gulvkoten med 70 – 80 cm.

Med reference til en stor del af husene i Hov udføres bebyggelsen i varierede højder og med 45 grader sadeltag. Der gives mulighed for at foretage udskæringer til indbyggede altaner og at påsætte karnapper. Variation i materialer og facader er en af mærkevarerne på Hov Havn og i Hov by. Som udgangspunkt vil bygningerne blive beklædt med en varm træsort i den nederste etage og ved indskæringer (altså på de steder, hvor mennesker passerer eller opholder sig) og facadeplader på den øverste del af bygningerne og på taget. Farverne af byggepladerne skal være ens for de enkelte sammenhængende bygninger og kan variere mellem grå toner.

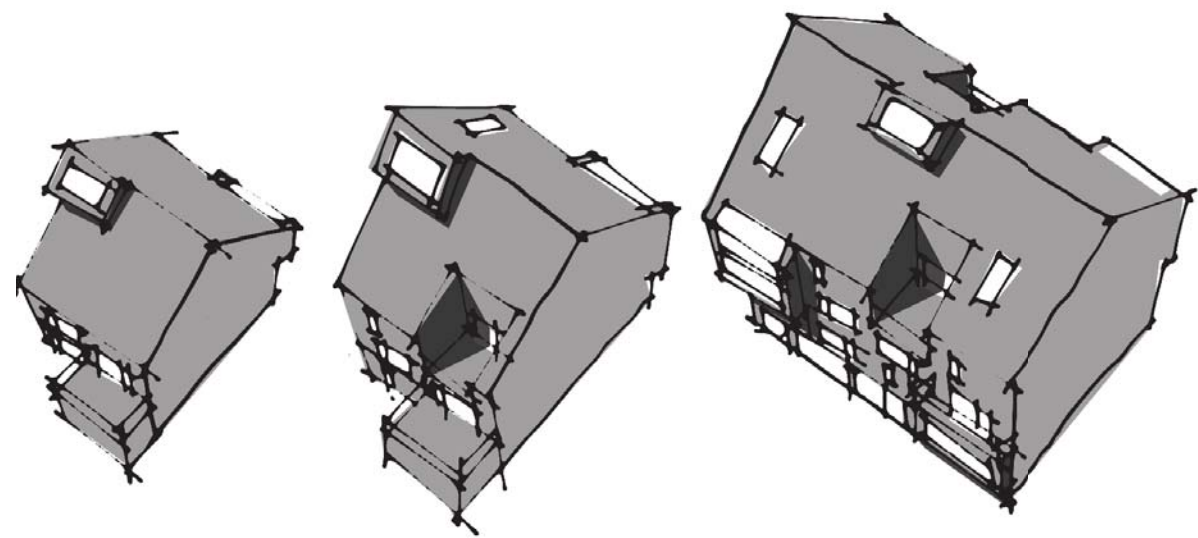
Bygningerne er udviklet til både offentlige funktioner, etageboliger med lejligheder og rækkehuse i 2 – 3 etager med en enkelt bygning i 4 etager i hjørnet nærmest havneindløbet. Bygningerne har en dybde på 10 m ved rækkehusene og 12 m ved offentlige funktioner og etageboliger.



Øster Hurup, havnefront



Perspektiv set fra vandet



Boligtyper



Facadevariation



Eksempler på materiale og facadevariation



Perspektiv, livet mellem husene

INDDRAGELSE

Der blev indledningsvis afholdt et borgermøde for at markere startskuddet til helhedsplanen. Borgermødet blev afholdt på Egmont Højskolen den 26. august 2013, og der var mulighed for borgere og brugere at komme med input og synspunkter. Mødet blev holdt som en markedsplads, hvor boderne omhandlede bebyggelse, infrastruktur, livet mellem husene og aktiviteter.

Deltagerne i borgermødet var meget engagerede og der kom en masse fin input og gode diskussioner ud af aftenen. De vigtigste input omhandlede:

- *Havn og udsigt / fyrtårn*
- *Bilfri promenade hele vejen langs vandkanten*
- *Adskillelse mellem færgehavn og området*
- *Dobbeltfunktioner*
- *Sammenhængende stisystem langs vandet*
- *Parkering og spidsbelastningsperioder*
- *Frirum med græs og plads til borde/bænke*
- *Bevaring af bebyggelse og miljøer*
- *Variert lavt byggeri*
- *Menighedshus*
- *Havnebad / vinterbadeklub*
- *Fiskehandel / fiskerestaurant*

Byudviklere og investorer har peget på følgende emner, der kunne gøre det nemmere at realisere planen:

Fritidsboliger

Permanente boliger

- *Ejer/ lejer*

Erhverv/butikker/restaurant:

- *Fordel hvis kommunen ejer, udlejer og efterfølgende sælger*
- *Forsøg at tænke eksisterende lejere ind i fremtidige lejemål, fx cafeen*

Offentlige arealer

- *aktive pladser*
- *ruter med synergi mellem forskellige funktioner*
- *destinationer*
- *alternative funktioner*
 - *det uorganiserede, lidt skæve*
 - *kajakopbevaring, små hytter(a la kolonihavehuse/fiskehytter)*

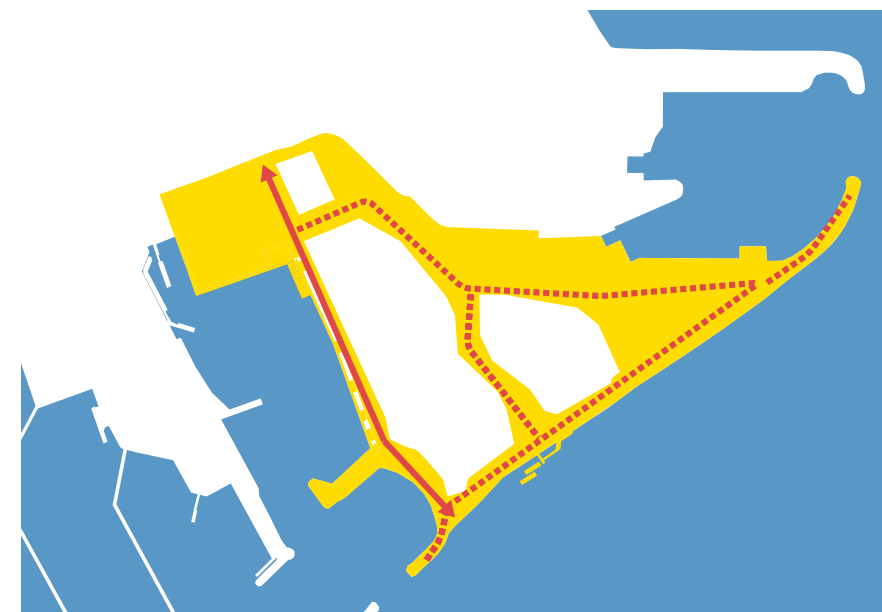
Helhedsplanen blev præsenteret på et borgermøde den 12. november 2013 ligeledes på Egmont Højskolen, hvor der efterfølgende var mulighed for at drøfte planen i mindre grupper ved fire boder, der omfattede bebyggelse, livet mellem husene/aktiviteter, infrastruktur og en model af området.

Helhedsplanen fik generelt en god modtagelse af de fremmødte, der fandt at planen var ydmyg over for stedet og tilpassede sig fint til området. Der var også fremmødte, der mente, at området var udnyttet for hårdt, og at der var for mange boliger i planen.

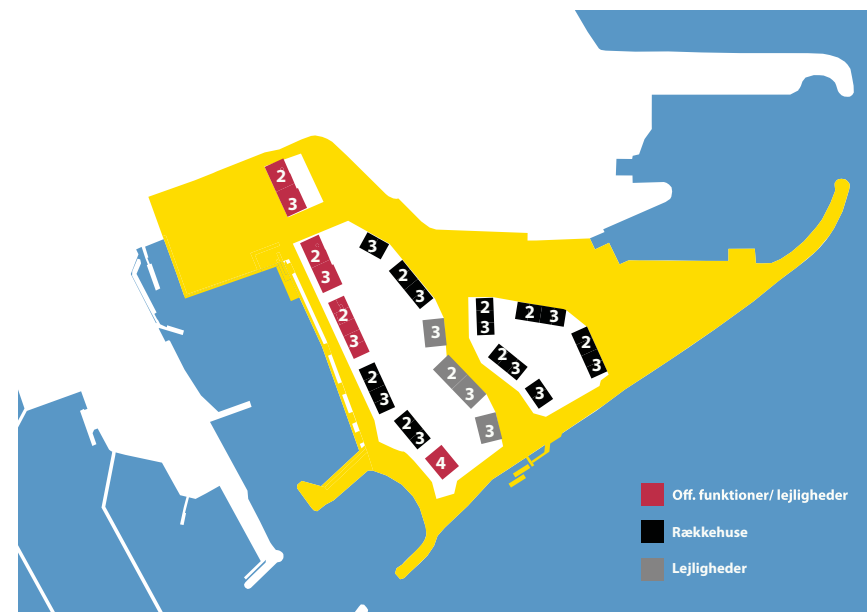


Dialogen ved borgermøderne

SÅDAN HAR VI ANVENDT VORES INPUT



Promenade og sammenhængende offentlige rum



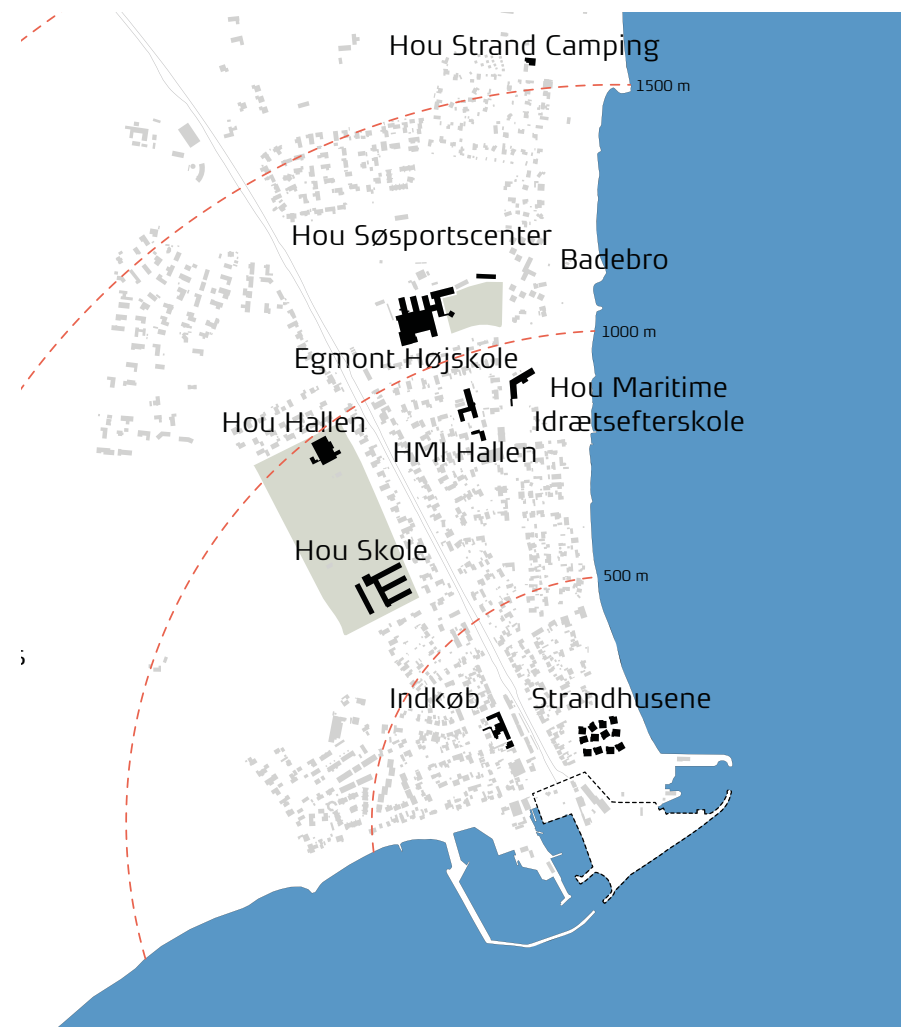
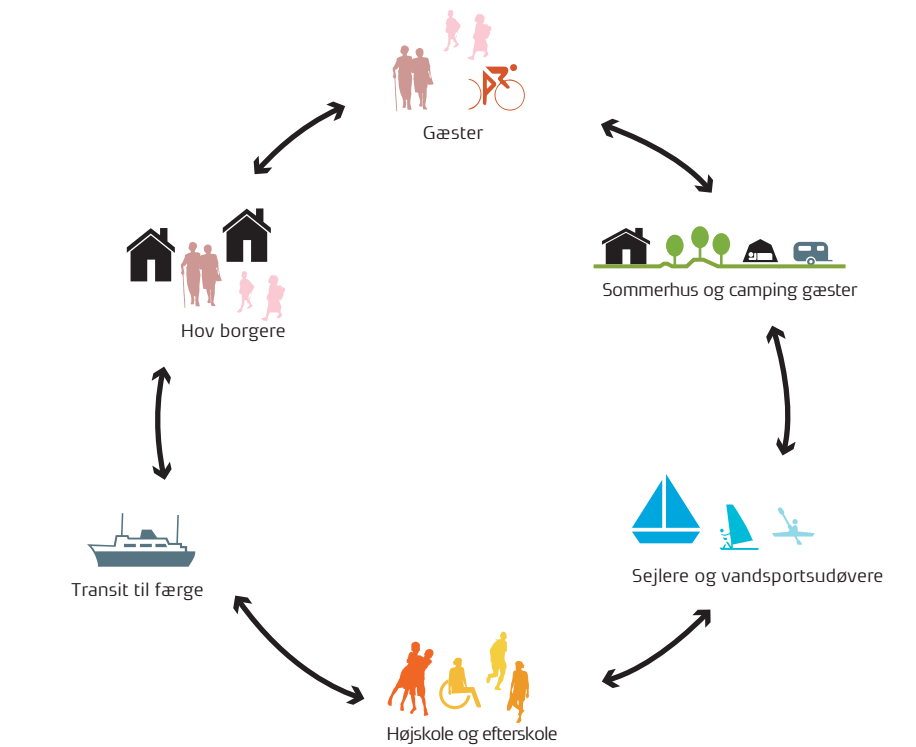
Etagehøjder



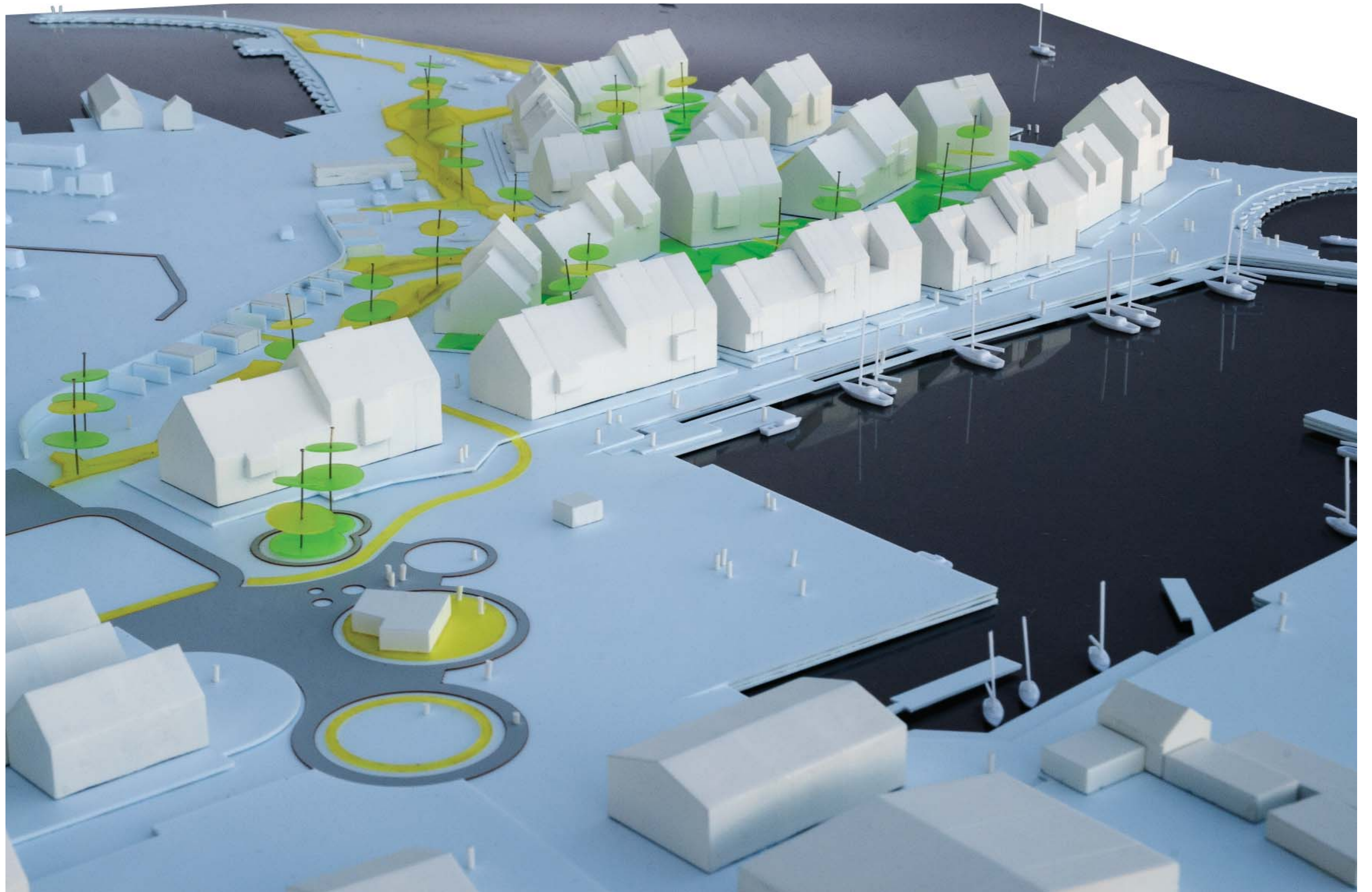
Aktiviteter og mødesteder



Sammenhæng med byens veje og stier



De mange aktører og brugere af Hov havn





Vedtaget af Byrådet den 16. juni 2014

§ 9 Redegørelse

Miljøvurdering af tillæg nr 2 til Kommuneplan 2013-2025

Indhold

1. Indledning	3
2. Integrering af miljøhensyn	3
2.1 Visuel påvirkning	3
2.2 Trafik	4
2.3 Trafikstøj fra færgehavnen	4
2.4 Jordforurening	4
3. Miljørapportens betydning – udtalelser i offentlighedsfasen	5
3.1 Bebyggelse	5
3.2 Trafik	5
3.3 Kommuneplantillæg	6
4. Hvorfor planen er valgt	6
5. Overvågning	6
6. Vedtagelsespåtegning	6

1. Indledning

Tillæg nr. 2 til Kommuneplan 2013-2025 er omfattet af krav om miljøvurdering. I forbindelse med godkendelsen af planforslaget godkendte Byrådet derfor: Miljøvurdering af tillæg nr. 2 til Kommuneplan 2013-2025 for Odder Kommune.

Tillæg nr. 2 til Kommuneplan 2013-2025 er udarbejdet på baggrund af Helhedsplanen for Hov Havn. Miljøvurderingen omhandler derfor også denne plan.

Når planforslag er omfattet af krav om miljøvurdering, skal Byrådet udarbejde en sammenfattende redegørelse ved den endelige vedtagelse af planforslaget.

Der skal redegøres for:

- Hvordan miljøhensyn er integreret i planen.
- Hvordan miljørapport og udtalelser fra offentlighedsfasen er taget i betragtning.
- Hvorfor planen er valgt på baggrund af de opstillede alternativer.
- Hvordan kommunen vil overvåge væsentlige miljøpåvirkninger af planens gennemførelse.

2. Integrering af miljøhensyn

2.1 Visuel påvirkning

I forhold til det åbne forholdsvis uberørte areal, som helhedsplanen for Hov Havn dækker, vil der ske en markant ændring af området – både oplevelsesmæssigt og visuelt. Der er i miljørapporten udvalgt tre visualiseringspunkter, der har betydning for den daglige færden ved havnen. Det er fra lystbådehavnen mod promenaden, fra havet på Tunøfærgeren og fra bysiden ved Houvej. Ved bearbejdning af bygningshøjderne er det søgt at tilpasse bebyggelsen til havnens langstrakte og horisontale udtryk. Ved at skabe en bebyggelse med et vist maritimt udtryk i samspil med havnebassinnet og lystbådene er det vurderet generelt at være en styrkelse af havnemiljøet.

Ved den endelige godkendelse af projektet er det vedtaget, at justere beliggenheden af den sydvestligste bygning, så den får en mere markant placering i forhold til indsejlingen. Hensigten er, at der kan etableres en markant bygning med henvisning til historisk set markante havnebygninger. Den maksimale bygningshøjde på 20 m fastholdes.

Derudover reduceres bebyggelsen med 6 boliger, hvoraf de 4 er beliggende i den østligste bygningsrække. Ved reduktionen skabes der mere plads til offentlige aktiviteter/parkering/bådoplag. Den nye bebyggelse vurderes samlet set at styrke udsigten til området og forstærke indtrykket af havn, ligesom mulighed for en bred vifte af offentlige aktiviteter styrkes. Ændringerne påvirker kun de 2 nedenfor viste visualiseringspunkter i forhold til den fremlagte miljørapport.



Visualisering fra lystbådehavnen mod promenaden.



Visualisering fra Tunøfærgeren

2.2 Trafik

I forbindelse med vurdering af trafikken er der taget udgangspunkt i trafiktællinger og i trafikken til og fra færgehavnen. Det er især krydset mellem Houvej og Strandgade, der kan forventes at blive overbelastet.

Ud fra trafiktallene blev det vurderet, at det eksisterende kryds Houvej/Strandgade har en generel lav trafikmængde, og at trafiktal i spidstimerne ligger lavt og en del under grænsen for, hvornår det er nødvendigt at foretage en kapacitetsberegning af et prioriteret kryds.

Ved færgeankomst vil det imidlertid være besværligt at komme ud fra det nye boligområde før færgen er tømt. Trafikken fra færgen vil ankomme som en jævn strøm uden opdeling og det kan i denne periode være nødvendigt for trafikanterne fra boligområdet at afvente. Denne punktbelastning forventes maks. at vare omkring 10 min. I den videre proces skal der udføres et selvstændigt projekt for trafikafvikling af området.

Det er hensigten, at der etableres et vejanlæg som shared space, med det formål at binde byen sammen med havnen og samtidig få trafikken til at glide let og sikkert. Udformning af området skal dog overvejes nærmere ved udarbejdelse af projekt for trafikafvikling.

2.3 Trafikstøj fra færgehavnen

Odder Kommune betragter hele området som et blandet bolig- og erhvervsområde. Det er kun Samsøfærgeren, som normalt medtager person- og lastbiler og derfor udelukkende den, der fokuseres på i forhold til støjilden. Den periode, hvor det er sværest at overholde støjkravene, er i natperioden, hvor der kommer op til 11 personbiler og 3 lastbiler på en halv time, og det er derfor den, der er anvendt ved støjberregning til miljørapporten.

Der er i helhedsplanen afsat areal til at etablere støjskærm mellem færgehavn og bebyggelse. Reduktion af bebyggelsen i den sydøstligste husrække kan medføre, at det bliver nødvendigt at etablere mindre bolignære støjskærme.

I lokalplaner stilles der krav om, at der skal etableres ude opholdsarealer ved boligerne, der overholder miljøstyrelsens vejledende støjgrænser. Der kan her stilles krav om etablering af støjskærm og særlige støjreducerende vinduer i støjramte facader.

2.4 Jordforurening

Ejendommene 22 bx (Havnepladsen) og 23 cb (den sydligste del mod havnebassinet) og en del af 23 al (arealet mod færgehavnen), alle Halling by, Halling, er vurderet som muligvis forurenede. Det skyldes, at der har været beddinganlæg, og at der er foregået overfladebehandling af både forskellige steder på havnens arealer.

Derudover er der konstateret forurening inden for en mindre del af ejendommen 23 al Halling by, Halling. Inden for dette område skal der i henhold til helhedsplanen etableres parkering af biler og både samt opstilling af støjskærm.

Der skal ved lokalplanlægning foretages en nærmere undersøgelse af jordforureningen i forbindelse med lokalplanlægning, og det skal vurderes, om det forurenede jord kan blive på arealet eller om det skal fjernes.

Bortskaffelsen af forurenede jord skal ske i henhold til gældende retningslinjer og lovgivning og vurderes derfor ikke at give anledning til miljøkonflikter.

3. Miljørapportens betydning – udtalelser i offentlighedsfasen

Forslag til tillæg nr. 2 til Kommuneplan 2013-2025 og "Helhedsplan for Hov Havn" samt miljøvurderingen af planforslagene har været i offentlig høring fra den 22. januar 2014 til den 19. marts 2014.

I høringsperioden modtog Odder Kommune 14 indsigelser og bemærkninger fra borgere eller foreninger om følgende:

- 4 bemærkninger vedr. parkering
- 4 bemærkninger vedr. bådoplæg
- 4 bemærkninger vedr. bebyggelse
- 2 bemærkninger vedr. havvandsstigninger
- 5 bemærkninger vedr. Caféen "Hov Havn"
- 2 bemærkninger vedr. trafik
- 2 bemærkninger vedr. aktiviteter
- 1 bemærkning vedr. kommuneplantillæg nr. 2

Herudover indkom 17 bemærkninger på Facebook

Der har ikke været specifikke bemærkninger til miljøvurderingen.

På baggrund af indsigelser og bemærkninger har Byrådet på møde den 16. juni 2014 vedtaget en række ændringer i forslag til kommuneplantillæg nr. 2. Ændringerne fremgår af "Notat om indsigelser og bemærkninger til forslag til kommuneplantillæg nr. 2 – Helhedsplan for Hov Havn - revideret efter økonomiudvalgets indstilling den 2. juni 2014", dok nr. 727-2014-70764.

I det følgende gennemgås ændringerne og begrundelserne for, at de ikke fører til yderligere miljøvurdering.

3.1 Bebyggelse

Bebyggelsen reduceres med 6 boliger, hvilket svarer til ca. 740 m². Reduktionen fremgår af den reviderede situationsplan (dok. nr. 727-2014-71493) og foretages ved at fjerne 2 enkelte boliger samt 4 sammenhængende boliger i den østligste husrække. Derved opnås flere grønne arealer, der bl.a. kan benyttes til offentlige aktiviteter. Den samlede reduktion betyder, at bebyggelsesprocenten reduceres fra 42 til 39.

Derudover justeres beliggenheden af den sydvestligste bygning, så den får en mere markant placering i forhold til indsejlingen.

Det vurderes, at ændringerne ikke har betydning for de miljøhensyn, der er beskrevet i miljøvurderingen.

3.2 Trafik

Bemærkningerne i offentlighedsfasen har givet anledning til, at der udarbejdes et selvstændigt projekt for trafikafviklingen til havneområderne samt tilkørselsforhold til honnørkaj og tankanlæg.

Ændringen har ikke betydning for de miljøhensyn, der er beskrevet i miljøvurderingen.

3.3 Kommuneplantillæg

Bemærkningerne i offentlighedsfasen har givet anledning til følgende ændringer i forslag til kommuneplantillæg nr. 2 inden for rammeområde 1.BE 1:

Bebyggelsesprocenten ændres til 39

Afsnit om Bebyggelsens omfang og udformning ændres til:

Der kan opføres ny bebyggelse i henholdsvis 2, 3 og 4 etager.

Variationen i bebyggelsens højde skabes ved, at

- *Bygninger i 2 etager kan opføres med en facadehøjde på op til 6 m og en kiphøjde på op til 12 m over et fastsat niveauplan.*
- *Bygninger i 3 etager kan opføres med en facadehøjde på op til 9 m og en kiphøjde på op til 15 m over et fastsat niveauplan.*
- *En enkelt bygning i 4 etager kan opføres med facade højde på op til 14 m og en kiphøjde på op til 20 m over fastsat niveauplan.*

Niveauplan kan være eksisterende terræn eller et hævet plateau i op til 0,8 m over eksisterende terræn.

*Ny bebyggelse mod Havnepladsen og havnebassinet skal placeres med facaden i facadebygge-
linjen, der er vist på kort nr. 1. Øvrig bebyggelse skal opføres efter principperne i de vejledende
byggefelter, der er vist på kort nr. 1 samt i varierede bygningshøjder efter principperne i Helheds-
plan for Hov Havn.*

Det vurderes, at ingen af de ovennævnte ændringer har betydning for de miljühensyn, der er beskrevet i miljøvurderingen.

4. Hvorfor planen er valgt

Det vurderes, at der med de nye kommuneplanrammer vil være gode muligheder for at udvikle havnen som et spændende og interessant sted at besøge. Der vil være mere liv og en større mangfoldighed af byrum og passager end i forhold til den eksisterende situation.

5. Overvågning

Odder Kommune vil overvåge, at de nævnte forhold som beskrevet i miljøvurderingen og i den sammenfattende redegørelse vil indgå i den videre planlægning (lokalplaner og projekt for trafikafvikling) og realisering.

I forbindelse med udarbejdelse af lokalplaner vil der som minimum blive foretaget miljøscreening og evt. lavet miljørapport.

6. Vedtagelsespåtegning

Således vedtaget af Byrådet den 16.06.2014.


Uffe Jensen
borgmester


Kenth Halfdan Ferning
kommunaldirektør

Helhedsplan for Hov Havn

Miljøvurdering af tillæg nr. 2 til Kommuneplan 2013-2025, Odder Kommune



Indhold

1. Lovgrundlag	3
2. Miljøvurderingens fokus	3
3. 0 alternativet	4
4. Ikke teknisk resumé	5
5. Beskrivelse af projektet	9
6. Miljøvurderinger	10
6.1 Visuel påvirkning	10
6.2 Trafik	15
6.3 Trafikstøj fra færgehavnen	21
6.4 Jordforurening	26
7. Kumulative effekter	28
8. Vedtagelse / offentliggørelse	28

Bilag 1, Trafiknotat

Bilag 2, Trafikstøj ved boliger på Hov Havn

Miljørapport for Hov Havn

Kommuneplantillæg nr. 2 til Kommuneplan 2013-2025

1. Lovgrundlag

I henhold til Lov om miljøvurdering af planer og programmer (lov nr. 936 af 24. september 2009) skal der, i forbindelse med tilvejebringelse af planforslag, foretages en vurdering af, om planen må antages at kunne få en væsentlig indvirkning på miljøet. Vurderingen skal foretages af den myndighed, der udarbejder planforslaget efter forudgående høring af andre myndigheder, hvis område berøres.

Hvis planforslaget antages at kunne få en væsentlig indvirkning på miljøet, eller hvis det er omfattet af lovens § 3 stk. 1-1) eller 1-2), skal der foretages en miljøvurdering, som kan indgå i planens redegørelse.

2. Miljøvurderingens fokus

Miljøvurderingen foregår på et niveau svarende til det niveau planen eller projektet er på. For en kommuneplan sker miljøvurderingen på et overordnet niveau og er primært en miljøvurdering af arealudpegning og arealanvendelsen og af om arealanvendelsen understøtter planens visioner og mål.

Kommuneplantillæg nr. 2 er blevet screenet i henhold til Lov om miljøvurdering af planer og programmer. Screeningen har konkluderet, at der skal udarbejdes en miljøvurdering.

Den efterfølgende scoping har udpeget 4 temaer, som skal behandles nærmere, nemlig den visuelle påvirkning, de trafikale forhold, trafikstøj fra færgehavnen og jordforurening.

Da området har været kortlagt forurenet på vidensniveau 1 og 2, vil dette forhold kun blive behandlet overordnet i denne miljørapport.

Screeningsnotatet kan ses i sin helhed ved henvendelse til Odder Kommune, Plan.

Kommuneplan 2013-2025

Kommuneplan 2013-2025 giver mulighed for at opføre bebyggelse til bolig og erhverv inden for rammeområderne 5 BE 1 og 5 BE 2 med en bebyggelsesprocent på op til 40 og en maksimal bygningshøjde inden for 5 BE 1 på op til 20 m. Rammeområde 5 HA 1 er udlagt til havneformål som færgehavn.

Helhedsplanen er ikke i overensstemmelse med kommuneplanens rammeafgrænsning og – bestemmelser, så derfor er der udarbejdet et kommuneplantillæg nr. 2.



Rammekort med eksisterende afgrænsninger

Kommuneplantillægget omfatter matriklerne (eller dele af) 22bx, 22bo, 22 bø, 23cb og 23al, samt litra p, Halling By, Halling. Derudover omfatter tillægget et umatrikuleret areal.

3. 0-Alternativet

Kommuneplantillæg nr. 2 vurderes i forhold til 0-Alternativet, der udgøres af mulighederne for bebyggelse og øvrige aktiviteter i forhold til den gældende kommuneplan. Kommuneplantillægget er udarbejdet på baggrund af "Helhedsplan for Hov Havn", hvor der er lagt vægt på at udvikle Hov Havn i henhold til områdets størrelse, beliggenheden, i forhold til sigtelinjer og kig over havet fra by og havn.

Begge alternativer giver mulighed for bebyggelse til erhverv og boliger. Forskellen mellem de to alternativer er omfanget af den kommende bebyggelse, hvor der med kommuneplantillægget gives mulighed for at øge bebyggelsesprocenten fra 40 til 42 inden for rammeområde 5 BE 1. Dertil kommer, at rammeområdets areal er øget væsentligt.

Rammeområde 5 BE 2, der udgøres af Havnepladsen, ændrer med kommuneplantillægget betegnelse til 5 C 4 og bebyggelsesprocenten reduceres fra 40 til 10, da det vurderes at det er vigtigt at fastholde en åben plads som byens bindeled og samlingssted. Der gives mulighed for begrænset bebyggelse til butikformål og erhverv.

Det øgede omfang af bebyggelse inden for rammeområde 5 BE 1 betyder bl.a., at der kan etableres et nyt bolig- og erhvervsområde af en størrelse, der bl.a. sikrer social bæredygtighed. Det er vigtigt, at der døgnet rundt vil være mennesker i boliger, offentlige lokaler og uderum for at sikre muligheden for en levende bydel, og at området ikke ligger øde hen.

Det vurderes, at der med de nye kommuneplanrammer vil være gode muligheder for at udvikle havnen som et spændende og interessant sted at besøge. Der vil være mere liv og en større mangfoldighed af byrum og passager, end der kunne skabes med 0-alternativet.



Rammekort med nye afgrænsninger i henhold til kommuneplantillæg nr. 2.

4. Ikke teknisk resumé

Kommuneplantillæg nr. 2 giver mulighed for at der kan opføres en bebyggelse på et areal på Hov Havn. Bebyggelsen kan opføres med en bebyggelsesprocent på op til 42 inden for rammeområde 5 BE 1 og op til 10 inden for rammeområde 5 C 4.

Inden for rammeområde 5 BE 1 kan der opføres en bebyggelse som vist i helhedsplanen for Hov Havn. Det vil sige en bebyggelse i 2, 3 og 4 etager med sadeltage og maksimale

bygningshøjder på op til henholdsvis 13, 16 og 19 m. Dette er inklusiv et plateau, som bebyggelsen placeres på i op til en højde på 0,8 m.

Inden for rammeområde 5.C.4 kan den eksisterende bebyggelse bibeholdes eller erstattes af en mindre bebyggelse til erhvervs- og butikformål jf. helhedsplanen.

Der er foretaget en screening af kommuneplantillægget, og det er vurderet, at der skal foretages en miljøvurdering af emnerne visuel påvirkning, trafik, trafikstøj fra færgehavnen og jordforurening.

Visuel påvirkning

I forhold til det åbne forholdsvis uberørte areal, som helhedsplanen for Hov Havn dækker, vil der ske en markant ændring af området – både oplevelsesmæssigt og visuelt. Der er valgt tre visualiseringspunkter, hvorfra den visuelle påvirkning ses. Det ene er fra lystbådehavnen mod promenaden, det andet er fra havet på Tunøfærgen, og det sidste er fra bysiden ved Houvej.

Visualiseringerne viser, at den nye bebyggelse, der gives mulighed for, vil betyde en væsentlig ændring af de visuelle forhold i området. Det vurderes også, at bebyggelsen med sit omfang, størrelse og variation vil passe til havnemiljøet og indpasse sig det horisontale udtryk, der er på havnen.

Samtidig fastholdes indtrykket af havn da færgen og lystbådenes master fortsat være et markant synligt udtryk. De bagvedliggende skove vil fortsat tegne baggrunden for Hov Havn og by, og bebyggelsen vil indgå i denne vandrette bebyggelse i modsætning til en opdelt bebyggelse af høje huse.

De efterfølgende lokalplaner vil indehold bestemmelser om, at bygningers omfang og anvendelse af materialer skal tilpasses hinanden og havnemiljøets arkitektoniske udtryk.



Visualisering fra helhedsplanen

Trafik

I forbindelse med vurderingen af trafikken er der taget udgangspunkt i trafiktællinger og i trafikken til og fra færgen. Det er især krydset mellem Houvej og Strandgade, der kan forventes at blive overbelastet.

Vurderingen er imidlertid, at det eksisterende kryds Houvej/Strandgade har en generel lav trafikmængde, og at trafiktal i spidstimerne ligger lavt og en del under grænsen for, hvornår det er nødvendigt at foretage en kapacitetsberegning af et prioriteret kryds.

Spidstimebelastningen for Strandvejen (øst) vil ved fuldt booket færgeafgang være følgende:

Morgenspidstime: 81 personbiler og 9 lastbiler

Eftermiddagsspidstime: 162 personbiler og 18 lastbiler

Den ekstra spidstimebelastning fra det nye boligområde vurderes, sammenholdt med de lave eksisterende trafiktal, ikke at give problemer i krydset. Ved færgeafgange fordeler 100 svingende køretøjer fra Houvej til færgen sig over en time. Dette er den eneste trafikstrøm som trafikanter, der kører ud fra det nye boligområde skal tage hensyn til, når der ikke er færgeankomst.

Ved færgeankomst vil det imidlertid være besværligt at komme ud fra det nye boligområde før færgen er tømt. Trafikken fra færgen vil ankomme som en jævn strøm uden opdeling og det kan i denne periode være nødvendigt for trafikanterne fra boligområdet at afvente. Denne punktbelastning forventes maks. at vare omkring 10 min.

Det er hensigten, at der etableres et vejanlæg som shared space, beskrevet i helhedsplanen med det formål at få trafikken til at glide let og sikkert.

Odder Kommune vil derudover følge trafikudviklingen i området i løbet af projektets tilblivelse og vurdere om, der er behov for yderligere trafikforanstaltninger.

Trafikstøj fra færgehavnen

Det er kun Samsøfærgen, som normalt medtager person- og lastbiler, og derfor udelukkende den, der fokuseres på i nærværende miljørapport. Kilderne til støjberegningen er personbiler og lastbiler, som kører til og fra Samsøfærgen.

Den periode, hvor det er sværest at overholde støjkraevne er i natperioden, hvor der kommer op til 11 personbiler og 3 lastbiler på en halv time, og det er derfor den, der er anvendt i miljørapporten.

Der er udført beregninger for støjpåvirkninger af området, som kommuneplantillægget omfatter med udgangspunkt i den bebyggelse, der er skitseret i helhedsplanen. Beregningerne er udført med og uden støjskærm imellem opmarchområdet og boligerne syd for. Som det ses af støjkortene vil fraværet af en støjskærm øge støjniveauet 1,5 m over terræn med op mod 5 dB, mens effekten er mindre 4 m over terræn.

Odder kommune betragter hele området som et blandet bolig- og erhvervsområde. Som det fremgår af støjberegningerne, er der flere facader, der har støjniveauer over de 40 dB, som er grænseværdien for natperioden ved et blandet bolig- og erhvervsområde. Denne overskridelse vil forekomme uanset, om der placeres en støjskærm imellem opmarchområde og boliger. Støjniveauet vil dog være lavere ved nogle boliger, og udearealerne på terræn generelt, hvis der opsættes en støjskærm.

I lokalplaner vil der stilles krav om, at der skal etableres ude opholdsarealer ved boligerne, der overholder miljøstyrelsens vejledende støjgrænser. Der kan her stilles krav om etablering af støjskærm og særlige støjreducerende vinduer i støjramte facader.

Jordforurening

Ejendommene 22bx (Havnepladsen) og 23cb (den sydligste del mod havnebassinet) og en del af 23al (arealet mod færgehavnen) er vurderet som muligvis forurenede. Det skyldes, at der har været beddinganlæg, og der er foregået overfladebehandling af både, forskellige steder på havnens arealer. Erfaringsmæssigt kan disse aktiviteter medføre forurening med tungmetaller, olie og opløsningsmidler.

Derudover er der konstateret forurening inden for en mindre del af ejendommen 23al. Inden for dette område skal der i henhold til helhedsplanen etableres parkering af biler og både samt opstilling af en støjskærm.

Der skal for området som helhed foretages en nærmere undersøgelse af jordforureningen i forbindelse med lokalplanlægning og projektudvikling for at vurdere, om det forurenede jord kan blive på arealet eller om det skal fjernes.

Bortskaffelsen af forurenede jord skal ske i henhold til gældende retningslinier og lovgivning, og vurderes derfor ikke at give anledning til miljøkonflikter.

Kumulative effekter

Realiseringen af kommuneplantillæggets muligheder for ny bebyggelse vurderes ikke at have kumulative effekter, og der vurderes ikke at være mulighed for at etablere yderligere bebyggelse eller aktiviteter i området.

5. Beskrivelse af projektet

Der planlægges for et blandet bolig- og erhvervsområde på 2,9 ha på Hov Havn.

Området, der er omfattet af kommuneplantillægget, ligger på Hov Havn mellem lystbådehavnen og Hou Færgehavn. Mod nord afgrænses området af Hov by. Området fungerer i dag som havneplads, anløbsplads for lystbåde, vinteroplæg af lystbåde, parkeringsplads samt en mindre strækning med bygninger til bl.a. café og galleri.

Kommuneplantillægget omfatter kommuneplanens rammeområder 5.BE.1, 5.BE.2 og en del af 5.HA.1. Med kommuneplantillæg ændres afgrænsningen mellem rammeområderne og rammebetegnelsen for område 5 BE 2 ændres til 5 C 4. Derudover ændres bebyggelsesprocenten.

Kommuneplantillægget er udarbejdet på baggrund af Helhedsplan for Hov Havn. Idéen med helhedsplanen er at skabe et område på havnen, der summer af liv året rundt og bygger videre på de kvaliteter, der er på havnen i dag. Det er intentionen at skabe en variation af attraktive og imødekomende uderum til glæde for lokalbefolkningen, og som medvirker til at tiltrække endnu flere besøgende.

Principperne i helhedsplanen omhandler forhold vedrørende den trafikale afvikling, bebyggelse og uderum. Den trafikale afvikling med færgetrafik har været en udfordring, der løses gennem etablering af et shared space.

De offentligt tilgængelige uderum har fået en særlig høj prioritering, hvilket betyder, at Havnepladsen kun kan anvendes til begrænset bebyggelse, og at pladsen kan lukkes for trafik. Mod havnebassinet og mod det åbne hav etableres en bilfri promenade med offentligt tilgængelige aktiviteter, som udeservering, trædæk inde i bassinerne og på ydersiden af molen. Der røres ikke ved de nuværende anløbsbroer og forhold for lystsejlerne.

Der udlægges areal til en ny bebyggelse i fire rækker med retning mod vandet i syd. Der skabes en markant havnefront med en fastlagt byggelinje mod havnebassinet, hvor en stor del af bebyggelsen i stueetagen kan indeholde offentlige funktioner, som fx café og restaurant. De tre rækker bag havnefronten er placeret mere forskudt – bl.a. for at sikre udsigt mod vandet fra alle boliger og en stor variation af uderum.

Bebyggelsen er udformet i varierende størrelser og højder som både rækkehuse og etagelejligheder og har hentet sin inspiration fra Hov bys mange huse med saddeltag. Retningen på tagene er mod vandet i syd, hvilket også gælder for en stor del af bygningerne i den øvrige del af byen.

Afhængig af fordelingen mellem rækkehuse og lejligheder kan der opføres op til 80 boliger på arealet og offentlig bebyggelse (som café, restaurant og galleri mv.) på op til 900 m². Bebyggelsen skal i henhold til helhedsplanen opføres med saddeltag og en hældning på 45 grader. Bebyggelsen kan hæves op på et plateau, der sikrer bebyggelsen mod havvandstigninger, i op til 0,8 m over terræn. Bebyggelsen kan opføres i op til 2, 3 og 4 etager med maksimale højder over terræn / plateau på henholdsvis 12, 15 og 18 m.

6. Miljøvurderinger

6.1 Visuel påvirkning

Området omfatter i dag kun få bygninger og fremstår derudover meget åbent og uudnyttet, hvilket er vist på fotos af eksisterende forhold senere i dette afsnit. Herunder ses området fra den modstående side af havnebassinet.



Vurdering af indvirkning på miljøet

I forhold til det åbne forholdsvis uberørte areal, som helhedsplanen for Hov Havn dækker, vil der ske en markant ændring af området – både oplevelsesmæssigt og visuelt. Der er valgt tre visualiseringspunkter, hvorfra den visuelle påvirkning ses. Det ene er fra lystbådehavnen mod promenaden, det andet er fra havet på Tunøfærgen, og det sidste er fra bysiden ved Houvej.

Da kommuneplantillægget beskæftiger sig med de overordnede forhold og ikke et præcist projekt, er visualiseringerne udført med bygninger som volumener og ikke med færdige facader.



Kort med visualiseringspunkter

FRA LYSTBÅDEHAVNEN MOD PROMENADEN

I dag er havnefronten mod bassinet præget af enkeltstående bygningsvolumener i 1 og 2 etager. Bebyggelsen er lav og åben og giver plads til meget himmel, den åbne struktur giver en "takket" og lav skyline. Om vinteren er den største del af området brugt som bådoplag, hvilket giver en maritim stemning og åbent kig.

Den foreslåede bebyggelse skaber en bebygget kant/ havnefront mod havnebassinet, og definerer derved en promenade. Skylinen bliver højere end i dag – 2-3 etager og med mulighed for 4 etager længst mod øst.

Den varierede bygningshøjde og åbningerne mellem husene fastholder en "takket" og oplevelsesrig skyline, der i kraft af højden efterlader mindre himmel for beskueren end i dag. Bebyggelsen langs promenaden omfatter pladsen til bådoplag, der før var synlig på dette sted.

Visualiseringen viser, at bebyggelsen tilpasser sig havnens langstrakte og vandrette (horisontale) udtryk. Ved at skabe en bebyggelse med et vist maritimt udseende i samspil med havnebassinet og lystbådene, vurderes det generelt at være en styrkelse af havnemiljøet, hvilket fremgår af visualiseringen.



Visualisering før



Visualisering efter

FRA TUNØ FÆRGEN

I dag ses Hov Havn som et fremskudt areal omkranset af en skovkant mod himlen. Skovkanten fremstår mest massiv mod øst og vest, mens den mod midten i højere grad er opløst og derved mindre massiv.

Havnearealet karakteriseres af de mange master på lystbådehavnen, stenglaciset mod vandet og nogle karakteristiske havneelementer som den gule kran og det røde fyr. Bebyggelsen der ses fra færgen er lav og spredt, på færgehavnen består bebyggelsen primært af facader af sortmalet træ, mens det på lystbådehavnen er rødmalet træ. Begge steder er der tale om 1 etages bygninger, de fleste med saddeltag.

Den kommende bebyggelse vil give en markant og anderledes profil set fra havet. Bebyggelsen vil skjule omkring halvdelen af lystbådehavnens master og vil også skjule en del af skovmassivet i baggrunden, dog primært den mere opløste del af skoven. Bebyggelsen skjuler endvidere kajakklubben og den gule kran. Havnehaverne og de stedsegrønne østrigske fyrretræer trækker det grønne med på havnen. Bebyggelsen fanger byens tagretning og skales op mod havet.

Visualiseringen viser, at oplevelsen af at nærme sig en havn stadig er til stede, og at bebyggelsen lægger sig og tilpasser sig havnens langstrakte og vandrette (horisontale) udtryk.



Visualisering før



Visualisering efter

FRA HOUVEJ

I dag ses den eksisterende havnebebyggelse, når man ankommer fra Houvej. Den første bygning indeholder i dag et galleri, den er i 2 etager med lav taghældning og har et lidt

tilfældigt og nedslidt præg. Derefter følger nogle sammenbyggede småbygninger i 1 etage med varierende taghældninger. Disse huser i dag bl.a. caféen. Udsigten til vandet er sløret af genbrugsstation, skilte, lygtepæle, parkerede biler og både.

Den foreslåede bebyggelse vinkles sådan, at bygningerne mod byen træder lidt tættere mod Havnepladsen, mens de yderste placeres længere fra bassinet. Således sikres det, at den længere række af bebyggelse ikke fjerner udsigten mod vandet fra Houvej. Den bilfri promenade vil ligeledes give et kig til vandet fra Houvej. Bebyggelsen i 2 og 3 etager vil tage lidt af udsigten til himlen, og nogle tage vil ses bag det beplantede bælte mellem Houvej og Havnegade. Visualiseringen er vist uden, den eksisterende genbrugsstation, der foreslås placeret et andet sted end i udsigtslinjen.

Bebyggelsen fanger tagretningen og hældningen fra bebyggelsen langs Havnegade, hvilket vurderes at være et positivt tiltag. De små forskydninger af karnapper, etageforskelle og altaner spiller ligeledes videre på Havnegades rytme med kviste og skorstene på de små bygninger. Perspektivet fra Houvej bevirker, at den 4 etages bygning for enden af promenaden er skjult, og den nye bebyggelse fremstår ikke massiv fra denne vinkel.

Den nye bebyggelse vurderes samlet set at styrke udsigten til området og forstærker indtrykket af havn.



Visualisering før



Visualisering efter

Konklusion

Det ses, at den nye bebyggelse, der danner udgangspunkt for kommuneplantillæggets bestemmelser, vil betyde en væsentlig ændring af de visuelle forhold i området. Det vurderes også, at bebyggelsen med sit omfang, størrelse og variation vil passe til havnemiljøet og indpasse sig det horisontale udtryk, der er på havnen.

Samtidig fastholdes indtrykket af havn, og ved ankomst til Hov Havn med færgen vil indtrykket af havn og lystbådenes master fortsat være et markant synligt udtryk. De bagvedliggende skove vil fortsat tegne baggrunden for Hov Havn og by, og bebyggelsen vil indgå i denne vandrette bebyggelse i modsætning til en opdelt bebyggelse af høje huse.

Afbødende foranstaltninger

Der vil blive udarbejdet bestemmelser i de efterfølgende lokalplaner om, at bygningers omfang og anvendelse af materialer skal tilpasses hinanden og stemningen på Hov Havn.

Overvågning

Odder Kommune vil overvåge, at de nævnte forhold vedrørende bebyggelsens udseende som beskrevet i denne rapport vil indgå i den videre planlægning og realisering.

Overvågningen skal sikre effekten og en forfølgelse af planens eller projektets vision..

Overvågningsproceduren kan i henhold til Lov om miljøvurdering af planer og programmer afsluttes, når det vurderede projekt er gennemført.

6.2 Trafik

Færgehavnens trafik

Hov færgehavn har daglige afgange til både Tunø og Samsø. Det vurderes, at færgerne til Samsø bidrager med den største trafikmængde til området, da færgerne kan medtage op til 90 personbiler. Odder Kommune har oplyst følgende vedrørende trafikmængden til og fra færgehavnen.

	2011		2012		2013	
	Biler	Lastbiler	Biler	Lastbiler	Biler	Lastbiler
Januar	5.850	705	6.603	786	6.521	689
Februar	6.130	628	6.445	747	6.072	631
Marts	7.430	786	7.749	804	7.996	646
April	9.524	724	9.552	724	8.515	806
Maj	11.123	981	11.720	832	11.766	811
Juni	12.704	1.050	12.394	1.025	12.016	821
Juli	17.730	1.050	16.746	1.019	16.320	1.024
August	13.598	923	13.715	866	13.393	850
September	10.479	867	10.449	797	10.375	778
Oktober	9.571	961	9.429	809	9.556	783
November	7.607	892	7.281	795	-	-
December	7.637	745	7.430	651	-	-
Samlet	119.383	10.312	119.513	9.855	-	-
Jan. – Okt.	104.139	8.675	104.802	8.409	102.530	7.839

Tabel 1: Trafikmængden Hov færgehavn.

Vurdering af spidstimebelastning:

I morgenspidstimen er der kun trafik til færgerne, da denne overfart er dagens første. I eftermiddagsspidstimen vil der både være trafik til og fra færgerne. Der tillægges 10 % ekstra trafik, der ikke skal med færgerne, hvilket gør at trafiktallene passer med kommunens snit-tællinger udført i 2011.

Den gennemsnitlige lastbilprocent er beregnet til 10 %. Det forudsættes, at en lastbil erstatter to personbiler. Spidstimebelastningen for Strandvejen (øst) vil derfor ved fuldt booket færgeafgang være følgende.

Morgenspidstime: 81 personbiler og 9 lastbiler

Eftermiddagsspidstime: 162 personbiler og 18 lastbiler

Omkringliggende vejnet

Hov Havn er forbundet til motorvej E45 via hovedvej 445. Al trafikken til området sker derfor hovedsageligt via Houvej. I krydset Houvej/Strandgade fordeles trafikken herefter til hhv. lystbådehavnen mod vest og færgehavnen mod øst. Den største trafikstrøm i krydset er mellem Houvej og færgehavnen. Houvejs vejprofil inkluderer en cykelsti langs

den vestlige vejbaneafgrænsning, mens cyklisterne i den østlige side ledes af den mindre parallelvej Havnegade.

Parkering til færgehavnen sker hovedsageligt på færgehavnens eget parkeringsområde, via Strandgade øst, mens parkering til lystbådehavnen primært sker på parkeringsområdet via Strandgade vest. En mindre del-parkering til lystbådehavnen sker via Havnegade syd inden for helhedsplanens område, der ligeledes anvendes til henstilling af både.



Vejnettet omkring Hov Havn

Følgende trafikdata, som er leveret af Odder kommune, er snittællinger udført i 2011. Trafikken vurderes ikke at være ændret siden, og tallene antages derfor at være gældende for 2013.

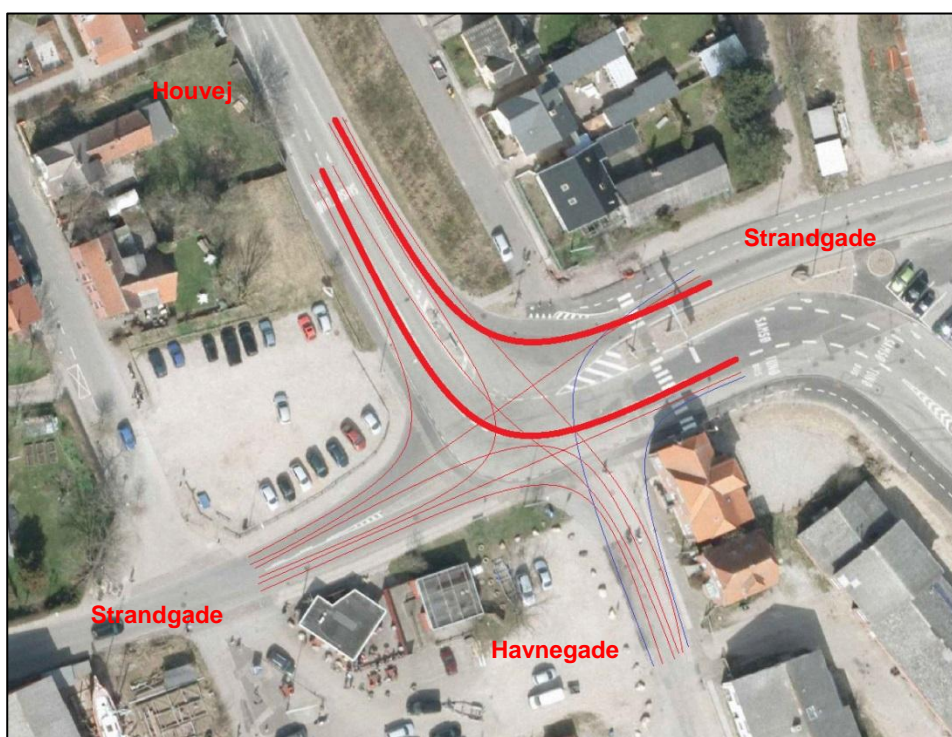
Nr.	1.	2.
Vejnavn	Houvej	Strandgade (vest)
ÅDT (Årsdøgntrafik)	1.491	268
HDT (Hverdagsdøgntrafik)	1.573	258
JDT (Julidøgntrafik)	1.257	249
Lastbilprocent	18,6 %	13,5 %
Morgenspidstimer	112 (7,5 %)	16 (6 %)
Eftermiddagsspidstimer	212 (14 %)	28 (10,5 %)
Gennemsnitshastighed	45,5 km/t	31,7 km/t
Over hastighedsbegrænsningen	27,8 %	3,7 %
85 % -frakti ¹	54,6 km/t	41,1 km/t

Trafikdata 2011

¹ Hastigheden som 85 % af køretøjerne kører under.

Størstedelen af trafikken på Houvej vil forekomme i forbindelse med færgeafgange og -ankomster. Ved færgeafgange vil trafikbelastningen fordeles over ca. en time, da alle ikke ankommer på samme tid. Mens der ved færgeankomster vil forekomme en samlet trafikstrøm fra færgen, der vil virke som en hindring for resten af det trafikale system. Den generelle trafikbelastning i området vurderes at være forholdsvis lav, og trafikmængden skyldes hovedsageligt færgeoverfarterne.

De viste trafikstrømme på nedenstående luftfoto er de største i spidstimen. Eksisterende krydsudformning tager hensyn hertil ved at give Strandgade (vest) og Havnegade (syd) vigepligt. I spidstimen vil de største trafikstrømme være ca. 100 ktj/time i hver retning, hvoraf ca. 10 % er lastbiler og busser.



Krydset Houvej/Strandgade. Rød fed streg - stor trafikstrøm, Rød tynd streg - mindre trafikstrøm, Blå tynd - ingen forventet trafikstrøm

Vurdering af indvirkning på miljøet

Helhedsplanen tager udgangspunkt i opførelsen af ca. 80 boliger fordelt mellem række-huse og lejligheder, samt 500-900 m² bebyggelse med offentlige funktioner. Dette afsnit består af en konsekvensvurdering af de trafikale påvirkninger fra projektområdet på vejnettet i en fremtidig situation.

Boligområdets trafik

Nedenfor fremgår beregning af den ekstra trafikbelastning, som det nye boligområde vil tilføre krydset Houvej/Strandgade. Trafikbelastningen fra det projekterede boligområde er vurderet på baggrund af Miljøstyrelsens "Miljøkapacitet som grundlag for byplanlægning – generel del". Der er anvendt afsnittet "Turrater til beregninger".

Der er beregnet 1½ p-plads pr. bolig for de 80 boliger. Ved rækkehusene er der placeret en parkeringsplads på hver grund, mens de resterende placeres langs vejene i området. Parkering til lejlighederne er tænkt placeret i bufferzonen mod færgehavnen og støjskærmen.

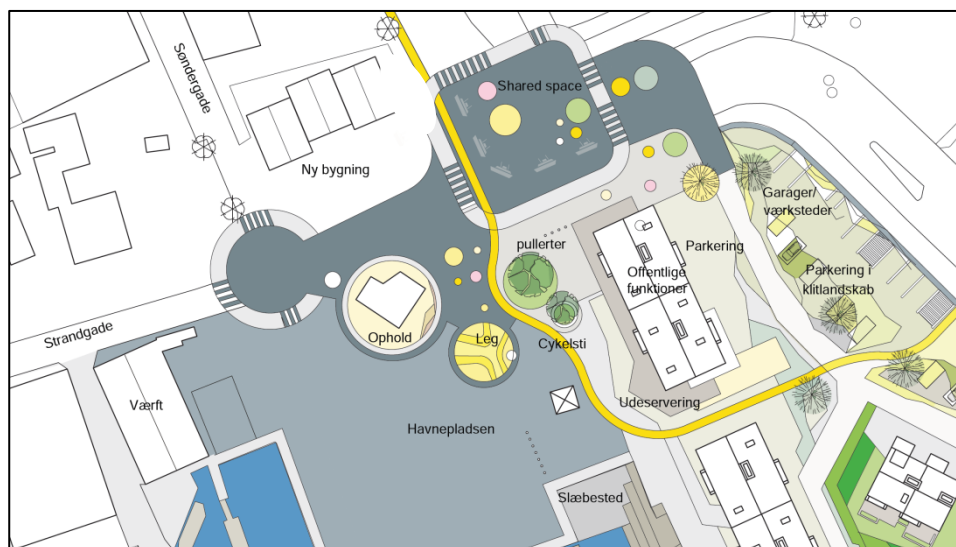
Boliger	<i>Data</i>
Antal boliger	80 stk.
Turrate	2,8 Bilture pr. bolig pr. døgn.
ÅDT (Årsdøgnstrafik)	224 ktj.
Spidstime (12 %)	27 ktj.
Offentlig funktion	<i>Data</i>
Areal	900 m ²
Turrate	28,4 tur/100m ²
ÅDT (Årsdøgntrafik)	256 ktj.
Spidstime (12 %)	31 ktj.
Samlet	<i>Data</i>
ÅDT (Årsdøgnstrafik)	480 ktj.
Spidstime (12 %)	58 ktj.

Trafikdata for projekteret boligområde

I spidstimen vil det nye boligområde altså tilføre 58 køretøjer til krydset Houvej/Strandgade. Dette svarer i gennemsnit til ca. 1 bil hvert minut.

Det nye vejnet

I forbindelse med anlæggelsen af det nye boligområde er krydset Houvej/Strandgade tænkt ombygget til et shared space. Samtidig bliver Havnegade (syd) nedlagt, og adgangsvejen til boligområdet tilsluttes Strandgade øst for krydset i stedet.

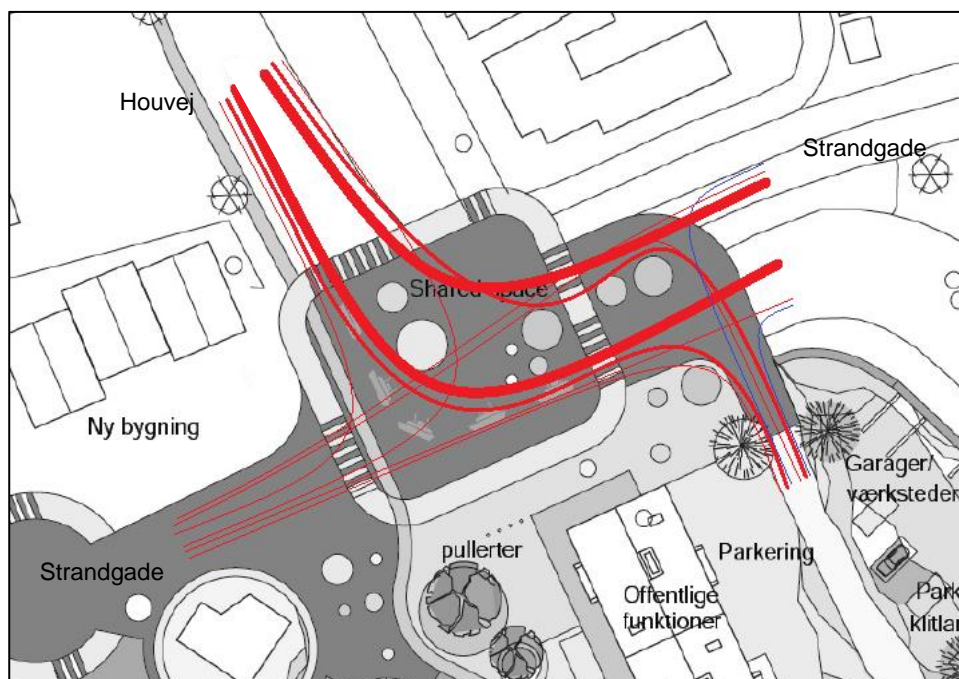


Fremtidigt vejnet

Cyklister til boligområdet og færdhavnen ledes udenom krydset og igennem det nye boligområde. Cyklisterne fra færdhavnen mod Hov by har samme vilkår som tidligere og anvender derfor cykelstien langs Strandgade (øst) og fortsætter herefter ind på Havnegade parallelvej.

Cyklisterne fra boligområde mod Hov by ledes via cykelstien til shared space, hvorefter de skal krydse vejen for at komme på eksisterende cykelrute langs Havnegade parallelvej.

Den fremtidige belastning af krydset forventes at se ud som nedenstående skitse.



Fremtidigt shared space. Rød fed - stor trafikstrøm, Rød mellem - middel trafikstrøm, Rød tynd - mindre trafikstrøm, Blå tynd - ingen forventet trafikstrøm

Konklusion

Det eksisterende kryds har en general lav trafikmængde. Spidstimetrafikken på den primære trafikstrøm (Houvej/Strandgade øst) om eftermiddagen er 212 ktj/time og 28 ktj/time på den sekundære (Strandgade vest). Jævnfør Vejregel "trafikteknik, kapacitet og service niveau" ligger disse trafiktal lavt og en del under grænsen for hvornår det er nødvendigt at foretage en kapacitetsberegning af et prioriteret kryds.

Den ekstra spidstimebelastning på 58 ktj/time fra det nye boligområde vurderes, sammenholdt med de lave eksisterende trafiktal, ikke at give problemer i krydset. Ved færgeafgange fordeler 100 svingende køretøjer fra Houvej til færden sig over en time. Dette er den eneste trafikstrøm trafikanter der kører ud fra det nye boligområde skal tage hensyn til, når der ikke er færgeankomst.

Ved færgeankomst vil det imidlertid være besværligt at komme ud fra det nye boligområde før færgen er tømt. Trafikken fra færgen vil ankomme som en jævn strøm uden opdeling og det kan i denne periode være nødvendigt for trafikanterne fra boligområdet at afvente. Denne punktbelastning forventes maks. at vare omkring 10 min.

Der skal i detailprojekteringen tages hensyn til tilgængelighed i området. Det anbefales at anlægge taktile ledelinjer.

Afbødende foranstaltninger

Det er hensigten, at der etableres et vejanlæg som beskrevet i helhedsplanen med det formål, at få trafikken til at glide let og sikkert.

Odder Kommune vil derudover følge trafikudviklingen i området i løbet af projektets tilblivelse og vurdere om der er behov for yderligere trafikforanstaltninger.

Overvågning

Odder Kommune vil overvåge, at de nævnte forhold vedrørende trafikanlæg og trafikvurderinger, som beskrevet i denne rapport, vil indgå i den videre planlægning og realisering.

Overvågningen skal sikre effekten og en forfølgelse af planens eller projektets vision..

Overvågningsproceduren kan i henhold til Lov om miljøvurdering af planer og programmer afsluttes når det vurderede projekt er gennemført.

6.3 Trafikstøj fra færgehavn

Denne støjberregning omfatter beregning af støj ved boliger som påtænkes opført på sydsiden af Samsøfærgens anløbsplads. Der er taget udgangspunkt i den bebyggelse, der er skitseret i helhedsplanen for Hov Havn.

Støjberregningerne omfatter støj fra person- og lastbiler som kører til eller fra Samsøfærgen. På Hov Havn er der anløb af færgerne til Tunø og Samsø. Ved anløbspladsen er der køområde til køretøjer, som skal med Samsøfærgen – Færgen til Tunø medtager normalt ikke køretøjer. Indeværende rapport indeholder en beregning af støjen ved boliger syd for anløbspladsen.

I beregningsmodellen er medtaget en støjskærm på 2,7 m langs boligområdet, imellem boligerne og opmarchområdet. Beregningerne er udført både med og uden denne skærm.

Vejledende støjgrænser

Nedenstående tabel viser støjgrænser og referencetid for hverdag, weekend, dag og nat for områder til blandet bolig og erhverv (Iht. Miljøstyrelsens vejledning nr. 5/1984).

Blandet bolig og erhverv

<i>Periode</i>	<i>Støjgrænse</i>	<i>Referencetid</i>
Hverdage kl. 7-18	55 dB	8 timer
Lørdag kl. 7-14	55 dB	7 timer
Lørdag kl. 14-18	45 dB	4 timer
Søndag kl. 7-22	45 dB	8 timer
Alle dage kl. 18-22	45 dB	1 time
Alle dage kl. 22-07	40 dB	0,5 time

Vejledningen fra Miljøstyrelsen åbner mulighed for at ændre grænsen mellem nat og dag fra kl. 07 til kl. 06. Tilsvarende åbner vejledningen mulighed for at ændre grænsen mellem aften og nat fra kl. 22 til 23, men der er ikke mulighed for at indsnævre natperioden i begge ender. Det er forudsat, at grænsen mellem nat og dag jf. afsnit 2 ændres fra kl. 7 til kl. 6.45. Herved falder den første ankomst (kl. 6.45) og afgang (kl. 7.00) om morgenen indenfor dagperioden

Støjklider

Det er kun Samsøfærgen, som normalt medtager person- og lastbiler, og derfor er det kun trafik til og fra denne, som er medtaget i beregning af støj mod boligerne. Kilderne til støjberegningen er personbiler og lastbiler, som kører til og fra Samsøfærgen.

Den periode, hvor det er sværest at overholde støjkraevne er i natperioden, hvor der kommer op til 11 personbiler og 3 lastbiler på en halv time. Denne trafikintensitet er derfor anvendt i beregningerne, som denne rapport beskriver.

Kun kørsel på selve opmarchområdet er medtaget i beregningsmodellen, og trafikens støj hen imod havnen er således ikke medtaget.

Som kilde for personbiler og lastbiler er anvendt følgende:

<i>Kilde</i>	<i>Hastighed</i>	<i>Kildehøjde</i>	<i>Kildestyrke, L_{WA}</i>
Kørsel med lastbiler 10-20 km/h, svag acceleration.	15 km/h	1,5 m	101 dB
Kørsel med personbiler 10-20 km/h, svag acceleration.	15 km/h	0,5 m	90 dB

Støjberegningerne er kun gennemført for natperioden, da trafikintensiteten indenfor referenceperioden her er størst. Alle støjberegninger gennemføres i en højde af 1,5 og 4 meter over terræn, samt på facaderne af alle helhedsplanens boliger.

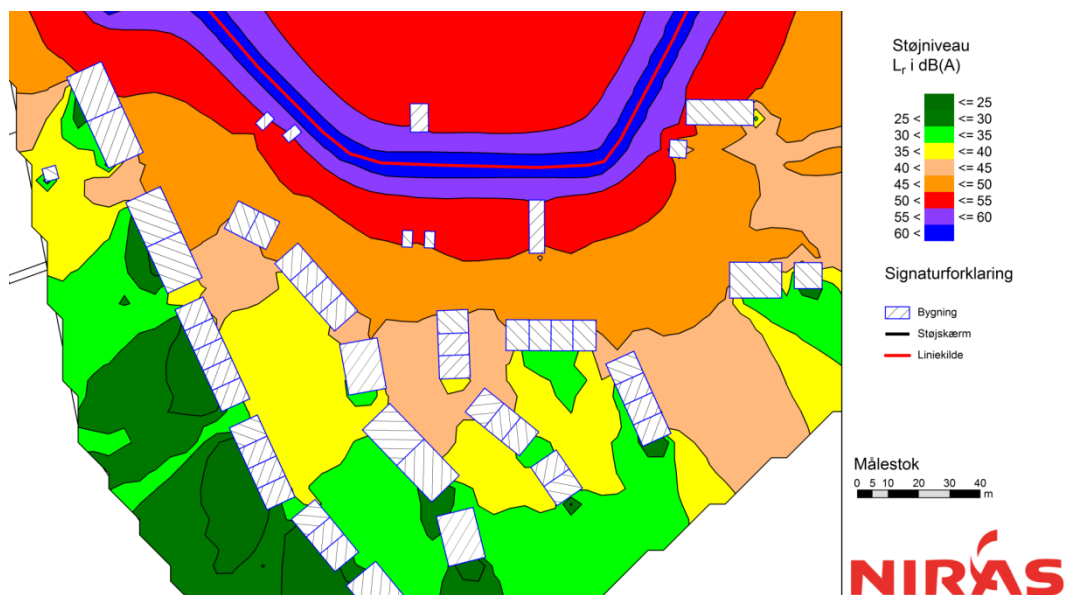
Vurdering af indvirkning på miljøet

Resultater

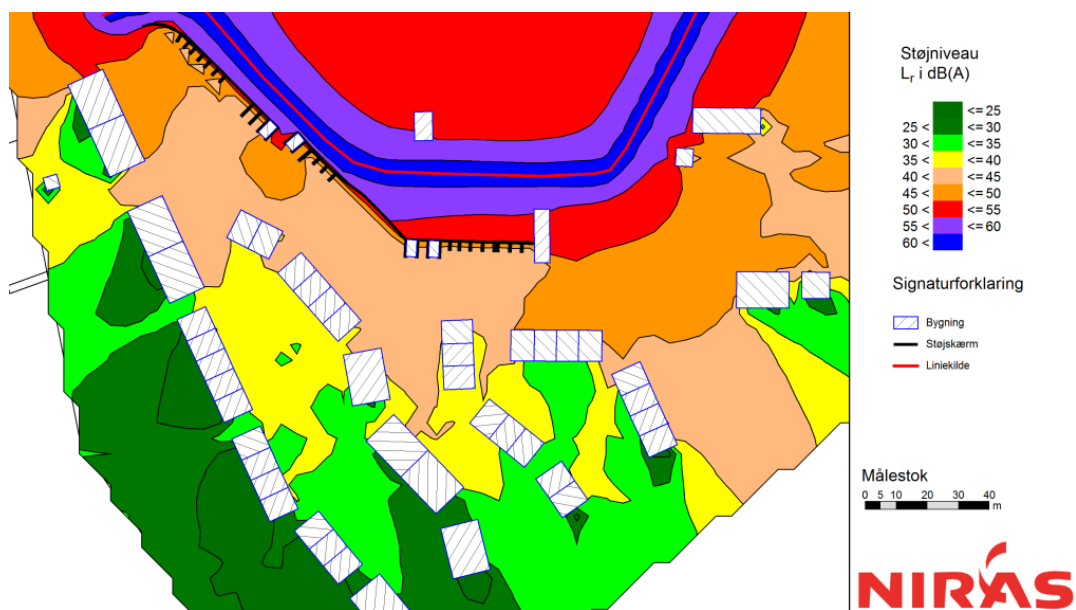
Støjniveauet som følge af trafikken til færgen er beregnet som støjkort (figur 1-4) samt som facadestøjniveauer (figur 5). Kortet med facadestøjniveauer angiver kun det højeste niveau, som er beregnet på den givne facade. Det er således ikke givet at støjgrænser overskrides alle steder på facaden, selvom niveauet angivet på kortet overskrider støjgrænsen.

Støjkortene er beregnet med og uden støjskærm imellem opmarchområdet og boligerne syd for. Beregningerne er udført i højder af hhv. 1,5 m og 4 m over terræn. Som det ses af støjkortene vil fraværet af en støjskærm øge støjniveauet 1,5 m over terræn med op mod 5 dB, mens effekten er mindre 4 m over terræn.

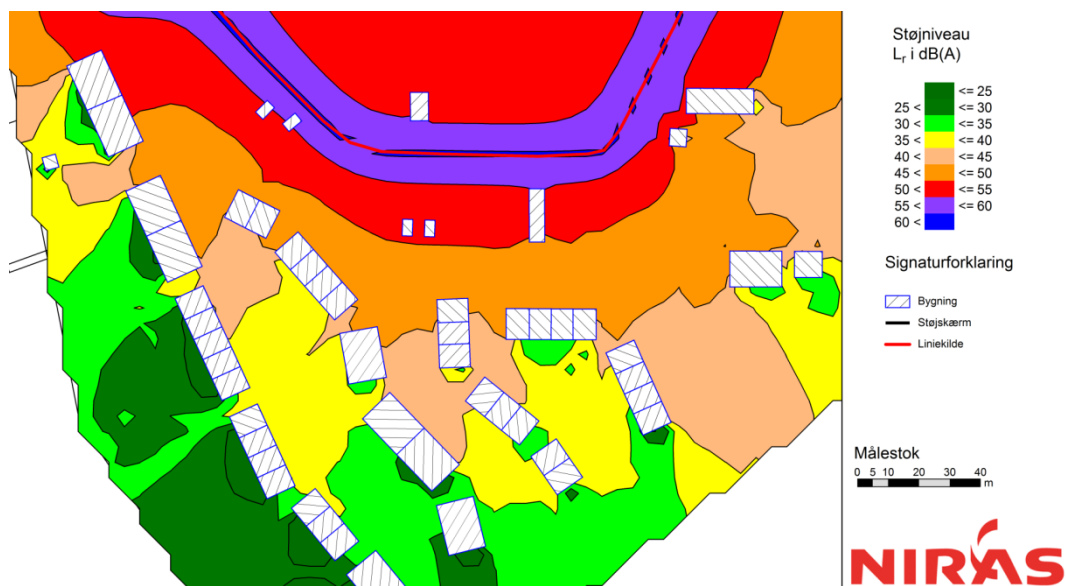
Som det fremgår af støjberegningerne, er der flere facader, som har støjniveauer over de 40 dB, som er grænseværdien for natperioden ved blandet bolig og erhverv. Denne overskridelse vil forekomme uanset, om der placeres en støjskærm imellem opmarchområde og boliger. Støjniveauet vil dog være lavere ved nogle boliger, og udearealerne på terrænet generelt, hvis der opsættes en støjskærm.



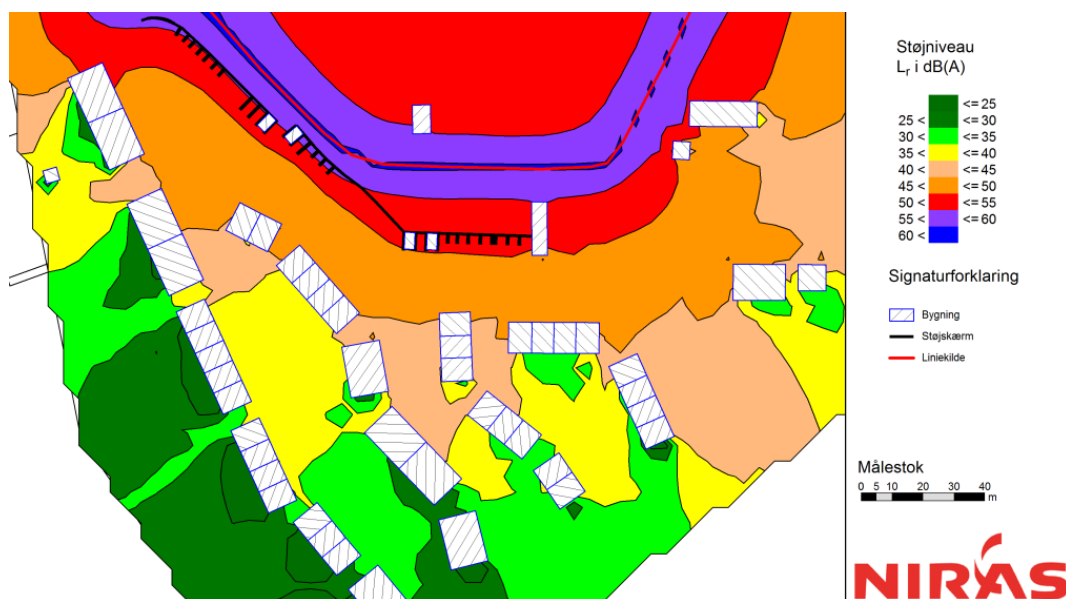
Figur 1 Støjkort 1,5 m højde uden støjskærm



Figur 2 Støjkort 1,5 m højde med støjskærm i 2,7 m højde



Figur 3 Støjkort 4 m over terræn uden støjskærm



Figur 4 Støjkort 4 m over terræn med støjskærm i 2,7 m højde



Figur 5 Facadestøjniveauer med højeste niveau, som er beregnet på den enkelte facade

Afbødende foranstaltninger

I lokalplaner vil der stilles krav om, at der skal etableres ude opholdsarealer og boliger, der overholder miljøstyrelsens vejledende støjgrænser. Der kan stilles krav om støjskærm og særlige støjreducerende vinduer i støjramte facader.

Overvågning

Odder Kommune vil overvåge, at de nævnte forhold vedrørende støjmæssige forhold i boliger og på udendørs opholdsarealer som beskrevet i denne rapport vil indgå i den videre planlægning og realisering.

Overvågningen skal sikre effekten og en forfølgelse af planens eller projektets vision.

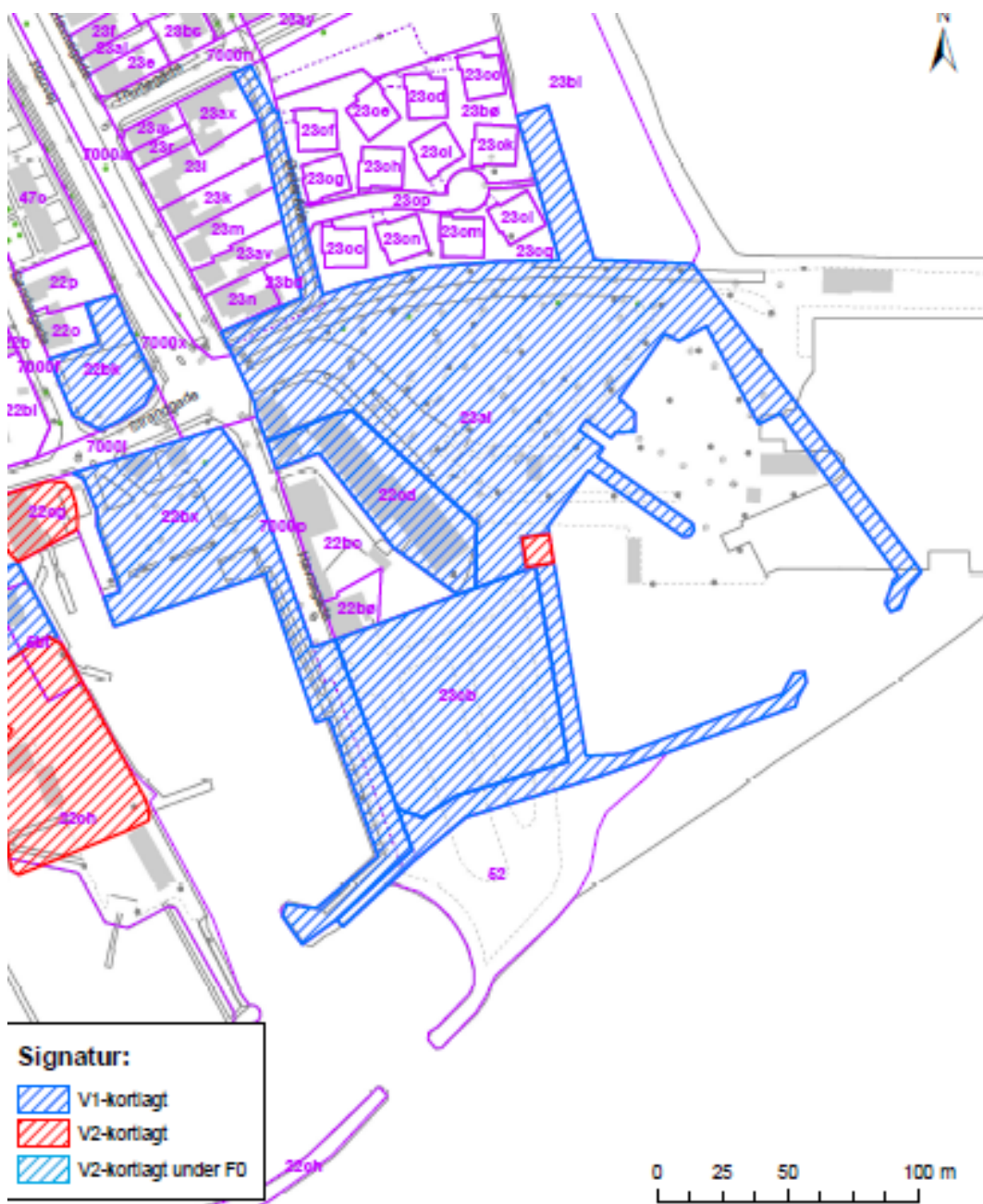
Overvågningsproceduren kan i henhold til Lov om miljøvurdering af planer og programmer afsluttes når det vurderede projekt er gennemført.

6.4 Jordforurening

Hele helhedsplanens område er områdeklassificeret.

Region Midtjylland har kortlagt ejendommene 23al, 22bx og 23cb, Halling by, Halling. Ejendommene 22bx (Havnepladsen) og 23cb (den sydligste del mod havnebassinet) og en del af 23al (arealet mod færgehavnen) er kortlagt på vidensniveau 1 (muligt forurenset) efter jordforureningslovens § 4.

Begrundelsen for kortlægningen er, at der har været beddinganlæg, og der er foregået overfladebehandling af både, forskellige steder på havnens arealer. Erfaringsmæssigt kan disse aktiviteter medføre forurening med tungmetaller, olie og opløsningsmidler.



Derudover er der konstateret forurening på vidensniveau 2 inden for en mindre del af ejendommen 23a.

I V1 kortlagte områder formodes det, at der kan forekomme forurening, og i V2 kortlagte områder er der dokumenteret forurening.

Arealerne er vist på kortet på foregående side.

Vurdering af indvirkning på miljøet

Kommuneplantillæg nr. 2 fastlægger de overordnede rammer for aktiviteter og byggemuligheder i området. Der vil derfor ikke foretages undersøgelser på ejendommene i denne fase. Det vil foregå i forbindelse med projektudvikling og lokalplanlægning.

Som udgangspunkt er ejendommene 23a, 22bx og 23cb, Halling by, Halling kortlagt på vidensniveau 1 (muligt forurenede), og der skal i forbindelse med den fremadrettede planlægning foretages yderligere undersøgelser om der kan konstateres forurening eller ej.

Det konstaterede forureningsområde (på vidensniveau 2) ligger i et område, hvor der i henhold til helhedsplanen skal etableres parkering af biler og både samt opstilling af en støjskærm. Der skal foretages en forureningsundersøgelse med henblik på at vurdere om jorden kan forblive inden for arealet, eller om det skal køres væk.

Konklusion

Der skal foretages nærmere undersøgelser af jordforureningen i forbindelse med lokalplanlægning og projektudvikling med det formål at vurdere, om det forurenede jord kan blive på arealet eller om det skal fjernes.

Bortskaffelsen af forurenede jord skal ske i henhold til gældende retningslinier og lovgivning og vurderes derfor ikke at give anledning til miljøkonflikter.

Afbødende foranstaltninger

Der skal foretages en nærmere undersøgelse af jordforureningen med det formål at vurdere, om det forurenede jord kan blive på arealet eller om det skal fjernes.

Overvågning

Odder Kommune vil overvåge, at de nævnte forhold vedrørende jordforurening som beskrevet i denne rapport vil indgå i den videre planlægning og realisering.

Overvågningen skal sikre effekten og en forfølgelse af planens eller projektets vision..

Overvågningsproceduren kan i henhold til Lov om miljøvurdering af planer og programmer afsluttes når det vurderede projekt er gennemført.

7. Kumulative effekter

Ved en realisering af kommuneplantillæggets rammer for nye aktiviteter og bebyggelse skal der forinden være tilvejebragt nærmere beskrevet bebyggelsesprojekter og lokalplaner. Dette afsnit tager ikke højde for, at der i forbindelse med den forestående planlægning, vil blive givet mulighed for yderligere tiltag end beskrevet i kommuneplantillæg nr. 2.

Realiseringen af kommuneplantillæggets muligheder for ny bebyggelse vurderes ikke at have kumulative effekter, og der vurderes ikke at være mulighed for at etablere yderligere bebyggelse eller aktiviteter i området.

De miljømæssige påvirkninger vurderes at være omfattet i nærværende miljørapport.

8. Vedtagelse / offentliggørelse

Miljørapporten udarbejdes sideløbende med forslaget til kommuneplantillæg og følger dettes høringsperiode. Offentligheden og berørte parter får derfor mulighed for at udtale sig om planforslaget og miljøvurderingen. Miljøvurderingsrapporten fremlægges i offentlig høring sammen med kommuneplanforslaget, således at offentligheden kan forholde sig til planens indvirkning på miljøet