

Bilag B:

Samlede høringsvar – afgrænsning af miljøkonsekvensvurdering – vejprojekt Tankedalsvej

1. Kolding Kommune, Planafdelingen

Anne Buur Ogilvie

Jeg har skimmet det vedlagte materiale. Så vidt jeg kan se, berører linjeføringen ikke de bevaringsværdige landskaber i kommuneplanen (hverken 2017 eller 2021), medmindre jeg overser noget?

For at sikre bedst mulig indpasning i landskabet, bør terrænregulering og omfanget af belysning og skiltning begrænses til det nødvendige. Med forbehold for at omfang og karakter af belysning og skiltning ikke er nærmere illustreret, vurderes projektet dog ikke at medføre en påvirkning af landskabet der udløser behov for miljøvurdering.

2. Kolding Kommune, Vandløbsteam

Kenn Bøgeløkke Christoffersen

Vi er enige i, at vi som vandløbsmyndighed skal forholde os til § 3-beskyttet natur/vandløb og håndteringen af overfladevand i forbindelse med miljøvurderingen.

Ud over dette vurderer vi, at det i miljøvurderingen skal belyses om projektet kan have indflydelse på den eksisterende gode økologiske tilstand i Seest Mølleå, på strækningen neden for det tilløb der udledes til.

3.

Kolding Kommune, Industriteam

Elin Korsholm Laugesen

Anlægsarbejdet er omfattet af en lokal forskrift for midlertidige bygge, anlægs og nedrivningsaktiviteter. Heri er der mere præcise tidspunkter og grænseværdier, som projektet kan holdes op i mod. Pkt 14 og 15. https://www.kolding.dk/media/ycyd24ah/forskrift_for_midlertidige_bygge-og_anl%C3%A6gsaktiviteter-1.pdf

Enig med at støjforholdene efter projektet er gennemført, skal vurderes med udgangspunkt i trafiks modelberegninger for den fremtidige trafikmængde, som vil påvirke beboelser i området. Pkt. 16

Det bør undersøges om der ikke er miljøkvalitetsnormer, der er overskredet ved boliger i det åbne land. Vejledende grænseværdier for trafikstøj bør vurderes, medmindre det er vurderet ved selve erhvervsområdet. - " Kan projektet påvirke områder, hvor fastsatte miljøkvalitetsnormer allerede er overskredet"

Støjforhold under og efter anlægsfasen bør indgå under emner, der bør vurderes ved miljøkonsekvensvurderingen. – "konklusion"

4.

Kolding Kommune, Jordteam og Grundvandsteam

Julie Ulrich Fausbøll

Jordteamet:

Hvis det tænkes at den opgravede jord skal anvendt til etableringen af støjvolde, så skal disse overholde vilkår omkring terrænregulering jævnført gældende lokalplaner.

Grundvandsteam:

Tilladelse til grundvandssænkningen skal søges separat og skal indeholde VVM skema og risikovurdering i forhold til omgivelserne. Ansøgningen skal sendes vandforsyningspostkassen på mail:

vandforsyning@kolding.dk

5.

Kolding Kommune, Naturteam

Søren Mikael Brandt-Møller

Natura 2000-område Svanemosen:

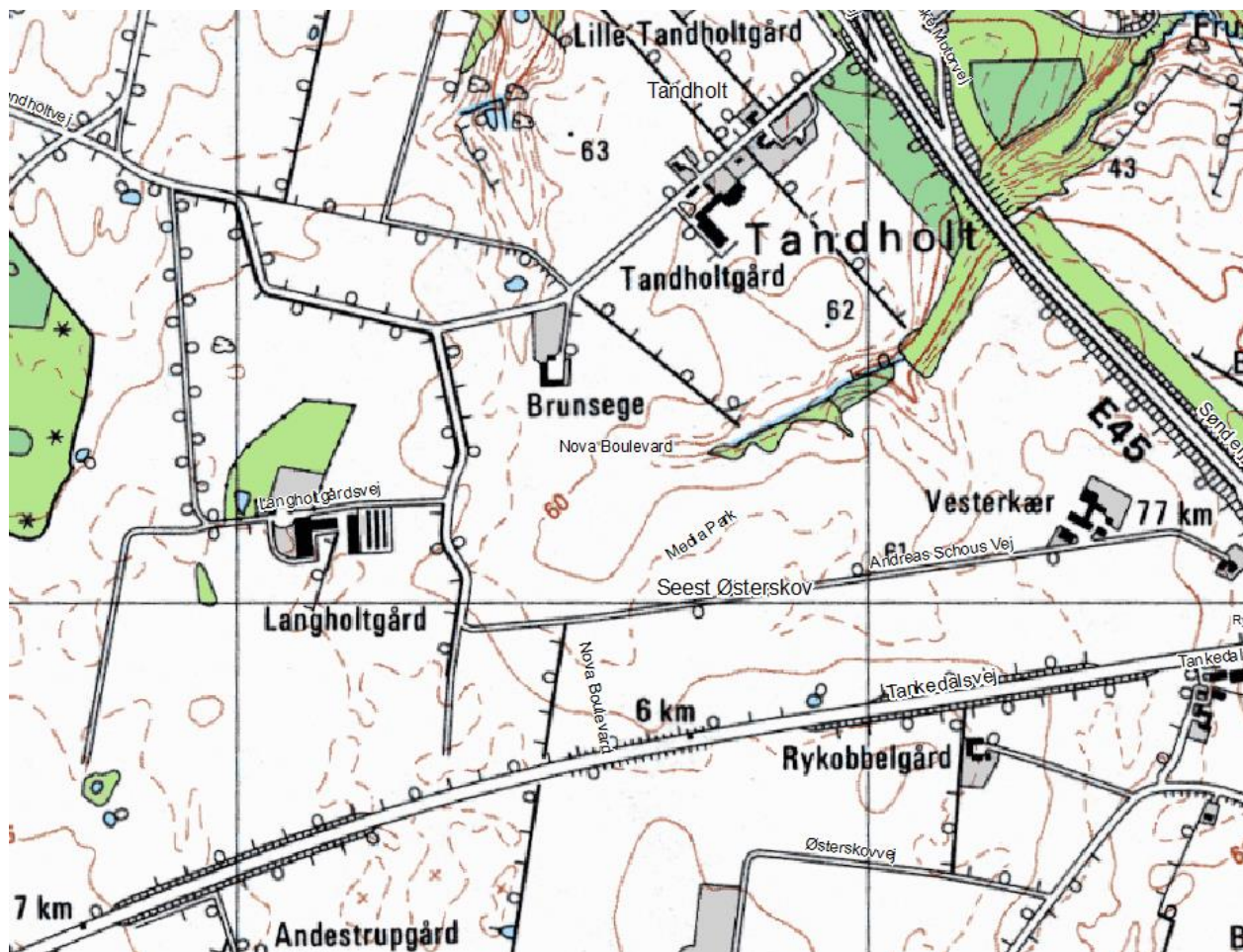
Projektet vurderes ikke at påvirke N2000-området Svanemosen grundet afstanden og projektets karakter.

Note: Vejvandet fra området ledes via recipient til Natura 2000-området Lillebælt. Det vurderes dog, at evt. vejsalt og miljøforurenende stoffer (spildt på vejen ved uheld/andet) vil blive opsamlet eller bundet til regnvandsbassin/anden recipient, inden de når Lillebælt, og derfor ikke i betydeliggrad vil påvirke N2000-området Lillebælt. Endvidere vurderes, at vejbelægningen og den deraf øgede vandafstrømning til Lillebælt ikke vil påvirke N2000-området.

Gennembrud af diger:

Der foretages gennembrud af beskyttede diger efter museumslovens § 29a 2-3 steder, og der skal derfor ansøges om dispensation hos Kolding Kommune til gennembrudene.

Den vejledende registrering af diger er ikke helt korrekt for det pågældende område, så der påvirkes sandsynligvis et beskyttet dige, som ikke er med i den vejledende registrering af beskyttede diger. Her er et klip fra 4 cm kortgrundlaget, der med fed stregsignatur angiver, hvilke diger der er tilstandsbeskyttede.



Natur & Vand i Kolding Kommune har tilset stedet sammen med planmyndigheden, og kommunen vurderer, at der vil kunne meddeles de nødvendige dispensationer til anlægsarbejdet under forudsætningen, at indgrebene reduceres så meget som muligt.

Natur & Vand er i øvrigt i færd med at kortlægge og beskrive et større antal gamle diger i lokalplanområdet med henblik på afrapportering til planmyndigheden om digernes udbredelse, karakter og bevaringsværdi til brug for planlægningsarbejdet.

Faunapassage:

Det er ikke oplyst i ansøgningsmaterialet, hvor meget trafik, man forventer på vejen, når lokalplanområdet er fuldt udbygget. Da lokalplanen danner grundlag for etablering af et stort industriområde, med højlager og transportcenter må vi forvente, at der vil være tung trafik til og fra området, samt igennem området, hele døgnet rundt. Herunder også i de tidlige morgentimer samt i skumringen, hvor dyrelivet er særligt aktivt.

Vejen gennemskærer en økologisk forbindelse/Grønt danmarkskort (se kortet herunder). Vejen kommer således til at adskille områder med krat, læhegn og små skove, dvs. områder, der er levesteder for hjemmehørende dyr og planter. Det må desuden antages, at det dige, som vejen løber parallelt med, i dag danner en grøn korridor for dyrelivet i området.

Behovet for en faunapassage afhænger dels af dimensionerne på vejanlægget og den forventede trafik på vejen – og dels af det dyreliv, som er tilknyttet de områder, som adskilles ved etableringen af vejen tværs gennem den grønne forbindelse.

I kommuneplanen står, at vi ved anlæggelse af veje, der vil afskære en økologisk forbindelse vil stille krav om tiltag, der sikre hensynet til en mere sammenhængende natur eller krav om etablering af faunapassager, hvor der er behov for dette (se udsnit fra Trekantområdets Kommuneplan herunder).

Etableringen af nye veje i det åbne land kan betyde, at de vilde dyrs levesteder fragmenteres yderligere. Dels ved at etableringen af nye veje medvirker til at reducere det totale areal af egnede levesteder, og dels ved at nye veje kommer til at fungere som nye barrierer for spredningen af individer mellem bestandene. Nogle arter undgår helt de åbne arealer, som veje udgør, mens andre arter forsøger at krydse vejene med risiko for at blive påkørt.

For at mindske den negative påvirkning, som et vejanlæg, der gennemkærer en økologisk forbindelseslinje har på dyrenes mulighed for naturlig migration, og for at efterkomme kommuneplanens retningslinje for økologiske forbindelseslinjer, har Naturmyndigheden anbefalet, at der etableres en faunapassage under den planlagte vejstrækning.

En faunapassage skal tilpasses de relevante arters behov. I åbne områder og ved skovkanter, læhegn, markskel, grøfter eller andre naturlige ledelinjer er det rådyr, harer, ræve, grævlinger, pindsvin og mårdyr, der har behov for at krydse vejanlægget. Det er vigtigt ikke at fokusere så meget på enkeltarter eller artsgrupper, men i stedet forsøge at etablere en faunapassage, der kan sikre et bredere udvalg af mindre og mellemstore pattedyr samt padder, en fri passage under vejanlægget.

Naturteamet har anbefalet, at der i forbindelse med anlæggelsen af vejen etableres en faunapassage i den økologiske forbindelse, der skal sikre mulighed for færdsel af store pattedyr som ræv, grævling, rådyr o.lign. mellem skoven vest for lokalplanområdet og naturområder øst for lokalplanområdet. Vi vurderer umiddelbart, at en faunapassage - en vejbro med en højde på 4 m ville kunne sikre fri passage for dyrelivet. Faunapassagen anbefaler vi etableret efter vejreglerne i Faunapassager- En Vejledning, Vejdirektoratet, august 2020.

Det er dog muligt, at en så stor faunapassage ikke er nødvendig – men dette afhænger af bl.a. den kommende trafik på vejen og evt. størrelsen på vejanlægget – ved lav trafik vil råvildt og andre store pattedyr fortsat kunne krydse vejanlægget forholdsvis uhindret – således vil der udelukkende være et behov for en passage til de mindre pattedyr m.v.

Vi anbefaler derfor, at det bør undersøges yderligere, hvilken dimensioner en faunapassage i den økologiske forbindelse skal have for at tilgodese dyrelivet på stedet.



3.4.2 Retningslinje for økologiske forbindelser, potentielle økologiske forbindelser og potentielle naturområder

Økologiske forbindelser og potentielle økologiske forbindelser

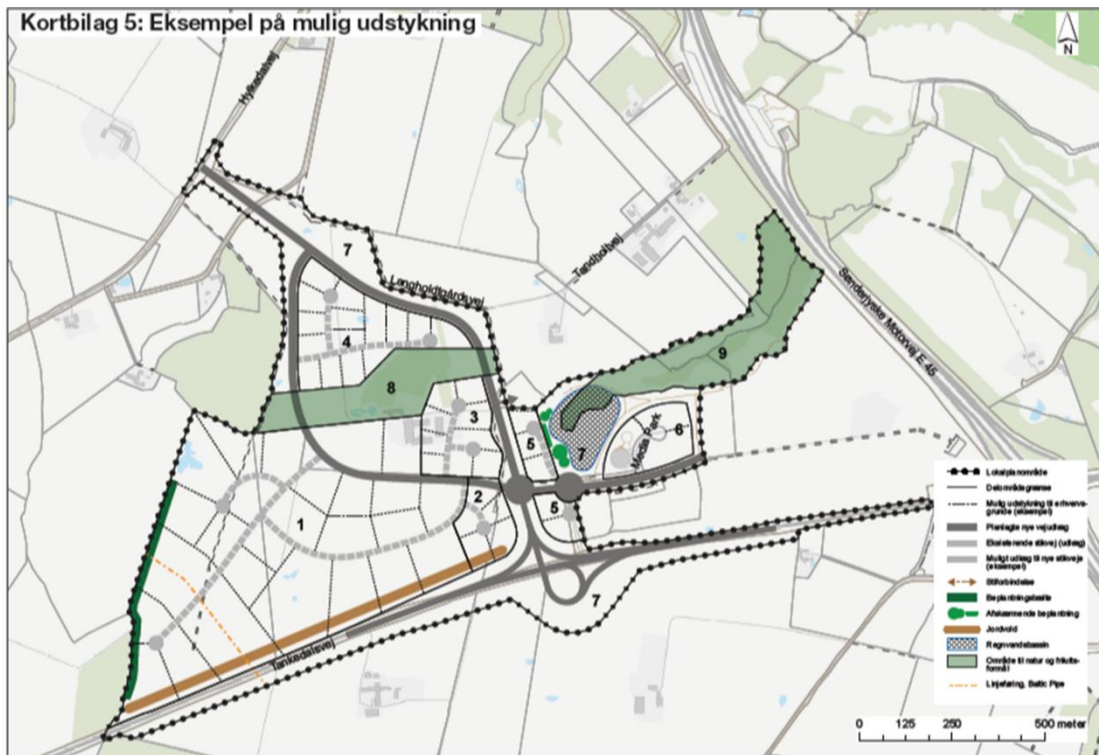
I de økologiske forbindelser og potentielle økologiske forbindelser skal dyr og planter naturlige bevægelsesveje styrkes. Her må ændringer i arealanvendelsen, bl.a. etablering af nye, større anlæg, ikke i væsentlig grad forringe dyre- og plantelivets spredningsmuligheder.

Ved byggeri, anlæg eller ombygning af veje, jernbaner eller lignende, der vil afskære en økologisk forbindelse, skal der stilles krav om tiltag, der sikrer hensynet til en mere sammenhængende natur, eller der skal etableres faunapassager, hvor der er behov for det.*

Økologiske forbindelser og potentielle økologiske forbindelser inden for byzone skal styrke byernes rekreative og naturlige miljøer og indgå og friholdes som rekreative forbindelser ud til det omkringliggende åbne land.

Supplerende vurdering i forhold til øvrige planlagte veje inden for lokalplanområdet.

I lokalplanen for området lægges op til endnu en gennemskæring af den økologiske forbindelse kun få hundrede meter fra det vejanlæg, som denne høring vedrører. Etableringen af to veje gennem den grønne forbindelse vil øge fragmenteringen yderligere, og vil være en yderligere forringelse af levedmulighederne for flere arter.



Beskyttet natur (§3-natur):

Der er ikke beskyttet natur på eller lige op ad arealet, hvor vejen etableres. Der ligger enkelte mindre søer i nærområdet – disse må ikke påvirkes af projektet. Der gøres i den forbindelse opmærksom på, at vejvand ikke må ledes til beskyttet natur, da det kan indeholde vejsalt og andre stoffer, der er fremmede for naturen.

Bilag IV-arter

EU har udpeget en gruppe dyre- og plantearter, der er særligt sårbare og truede. Arterne fremgår af Habitatdirektivets bilag IV, og de kaldes derfor i daglig tale for bilag IV-arter. Alle former for forsættlig indfangning eller drab på bilag IV-arter er ulovlig. Derudover er forsættlig forstyrrelse af disse arter, især i perioder, hvor dyrene yngler, udviser yngelpleje, overvintrer eller vandrer også forbudt.

Det skal vurderes om vejprojektet vil medføre en væsentlig påvirkning af eventuelle bilag IV-arter i området. Der er ikke direkte kendskab til bilag IV-arter på eller i umiddelbar nærhed af vejtracéet. Arealet består af agerjord, der indtil fornyeligt har været i omdrift samt levende hegn (læbælte). Det kan dog ikke udelukkes, at der findes bilag IV-arter i nærområdet.

Kommunen har bl.a. kendskab til, at der lever birkemus i Hylkedalen, der ligger omkring 1000 m fra arealet, hvor vejen etableres. Birkemusen lever i områder med tæt bundvegetation og høj fugtighed, dvs. i fugtig skov, skoveng, højmoser og ellesump. I vinterperioden foretrækker den dog vel drænet jord gerne på stejle skrænter. Selvom birkemusen stiller forskellig krav til sommer- og vinteropholdssted opfylder arealet, hvor vejen etableres ikke kravene til biotopen. Arealet er for fladt, tørt og ligger umiddelbart ikke i tilknytning til en våd ådalsbund, hvor musene kan fouragere.

Flagermus har egnede yngle- eller rastelokaliteter ved skove, særligt ældre træer, og der fourageres ofte ved læhegn, småskove, haver og bygninger, græsarealer, vandflader og vandløb.

I det tilfælde, at det er nødvendigt at fælde ældre træer i forbindelse med anlæggelsen af vejen, så skal det undersøges om disse kan være sommer- og vinteropholdssted for flagermus. I henhold til artsfredningsbekendtgørelsen må hule træer og træer med spættehuller kun fældes i september og oktober måned. Fældes enkelte træer i denne periode vurderes det, at der i nærområdet er flere ældre træer, hvor flagermusene vil kunne finde egnede levesteder.

Det vurderes, at flagermus til fouragere mellem små skovene/inden for den økologiske forbindelse.

Det vurderes, at en fældning af enkelte træer i forbindelse med anlæggelsen af vejen ikke vil påvirke den økologiske funktionalitet af raste- og yngleområder for flagermus. Endvidere vurderes, at flagermusenes fourageringen hen over området ikke i betydelig grad vil blive påvirket af projektet.

Markfirben foretrækker solvendte sandede skrånninger med lav vegetation. Træffes på heder, klitter, overdrev og råstofgrave, vej- og jernbaneskrånninger. Arealet er ikke et typisk levested for markfirben.

Stor vandsalamander holder til ved solbeskinnede, rene vandhuller med god plantevækst, helst i eller i nærheden af skov. Arten findes sjældent i vandhuller med fisk, som æder æg og unger. I vinterhalvåret overvintrer de frostfrie steder som f.eks. brønde, kældre mv. Det er ikke sandsynligt at finde stor vandsalamander på arealet, hvor vejtraceet etableres.

På baggrund af ovenstående vurderes projektet ikke at have skadelig virkning på bestandene af bilag IV-arter eller at beskadige eller ødelægge yngle- eller rasteområder for de nævnte arter.

Rødlistede arter:

Vejen etableres på landbrugsjord, der indtil fornyeligt har været i omdrift. Der er ingen kendte registreringer at rødlistede arter i området og det vil være usandsynligt at finde dem på projektområdet. (de arter der er nævnt på skemaet vurderes ikke at leve lige i nærheden af projektområdet)

6.

Museum Sønderjylland

Mette Sørensen

Museet har udarbejdet en arkæologisk udtalelse i henhold til Museumslovens §25 vedr. vejprojekt ved Tankedalsvej på matr. 93 mfl. Seest By ejerlav, Seest (Kolding Kommune).

Se venligst vedhæftede pdf.

Vi har tidligere udtalt os i forbindelse med lokalplanlægningen af området i 2021, hvorfor kortbilaget indeholder både dette fra 2021 samt relevant materiale for denne aktuelle høring.

Vores vurdering i forhold til miljøvurderingen er, at der vil ske påvirkning af arkæologiske landskabstræk ved etableringen af vejen. Derfor vil vores kryds i myndighedsskemaet skulle sættes i **JA** under dette punkt på s. 18.

7. Kolding Kommune, Industri

Anders Christian Rasmussen

Bemærkning til punkt 15 i miljøvurderingen (screening). Kolding Kommune har udarbejdet en forskrift for midlertidige nedrivnings-, bygge- og anlægsaktiviteter. Den kan man jo henvise til.

<https://www.kolding.dk/borger/bolig-byggeri-og-flytning/byggeri/stovende-og-stojende-midlertidige-aktiviteter/>

Til punkt 16. Der mangler 10 årig fremskrivning af trafikstøjberegninger dels fra intern kørsel i erhvervsområdet og dels fra den forøgede kørsel på Tankedalsvej og Hylkedalvej i forhold til nærmeste naboer.