



Udviklingsplan Svendborg Havn

MILJØRAPPORT

SVENDBORG KOMMUNE, TEKNIK OG MILJØ



Svendborg
Kommune



cittaslow - Svendborg

INDHOLD

| | | |
|--------|---|----|
| 1. | Ikke-teknisk resumé | 5 |
| 1.1. | Afgrænsning af miljørapporten | 5 |
| 1.2. | Miljøvurdering..... | 5 |
| | Biologisk mangfoldighed | 5 |
| | Befolkningens sundhed og støj | 5 |
| | Trafik | 5 |
| | Klimatiske faktorer..... | 5 |
| | Kulturarv og landskab | 6 |
| | Rekreative forhold | 6 |
| 1.3. | Kumulative forhold | 6 |
| 1.4. | Afværgeforanstaltninger..... | 6 |
| 1.6. | Samlet vurdering af planlægningen | 6 |
| 2. | Indledning | 8 |
| 3. | Hvad er en miljøvurdering? | 9 |
| 3.1. | Processen for en miljøvurdering | 9 |
| 3.2. | Funktional adskillelse | 11 |
| 4. | Høringer | 13 |
| 4.1. | Første offentlige høring..... | 13 |
| 4.2. | Anden offentlige høring..... | 13 |
| 4.2.1. | Resumé af indkomne høringssvar til anden offentlige høring..... | 13 |
| 5. | Beskrivelse af plan | 14 |
| 5.1. | Fremtidens havn 2014..... | 14 |
| | Frederiksø - kultur- og erhvervsøen..... | 14 |
| | Jessens Mole | 15 |
| | Nordre Kaj..... | 15 |
| | Østre Kaj / Østre Havnevej - erhverv i centrum..... | 16 |
| 5.2. | Åbning af Kobberbækken | 18 |
| 5.3. | Godsbanearealet | 19 |
| 5.4. | Den Blå Kant | 20 |
| 5.5. | Havnepladsen med ny færgeterminal | 21 |
| 5.6. | Kullinggade boligudvikling | 21 |
| 5.7. | Geohavnepark | 22 |
| 5.8. | Havvandsvarmepumpe..... | 22 |
| 5.9. | Tidsplan..... | 22 |

| | | |
|-------|---|----|
| 5.10. | 0-alternativ | 23 |
| 5.11. | Alternativer..... | 23 |
| | Scenarie 1..... | 23 |
| | Scenarie 2..... | 24 |
| 6. | Metode..... | 26 |
| 6.1. | Sandsynlighed..... | 26 |
| 6.2. | Påvirkningens geografiske udbredelse | 26 |
| 6.3. | Påvirkningsgrad | 27 |
| 6.4. | Påvirkningens varighed..... | 27 |
| 6.5. | Samlet vurdering | 27 |
| 6.6. | Kumulative effekter | 28 |
| 6.7. | Afværgetiltag | 28 |
| 6.8. | Kendte miljøforhold i dag..... | 29 |
| 7. | Afgrænsning af miljørapporten..... | 30 |
| | 7.1.Parametre inkluderet jævnfør afgrænsningsnotat..... | 31 |
| 8. | Forhold til anden planlægning og lovgivning..... | 32 |
| 9. | Miljøvurderinger af påvirkninger | 32 |
| 9.1. | Biologisk mangfoldighed | 32 |
| | Nuværende status og evt. miljømål..... | 32 |
| | Påvirkninger fra planen..... | 35 |
| | Vurdering | 36 |
| | Kumulative påvirkninger | 38 |
| | Afværgeforanstaltninger..... | 38 |
| | Samlet vurdering af påvirkninger på biologisk mangfoldighed | 38 |
| 9.2. | Befolkning, menneskers sundhed | 38 |
| | Nuværende status og evt. miljømål..... | 38 |
| | Påvirkninger fra plan | 39 |
| | Vurdering | 39 |
| | Kumulative påvirkninger | 39 |
| | Afværgeforanstaltninger..... | 40 |
| | Samlet vurdering af påvirkninger..... | 40 |
| 9.3. | Trafik | 40 |
| | Nuværende status og evt. miljømål..... | 40 |
| | Påvirkning fra planen | 41 |
| | Vurdering | 41 |
| | Kumulative påvirkninger | 43 |

| | |
|--|----|
| Afværgeforanstaltninger..... | 43 |
| Samlet vurdering af påvirkninger på trafikale forhold..... | 43 |
| 9.4. Jord..... | 44 |
| Nuværende status og evt. miljømål..... | 44 |
| Påvirkninger fra plan..... | 45 |
| Vurdering..... | 45 |
| Kumulative påvirkninger..... | 45 |
| Afværgeforanstaltninger..... | 45 |
| Samlet vurdering af påvirkninger..... | 45 |
| 9.5. Grundvand..... | 45 |
| Drikkevandsinteresser og vandforsyningsplan..... | 45 |
| Nuværende tilstand og evt. miljømål..... | 47 |
| Påvirkninger fra planen..... | 49 |
| Vurdering..... | 49 |
| Kumulative påvirkninger..... | 49 |
| Afværgeforanstaltninger..... | 49 |
| Samlet vurdering af påvirkninger på grundvand..... | 49 |
| 9.6. Klimatiske faktorer..... | 50 |
| Nuværende tilstand og evt. miljømål..... | 50 |
| Påvirkning fra planen..... | 50 |
| Vurdering..... | 51 |
| Kumulative påvirkninger..... | 52 |
| Afværgeforanstaltninger..... | 52 |
| Samlet vurdering af påvirkninger på klima..... | 52 |
| 9.7. Materielle goder..... | 53 |
| Nuværende status og miljømål..... | 53 |
| Påvirkninger fra planen..... | 53 |
| Vurdering..... | 53 |
| Kumulative påvirkninger..... | 54 |
| Afværgeforanstaltninger..... | 55 |
| Samlet vurdering af påvirkninger på materielle goder..... | 55 |
| 9.8. Kulturarv og arkæologi..... | 55 |
| Nuværende status og miljømål..... | 55 |
| Påvirkninger fra planen..... | 55 |
| Vurdering..... | 56 |
| Kumulative påvirkninger..... | 56 |

| | |
|---|----|
| Afværgeforanstaltninger | 56 |
| Samlet vurdering af påvirkninger på kulturarv og arkæologi | 56 |
| 9.9. Landskab og visuel påvirkning | 57 |
| Nuværende status og miljømål | 57 |
| Påvirkninger fra planen | 57 |
| Vurdering | 57 |
| Kumulative påvirkninger | 58 |
| Afværgeforanstaltninger | 58 |
| Samlet vurdering af påvirkninger på landskab og visuel påvirkning | 58 |
| 9.10. Rekreative forhold | 58 |
| Nuværende status og miljømål | 58 |
| Påvirkninger fra planen | 58 |
| Vurdering | 59 |
| Kumulative påvirkninger | 59 |
| Afværgeforanstaltninger | 60 |
| Samlet vurdering af påvirkninger på rekreative forhold | 60 |
| 9.11. Sejlads | 60 |
| Nuværende status og miljømål | 60 |
| Påvirkninger fra planen | 61 |
| Påvirkninger fra planen | 61 |
| Vurdering | 62 |
| Kumulative påvirkninger | 62 |
| Afværgeforanstaltninger | 62 |
| Samlet vurdering af påvirkninger på Sejlads | 62 |
| 9.12. Hydrografiske forhold og kystmorfologi | 62 |
| Påvirkninger fra planen | 64 |
| Vurdering | 65 |
| Kumulative påvirkninger | 66 |
| Afværgeforanstaltninger | 66 |
| Samlet vurdering af påvirkninger på Hydrografi og Kystmorfologi | 66 |
| 10. Opsamling på Kumulative påvirkninger | 68 |
| 11. Opsamling på afværgeforanstaltninger | 68 |
| 12. Opsummering | 69 |
| 13. Bilagsliste | 71 |

1. IKKE-TEKNISK RESUMÉ

1.1. AFGRÆNSNING AF MILJØRAPPORTEN

Miljørapporten er udarbejdet for at vurdere de miljømæssige konsekvenser af udviklingsplanen for Svendborg Havn. Planen omfatter projekter som boligbyggeri, erhvervsudvikling, klimatilpasning og forbedring af rekreative områder. Rapporten er afgrænset til at analysere de mest væsentlige miljøparametre, herunder biologisk mangfoldighed, klimatiske faktorer, befolkningens sundhed, støj, trafik, kulturarv, landskab og rekreative forhold. Fokus er på at identificere både negative og positive miljøpåvirkninger og at vurdere, hvordan disse kan håndteres for at sikre bæredygtig udvikling. Afgrænsningen er sket i samarbejde med relevante myndigheder som Miljøstyrelsen og Slots- og Kulturstyrelsen.

Rapporten vurderer planens konsekvenser ud fra eksisterende forhold, hvor fx påvirkning af beskyttet natur, potentielle ændringer i klimaet og påvirkning af særligt beskyttede arter bliver analyseret. Et centralt aspekt er også, hvordan udviklingen balancerer økonomiske, sociale og miljømæssige hensyn.

1.2. MILJØVURDERING

Udviklingsplanens gennemførelse kan føre til både midlertidige og langsigtede miljøpåvirkninger på flere områder:

Biologisk mangfoldighed

Planen har potentiale til at forbedre biodiversiteten i visse områder, især gennem åbningen af Kobberbækken. Denne genåbning vil styrke vandmiljøet og skabe bedre livsbetingelser for fisk og smådyr, der ellers er påvirket af spærringer. På den anden side kan byggeaktiviteter og øget trafik midlertidigt forstyrre lokale dyrearter, herunder flagermus og småfugle. Det vurderes, at der ikke er nærliggende Natura 2000-områder, men forekomsten af bilag IV-arter som marsvin og flagermus kræver, at der tages særlige hensyn.

Befolkningens sundhed og støj

Miljørapporten fremhæver, at anlægsarbejder og øget aktivitet i havneområdet kan føre til støjgener. Dog forventes de langsigtede effekter at være positive, da grønne områder, nye rekreative faciliteter og bedre byrum vil styrke livskvaliteten og fremme sundhed.

Trafik

Udviklingsplanen vil øge trafikmængden i og omkring havneområdet, både som følge af øget erhvervsaktivitet og nye boligprojekter. Planen lægger vægt på at skabe bedre forbindelser for cyklister og gående, hvilket kan reducere behovet for biltrafik. Trafikstøj og luftforurening vil blive overvåget og håndteret gennem konkrete foranstaltninger som trafikregulering.

Klimatiske faktorer

En væsentlig del af planen fokuserer på klimatilpasning og reduktion af CO₂-udledning. Delplanen

"Den Blå Kant" der skal beskytte havneområdet mod højvandsændelser og de delplaner der indbefatter nybyggeri, er afgørende i denne sammenhæng. Samtidig vil en planlagt havvandsvarmepumpe bidrage til en mere bæredygtig energiforsyning ved at udnytte havvand som en vedvarende energikilde.

Kulturarv og landskab

Svendborg Havn er et område med stor historisk og kulturel betydning. Udviklingsplanen tager hensyn til dette ved at bevare og fremhæve eksisterende kulturhistoriske elementer, såsom fredede bygninger og industrimiljøer. Slots- og Kulturstyrelsen har påpeget, at havnen er én af Danmarks syv velbevarede industrihavne, og det har ført til særlige hensyn i udformningen af projekterne. Landskabsmæssigt kan byggeri på Jessens Mole og Nordre Kaj blive designet til at sikre visuel sammenhæng mellem byen og havneområdet.

Rekreative forhold

Udviklingsplanen sigter mod at forbedre områdets tilgængelighed og rekreative værdi. Projekter som Geohavneparken og genåbningen af Kobbervækken vil skabe nye grønne områder og forbindelser langs vandet og gøre området mere attraktivt for både borgere og turister.

1.3. KUMULATIVE FORHOLD

Kumulative forhold er forhold, hvor en eller flere delplaner bidrager hver især til en samlet miljøpåvirkning. For eksempel ved at planer udføres samtidigt og støj fra anlæg blander sig med hinanden eller ved at CO₂-udledninger fra flere nybyggerier samlet vil kunne overskride fastsatte mål. Der er identificeret sandsynlige kumulative påvirkninger ved nogle af de vurderede miljøparametre.

1.4. AFVÆRGEFORANSTALTNINGER

I de tilfælde hvor en miljøpåvirkning er vurderet til at være moderat eller væsentlig kan man udpege og anvende afværgeforanstaltninger som kan reducere påvirkningsgraden, således at en plan kan gennemføres uden væsentlig miljøpåvirkning.

Der er identificeret mulige behov for afværgeforanstaltninger mod påvirkninger fra udviklingsplanen på støj, trafik, klima samt landskab og visuel påvirkning:

- Støj i anlægsfaser kan imødegås med vilkår i anmeldelsen af midlertidige støjende og støvende aktiviteter. Særlig opmærksomhed omkring eventuel nedrivning af DLG-bygninger.
- Forbedring af trafikafviklingen på områderne ved Østre Havnevej. Samling af P-pladser og trafikale ændringer ved signal ved Havnegade/Toldbodvej og Toldbodvej/Nyborgvej
- Krav om bæredygtigt materialevalg ved nybyggeri for at reducere CO₂-udledning
- Krav om maksimal højde på bebyggelse, og sikring af vigtige kig og andet i forbindelse med både lokalplanlægning, udbud og salg kan imødegå påvirkninger på landskab og visuel påvirkning.

1.6. SAMLET VURDERING AF PLANLÆGNINGEN

Miljøvurderingen af udviklingsplanen for Svendborg Havn viser at planen kan gennemføres og

delplanerne realiseres uden at det vil have væsentlige påvirkninger på miljøet. Udviklingsplanen tilgodeser forbedret klimatilpasning, nye bolig- og erhvervsmuligheder og en styrket biodiversitet.

For nogle miljøparametre er det vurderet at der kan forekomme moderate og væsentlige påvirkninger, men iværksættes de rette afværgeforanstaltninger kan påvirkningerne reduceres til mindre eller ubetydelige. Afværgeforanstaltninger inkluderer at der bør stilles krav i udarbejdelsen af lokalplaner i forhold til støj, klima og visuelle påvirkninger samt specifikke tiltag ved gennemførelsen af projekter omkring støj og trafik. Nogle påvirkninger vil være positive, blandt andet for bynær natur, støjforhold, rekreative forhold og materielle goder.

Planlægges realiseringen af udviklingsplanen så flere delplaner ikke gennemføres samtidigt kan man undgå kumulative påvirkninger i anlægsfasen. Hvis hele udviklingsplanen gennemføres, vil der være en kumulativ påvirkning i forhold til udledning af CO₂. Påvirkningen er dog ikke muligt at kvantificere eller vurdere i forhold til Svendborg Kommunes klimahandleplan.

2. INDLEDNING

Svendborg Havn er i den gældende kommuneplan 2021 – 2033 udpeget som et af kommunens primære udviklingsområder.

Udviklingsplanen for Svendborg Havn blev vedtaget af byrådet i 2014 og har siden dannet grundlag for udarbejdelse af flere lokalplaner, bl.a. for Jessens Mole, Nordre kaj og en ny hovedpumpestation. Siden planens vedtagelse er der også gennemført konkurrence om bl.a. klimatilpasningsprojekter i ”Den Blå Kant”, som afsæt for det fortløbende arbejde med tilpasning og nye byrum.

Væsentlige dele af udviklingsplanen er virkeliggjort med udbud og opførelse af boligbyggeri på Jessens Mole, udlejning af bygninger på Frederiksø til både kommercielle og kulturelle lejere og etablering af center for videregående uddannelser og maritime erhverv på Nordre Kaj. Sammenhængen mellem bymidten og havnen er styrket med anlæg af nye byrum, bl.a. på Frederiksø og i Frederiksgade, og der er afsat budgetmidler til etablering af byrum på Nordre Kaj, en Geohavnepark omkring den nye hovedpumpestation samt klimatilpasning og ny gangforbindelse ved Søndre Havn.

Udviklingsplanen udgør stadig et fundament for udviklingen af havnen. Men nye behov, muligheder og udfordringer på og omkring havnen nødvendiggør en af opdatering af planens væsentlige temaer og en udvidelse af den geografiske afgrænsning.

På den baggrund besluttede Svendborg Kommunalbestyrelse den 28. marts 2023 at igangsætte en opdatering af udviklingsplanen for Fremtidens Havn.

Svendborg Kommune har besluttet at miljøvurdere revisionen af udviklingsplanen - idet der er tale om en overordnet, strategisk plan indenfor fysisk planlægning, som sætter retning for den videre udvikling af Fremtidens Havn, herunder kommuneplanens rammer for anvendelse af havneområdet, efterfølgende lokalplaner samt anlæg.

De konkrete planer og projekter, der følger af den overordnede udviklingsplan, vil blive screenet for miljøvurderingspligt, når de skal realiseres.

Svendborg Kommune har forud for udarbejdelsen af miljørapporten for planer og programmer omfattet af § 8, stk. 1, afgrænset miljørapportens indhold i en afgrænsningsrapport (se Bilag 1).

Ved den endelige vedtagelse af planerne skal myndigheden inddrage miljøvurderingen af planerne (Miljørapporten). Myndigheden skal desuden i henhold til Miljøvurderinglovens §13 stk. 2 udarbejde en sammenfattende redegørelse med følgende indhold:

- hvordan miljøhensyn er inddraget i planen
- hvordan miljørapporten og de udtalelser, der er indkommet i offentlighedsfasen, er taget i betragtning
- hvorfor den vedtagne plan er valgt på baggrund af de rimelige alternativer, der har været behandlet
- hvordan myndigheden vil overvåge de væsentlige indvirkninger på miljøet af planen

3. HVAD ER EN MILJØVURDERING?

Miljøvurderingslovens formål, er at sikre et højt miljøbeskyttelsesniveau og at bidrage til integrationen af miljøhensyn under udarbejdelsen og vedtagelsen af planer og programmer og ved tilladelse til projekter, med henblik på at fremme en bæredygtig udvikling, ved at der gennemføres en miljøvurdering af planer, programmer og projekter, som vurderes at kunne få væsentlig indvirkning på miljøet.

Jf. § 1, stk. 2 er formålet med en miljøvurdering, at der under inddragelse af offentligheden så tidligt som muligt og forud for, at myndigheden træffer afgørelse om planen, programmet eller projektet, tages hensyn til planer, programmers og projekters sandsynlige væsentlige indvirkning på miljøet. Herunder den biologiske mangfoldighed, befolkningen, menneskers sundhed, flora, fauna, jordbund, jordarealer, vand, luft, klimatiske faktorer, materielle goder, landskab, kulturarv, herunder kirker og deres omgivelser og arkitektonisk og arkæologisk arv, større menneske- og naturskabte katastroferisici og ulykker og ressourceeffektivitet og det indbyrdes forhold mellem disse faktorer. Både positive og negative miljøpåvirkninger skal indgå i vurderingen.

3.1. PROCESSEN FOR EN MILJØVURDERING

Hvis en plan eller et program er omfattet af Miljøvurderinglovens bilag 1 og 2, vil der være krav om miljøvurdering efter Miljøvurderinglovens § 8, stk. 1.

Myndigheden kan gennemføre en vurdering af, om planer og programmer kan få væsentlig indvirkning på miljøet ved at screene planer/programmer efter Miljøvurderinglovens § 8, stk. 2. Viser screeningen, at planen vil kunne påvirke miljøet væsentligt, skal der udarbejdes en miljøvurdering. Viser screeningen, at der ikke vil være væsentlige miljøpåvirkninger, vil der ikke skulle udarbejdes en miljøvurdering og dette offentliggøres.

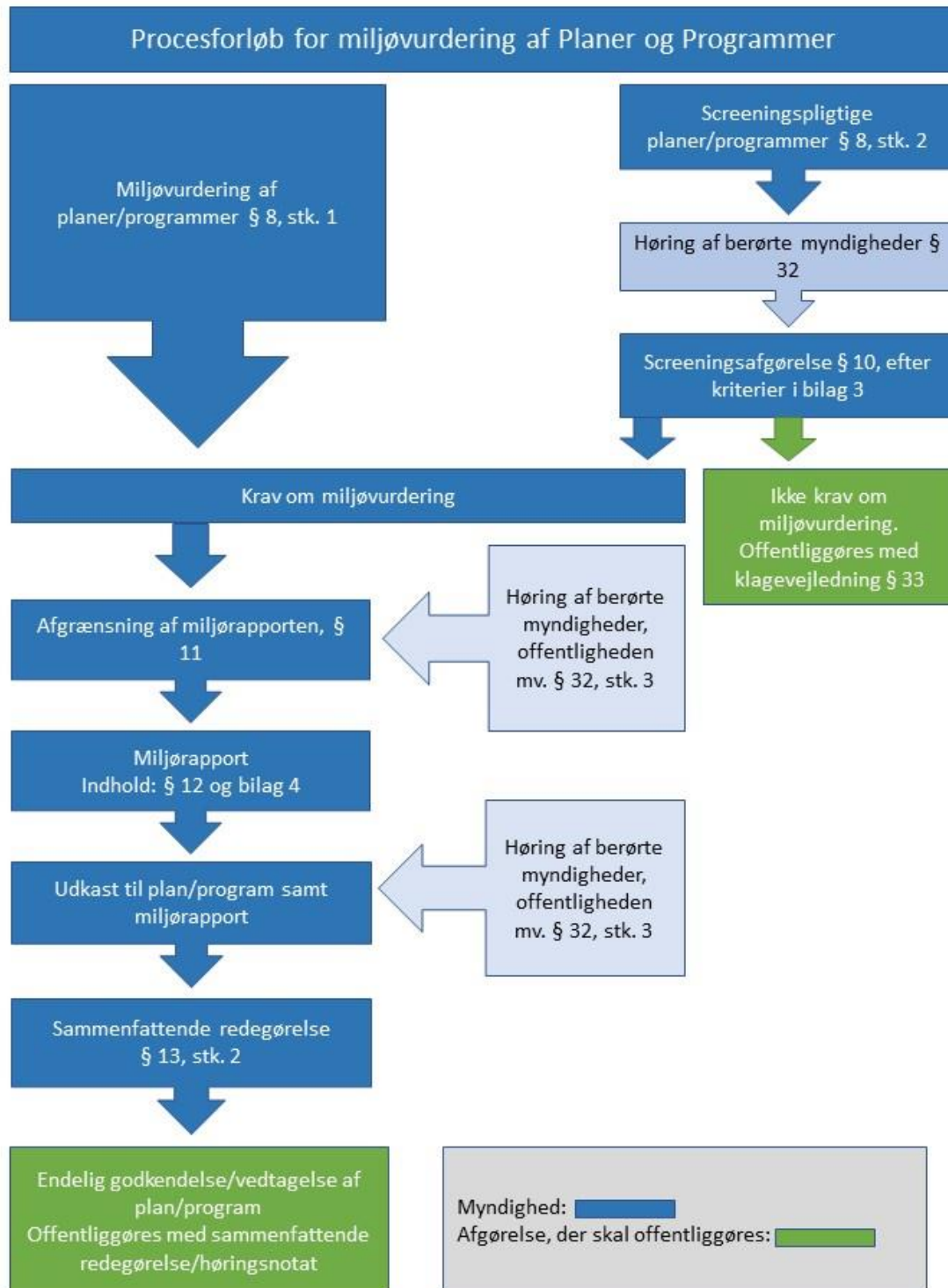
Dernæst foretages en afgrænsning af miljørapportens indhold. Afgrænsningen fastlægger omfanget af, hvilke oplysninger og miljøparametre, der skal indgå i miljørapporten. Et udkast til afgrænsningsnotatet sendes i høring hos berørte myndigheder og øvrige parter. Bemærkninger indkommet i høringen indarbejdes i afgrænsningen af miljørapporten.

Miljørapporten udarbejdes, hvor der sker en behandling af de enkelte miljøparametre, som forventes at give en sandsynlig væsentlig påvirkning af miljøet som følge af planens eller programmets realisering.

Når miljørapporten og forslaget til lokalplanen foreligger, foretager myndigheden en offentlig høring med en nærmere fastsat frist for offentlighedens og myndigheders fremsendelse af bemærkninger. Efter høringen gennemgår myndigheden de indkomne forslag og bemærkninger, for at skabe et skabe et samlet overblik over høringsresultatet.

De indkomne forslag behandles inden der træffes beslutning, om den endelige vedtagelse af planen eller programmet. Den endeligt godkendte plan eller program offentliggøres samtidig med en sammenfattende redegørelse.

Processens forløb er skitseret i Figur 1.



Figur 1. Procesforløb over miljøvurderingsprocessen for en plan.

3.2. FUNKTIONEL ADSKILLELSE

Miljøvurderingsloven¹ fastsætter, at en myndighed, der udarbejder planer eller programmer omfattet af denne lov, ikke samtidig må være berørt myndighed i forhold til den konkrete plan eller program, medmindre, at der er sikret en funktionel opdeling af kompetencerne inden for myndigheden.

Svendborg Kommune udvikler planen for fremtidens havn, og er også miljøvurderingsmyndighed. I forhold til udviklingsplanen for Svendborg Havn varetager Svendborg Kommune også myndighedskompetencen f.eks. i forhold til Naturbeskyttelsesloven og Miljøbeskyttelsesloven, og kommunen vil i den sammenhæng være berørt myndighed. Derfor skal Svendborg Kommune sikre, at miljøvurderingens krav om myndighedsinhabilitet varetages, og at der er en funktionel adskillelse mellem dem, der udvikler planen, og dem der er berørt myndighed.

Funktionel adskillelse skal i første omgang søges løst ved, at en sideordnet eller overordnet myndighed overtager sagen fra den myndighed, der er ramt af inhabilitet². Svendborg Kommune vurderer, at det ikke er muligt at foretage substitution, på grund af planens lokale karakter.

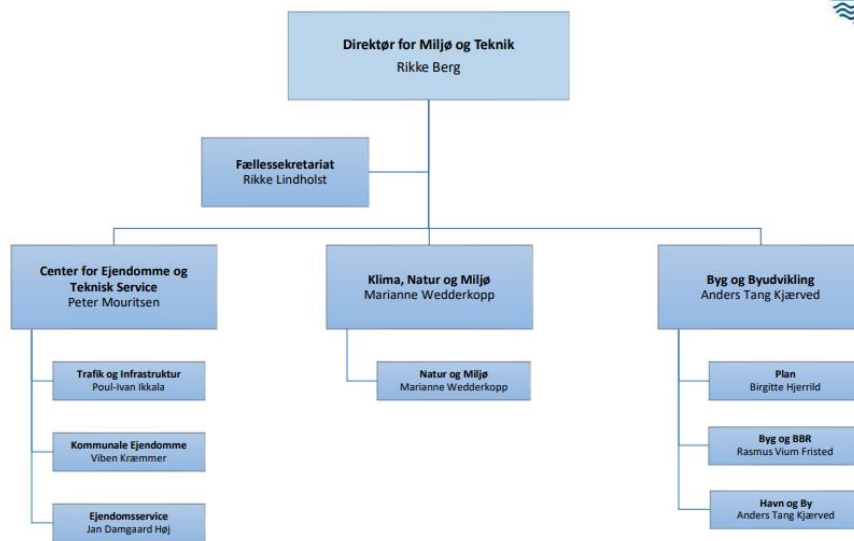
Hvis substitution ikke er muligt, skal det under hensyn til omfang og kompleksiteten i planen som minimum sikres, at de medarbejdere og chefer, der udarbejder planen eller programmet, ikke er de samme, der udfører opgaver og udøver beføjelser som berørt myndighed.

De medarbejdere og chefer der udarbejder planen er ansat i Svendborg Kommunes Plan-afdeling, der hører under chef-området Byg og Byudvikling, mens miljøvurderingsmyndighed og berørte myndigheder er ansat i Svendborg Kommunes Natur og Miljøafdeling, der hører under chefområdet Klima, Natur og Miljø.

Afdelingerne Byg og Byudvikling og Klima, Natur og Miljø er samlet under samme direktørområde "Miljø og Teknik", men er organisatorisk adskilt på chef- og afdelingsleder niveau – se nedenstående organisationsdiagram på Figur 2. Det er derfor Svendborg Kommunes vurdering, at der er sikret den nødvendige funktionelle adskillelse, og at der for den konkrete plan ikke indtræder myndighedsinhabilitet.

¹ §40 stk. 2 i LBK nr. 4 af 3. januar 2023, Lov om Miljøvurdering af planer og programmer og af konkrete projekter (Miljøvurderingsloven)

² §15 stk. 2 i Bek. Nr. 806 af 14. Juni 2023, Bekendtgørelse om miljøvurdering af planer og programmer og af konkrete projekter.



01.10.2024



Figur 2. Organisationsdiagram for Miljø og Teknik forvaltningen i Svendborg Kommune.

4. HØRINGER

4.1. FØRSTE OFFENTLIGE HØRING

I 2023 er der forud for igangsætningen af planlægnings- og miljøvurderingsarbejdet gennemført en høring af offentligheden og berørte myndigheder. Den offentlige høring blev gennemført sammen med indkaldelse af ideer og forslag til den egentlige udviklingsplan. I høringsperioden var der borgermøder med rundvisninger på havnen og workshop for interesserede.

Der indkom i alt 27 høringssvar. Fire høringssvar var fra andre myndigheder – Svendborg Museum (noterer at flere områder berørt af planen har væsentlig lokal og national kulturarvsinteresse), Slots- og Kulturstyrelsen (anfører at Svendborg Havn er én af Danmarks syv særligt velbevarede industrihavne), Trafikstyrelsen (henstiller til at havnens erhvervsarealer defineres entydigt og at andre arealer formelt udskilles fra erhvervshavnen) og Miljøstyrelsen (ønsker inklusion af miljøparameteren Hydrografiske forhold og Kystmorfologi samt præcisering af vurdering af potentiel påvirkning på Natura 2000-områder og Bilag IV-arter). De resterende høringssvar er fra borgere, foreninger og virksomheder i lokalområdet.

Høringssvarene fra borgerne vedrørende Fremtidens Havn er samlet i en hvidbog (Bilag 2) og handler primært om forslag til planlægning af delområder, ønsker om fokus på grønne forbindelser, og bevarelse af eksisterende erhvervsaktiviteter. For størstedelens vedkommende er svarene indgået i det videre arbejde med en opdateret og udvidet udviklingsplan for havneområdet.

4.2. ANDEN OFFENTLIGE HØRING

Den anden offentlige høring og høring af berørte myndigheder af udviklingsplan og udkast til miljørapport afholdtes primo 2025, hvor høringssvar samles i en hvidbog og indgår i den sammenfattende redegørelse.

4.2.1. Resumé af indkomne høringssvar til anden offentlige høring.

I vedlagte Bilag 2 fremgår et kort resumé af alle høringssvar og Svendborg Kommunes bemærkninger til de fremsendte høringssvar.

5. BESKRIVELSE AF PLAN

Udviklingsplanen for Svendborg Havn består af en række delområder eller - planer på forskellige udviklingsniveauer og i forskellige detaljegrader. Disse inkluderer følgende:

- Den gældende udviklingsplan for Fremtidens Havn fra 2014
- Åbning og nyt forløb for Kobbøbækken
- Strategisk udviklingsplan Godsbanen
- Handleplan for Den Blå Kant
- Havnepladsen med ny færgeterminal
- Kullinggade boligudvikling
- Geohavnepark
- Havvandsvarmepumpe

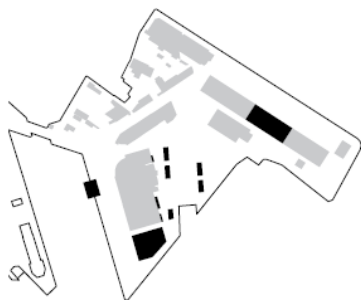
5.1. FREMTIDENS HAVN 2014

Udviklingsplanen for havnen fra 2014 (<https://www.fremtidenshavn.dk/om-fremtidens-havn/udviklingsplanen>) blev vedtaget af det daværende byråd og består af en funktionel og fysisk struktur for fire delområder samt en række temaer, som knytter sig til havnens udvikling. Delområdeplaner blev udviklet for Frederiksoen, Jessens Mole, Nordre Kaj og Østre Kaj / Havnevej.

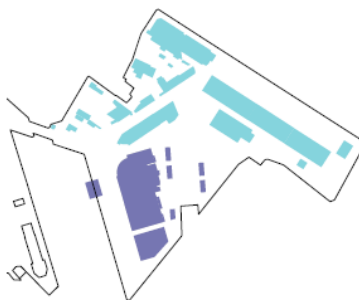
Frederikso - kultur- og erhvervsøen

Frederikso's nordlige områder fastholdes som industriarealer, mens dele af øens sydside gøres offentligt tilgængeligt ved at forbedre adgangsforholdene og ved at transformere de gamle rundbuehaller til offentlige kultur- og erhvervsformål (Figur 2). I den gamle bedding på øens sydside kan der arbejdes med at etablere et nyt aktivt byrum med plads til et bredt udvalg af maritime aktiviteter. Tilsvarende kan der på sydspidsen af øen arbejdes med aktiviteter for kajakroere, sejlere, dykkere, lystfiskere med flere. Der er planlagt op til 5.300 m² nybyggeri og et antal nye parkeringspladser på allerede befæstede arealer.

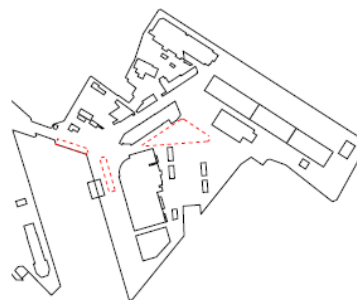
I dag er den sydlige del af bygningerne på Frederikso udlejet til hhv. kommercielle og kulturelle lejere og der er etableret offentlige byrum og samt nye parkeringspladser. I 2023 offentliggjorde Svendborg Kommune planer om det nye Teater Stålhallen på Frederikso, som bliver et teater-, uddannelses- og oplevelseshus med plads til op mod 240 gæster. Beddingen benyttes primært til maritime aktiviteter og kun ved særlige lejligheder til kulturelle begivenheder.



Samlet nybygget areal: 5.300 m²



På Frederikso bevares den samlede mængde m² tilegnet erhvervsformål på den nordlige del af øen. På den sydlige del transformeres den eksisterende bygningsmasse og udbygges til kulturelle erhvervsformål.



P-pladser fordeles på områdets eksisterende P-arealer samt nye områder på terræn.

Figur 3. Udviklingsplan for Frederikshavn. Venstre: sort angiver nye bygninger, midt: lyseblå er eksisterende erhverv, mørkeblå er kulturelle formål. Højre illustrerer fordeling af parkeringspladser.

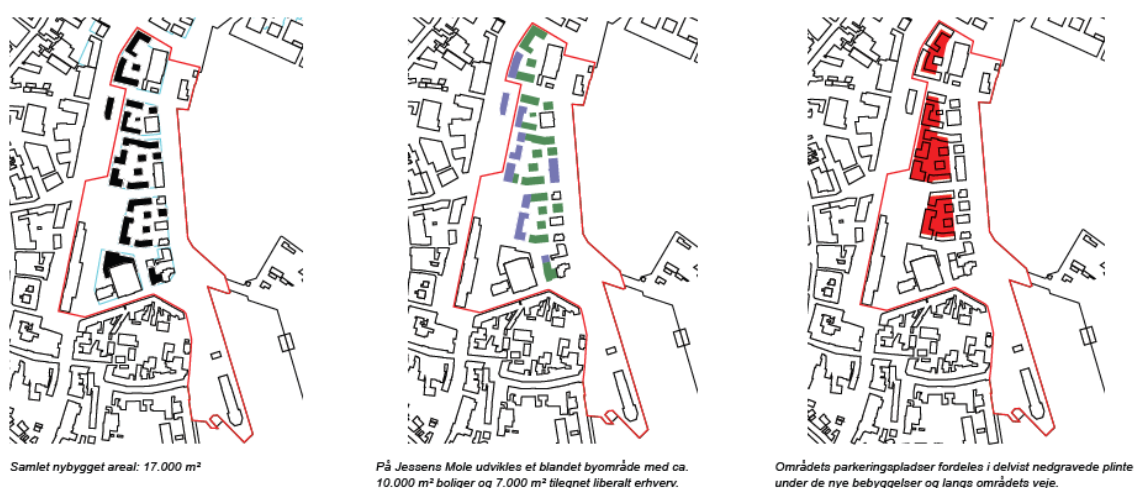
Jessens Mole

Området vil jf. udviklingsplanen få en høj tæthed med en gennemsnitlig bebyggelsesprocent på op mod 120% med et samlet nybygget areal på ca. 17.000 m². Den nye bebyggelse planlægges ikke med høje punkthuse og med et gennemsnitligt etageantal på omkring 3.

Der vil være offentligt tilgængelige stræder mellem bymidte og havn og til dels også et langsgående stræde bag bebyggelsen ud mod Jessens Mole parallelt med havnepromenaden (Figur 4).

Havnepromenadens karakter varierer, i forhold til hvordan den kørende trafik er organiseret. Nordre Kaj er bilfri, hvorimod Jessens Mole fortsat vil betjene såvel Brogade/Kullinggade som Frederikshavn og Havnepladsens trafik til øfærgerne.

Siden 2014 er der opført boligbyggeri på Jessens Mole 7-9. Der er truffet politisk beslutning om etablering af parkeringsplads bag Fremtidsfabrikken 1 på Jessens Mole 11 – 13 samt salg af selve bygningen til erhvervsformål. Arealet bag Toldboden er i 2023 solgt til privat udvikler, men omfang og anvendelse af nyt byggeri er endnu uafklaret.



Figur 4. Udviklingsplan for Jessens mole. Venstre: sort angiver nye bygninger, midt: lyseblå er erhverv, grøn er boliger. Højre illustrerer fordeling af parkeringspladser.

Nordre Kaj

Området ved Nordre Kaj og langs Nyborgvej ønskes udviklet til en blandet uddannelses- og erhvervsbydel med et nybygget areal på ca. 36.000 m² (**Fejl! Henvisningskilde ikke fundet.**). Langs Nyborgvej etableres en række karré-strukturer på det gamle godsbanearreal, der åbner sig mod et nyt planlagt å-forløb mod syd (Kobberbækken, se beskrivelse af selvstændig delplan nedenfor). Karré-strukturerne kan både indeholde erhverv i form af kontorer / små butikker og et bredt udvalg af boligtyper.

Langs Nordre kajs offentlige promenade etableres maritime erhverv og uddannelser i en række punktstrukturer, der sikrer kig gennem bebyggelsen og ud til havnerummet.

En ny campus for det maritime uddannelsescenter, SIMAC og et nyt erhvervshus er indviet i 2023 og

der er planlagt for et nyt UCL Erhvervsakademi og Professionshøjskole, som opføres i perioden 2024 – 2026. Etablering af nye, offentlige byrum omkring de to førstnævnte bygninger og langs kajen er i gang, og planlægges færdige til sommer 2024.



Figur 5. Udviklingsplan for Nordre Kaj. Venstre: sort angiver nye bygninger, midt: fordeling af erhverv, bolig og uddannelse. Højre illustrerer fordeling af parkeringspladser.

Østre Kaj / Østre Havnevej - erhverv i centrum

Området ved Østre Kaj, Østre Havnevej og Abildvej fastholdes til erhverv som giver nogle begrænsninger for adgang og brug til mere rekreative anvendelser. Anvendelsen på nordsiden af Østre Havnevej er miljømæssigt lettere erhverv og motions- og oplevelsescenter. Yderst mod øst udgør kvarteret omkring Abildvej et selvstændigt delområde med blandet lettere erhverv.

Der er efterfølgende arbejdet med placering af et nyt P-hus ved Østre Havnevej samt muligheder for at renovere eksisterende pakhuse til faciliteter for havnen og SIMAC. Der er endnu ikke truffet beslutning om konkret placering og/eller ombygning til disse funktioner.

Planen for havnen inkluderer også strategier for ni emner som er kort refereret i nedenstående Tabel 1.

Tabel 1. Strategier for specifikke temaer i Fremtiden Havn 2014 og deres potentielle miljøpåvirkning.

| Tema | Strategi | Mulig miljøpåvirkning |
|-------------|--|--|
| Erhvervsliv | Tiltrække og fastholde maritime virksomheder og aktører inden for turisme og oplevelsesøkonomi | Eksisterende virksomheder på havnen fortsætter uændret. For miljøtunge erhvervsaktiviteter skal miljøbelastende aktiviteter reduceres gennem f.eks. filtre, støjdemperinger ved afkast og lignende. Det betyder, at der kan indpasses nye miljøfølsomme aktiviteter, bl.a. kontorer og boliger. Disse skal dog sikres ved støjdempende foranstaltninger for at imødekomme miljøkonflikter. |
| Boliger | Bæredygtige boliger primært etagebyggeri i sammenhæng med øvrig by | Cirka 300 nye boliger fordelt på Nordre Kaj og Jessens Mole. Anlægsaktiviteter kan føre til støj, ressourceforbrug og evt. påvirkning af grundvand. Driftspåvirkninger kan indebære øget trafik, ændrede støjgrænser (se ovenfor), øgede spildevandsmængder |

| | | |
|---------------------|--|--|
| Bystruktur | Halvåben form underordnet den omgivende bebyggelse. Gennemsigtighed eller kig ind gennem bebyggelsen. | Negative landskabelige påvirkninger reduceres ved at sikre visuel forbindelse mellem by og havn. |
| Byliv og byrum | sammenhængende fodgænger- og cykelruteforbindelser både på tværs og på langs af havnen. | Potentielt reduceret biltrafik i forhold til 0-scenarie. |
| Vandaktiviteter | Østre Havn som den primære godshavn med Østre Kaj og Frederikskajen. Værfter og motorværksteder samles på Frederiksø. Gæstehavnen bliver videreudviklet i inderhavnen. Den nuværende rolle som færgehavn for øhavet fastholdes. Udviklingen af faciliteter for det maritime friluftsliv inklusiv havnebad | Små ændringer i sejladstrafik. Eventuelt havnebad øger krav om vandkvalitet i havnebassin. |
| Landskab | Sikre oplevelse af landskabet Fra bymidten sikre snævre udkig og bredere udsigter over havnen. Fra havnen og sundet synlig byprofil med tagrygge, kirketårne og markante træer. Begrænsning af bygningshøjder mod byen - muligheder for højere byggeri ved Østre kaj. | Negative landskabelige påvirkninger reduceres ved at sikre visuel forbindelse mellem by og havn. Flere og større grønne arealer i byen, vil have klimavenlige effekter i form af reducerede temperaturstigninger og opsamling af regnvand |
| Trafik og parkering | planlægges for en bæredygtig transport - med nærhed til en kollektiv trafikterminal og med korte cykelafstande bør der arbejdes for en nedbringelse af biltrafikkens andel af transportarbejdet. Færgetrafik og opretholdelse af en begrænset godstrafik betyder fortsat tung trafik i havneområdet. parkering skal i størst muligt omfang placeres i parkeringshus eller indbygget i plinte, som anlægges som led i klimasikringen af området. | Udviklingsplanens område vil i kraft af den planlagte bymæssige karakter, tæthed og arealanvendelse give mere trafik. |
| Maritim kulturarv | Kulturmiljø bevares og synliggøres. Såfremt de oprindelige aktiviteter afvikles, kan overgå til nye byfunktioner under hensyntagen til områdets bærende bevaringsværdier. udviklingen sker på baggrund af stedets kvaliteter, særpræg og lokal identitet. | Ingen |
| Bæredygtighed | Udvikling skal fremme sund livsstil, danne rammer for alsidigt socialt byliv og ske med krav om økonomisk bæredygtighed. Specifikke temaer: Klimatilpasning (se blå kant) Afledning af regnvand (se Kobberbækken) Energiforsyning. Kommunen skal være fuldt forsynet med energi fra vedvarende kilder i 2040. CO ₂ -neutral bydel med | Sikring mod højvandsændelser Påvirkninger på beskyttet natur og arealer samt lokalt havmiljø Reduktion af fossile udledninger |

| | | |
|--|--|---|
| | <p>hensyn til bygningsdrift via fjernvarme. Nybyggeri og byomdannelse med solceller og eventuelt vindenergi. Mulighed for havstrømme som energikilde.</p> <p>Jordforurening. Væsentlige dele af havneområdet er kortlagt som minimum at være lettere forurenede. Det betyder, at jorden ikke kan fjernes, uden at den kan dokumenteres ren ved analyser.</p> <p>Støv. Støvgener fra erhvervsaktiviteter reguleres gennem miljøgodkendelser og miljøtilsyn.</p> <p>Støj. Støjfølsomme anvendelser såsom kontorer og boliger må ikke belastes af støj i væsentligt omfang. Erhvervsstøj og trafikstøj skal overholde vejledende grænseværdier, som er fastlagt af Miljøstyrelsen.</p> | <p>Bortskaffelse og evt. deponi af forurenede jord. Potentielt øget tung trafik</p> <p>Deposition</p> <p>Støjpåvirkning af mennesker og dyr i grønne byområder.</p> |
|--|--|---|

5.2. ÅBNING AF KOBBERBÆKKEN

Kobberbækken og Trappebækken er to målsatte vandløb der afvander et areal med et opland på ca. 22 km² opstrøms for Svendborg Havn. Der er to opstemninger i vandløbene, nederste Ørkilds Mølle beliggende kun ca. 400 m fra Kobberbækkens udløb i Svendborg Havn og øverste Ørkilds Mølle beliggende ca. 700 m fra udløbet i havnen. Begge opstemninger ved møllerne udgør sammen med en rørlagt strækning på de nederste ca. 400 m en total spærring for vandløbsfaunaens frie bevægelse i op- og nedstrøms retning.



Figur 6. Illustration af etaperne for genåbningen af Kobberbækken.

Svendborg Kommune har udarbejdet dispositionsforslag for mulige løsninger for Trappebækkens og

Kobberbækkens fremtidige forløb ved Ørkild (Figur 6). Forslaget hænger sammen med planen for Godsbanearialets udvikling på Svendborg Havn, hvor åbning af Kobberbækken udgør et sammenhængende rekreativt element.

5.3.GODSBANEAREALET

På det gamle godsbanearial ønsker man at skabe en helt ny bydel, med en variation af boligtyper omkring en grøn kile. På langs i området kan en åbning og omlægning af den rørlagte Kobberbæk sikre området mod fremtidens skybrud og forbedre biodiversiteten.

Målet for godsbanearialet er at skabe en ny attraktiv bydel med en blanding af boliger, erhverv og rekreative arealer. Placeringen er central i forhold til bymidten med god tilgængelighed.



Figur 7. Illustration af udvikling af Godsbanearialet.

Bebyggelsen forventes at bestå af punkthuse med muligheder for gennemkig (Figur 7). Det nye bykvarter vil blive nabo til det Maritime Kraftcenter med SIMAC, Svendborgs Maritime Erhvervshus og et nyt kommende uddannelsescenter.

Der er udarbejdet en plan for udvikling af området primært med boliger i 2021. Den endelige udformning af byggeriet er ikke politisk besluttet og vil forventeligt blive bearbejdet sammen med projektering af 1. etape af genåbning af Kobberbækken, som der er afsat budgetmidler til i 2024.

Som en del af planen for Godsbanearialet er der foreslået en flytning af Østre Havnevejs forbindelse

til rundkørslen ved Nyborgvej. Formålet er primært at skabe et mere sammenhængende område for blandet boliger og erhverv samt at bidrage til en bedre trafikafvikling i området. Der er ikke truffet endelige beslutning om etablering af en ny vej. En opdateret analyse af de trafikale forhold er pt. i gang.

5.4. DEN BLÅ KANT

Den blå kant er en strategi for beskyttelse af havnen mod højvandsændelser (<https://www.fremtidenshavn.dk/projekter/den-bl%C3%A5-kant-klimatilpasning>). Stort set alle bevaringsværdige bygninger og samlede kulturmiljøer på Svendborg Havn ligger indenfor et område, der oversvømmes ved en højvandsændelse på mellem kote 1,40–2,00 m (Figur 8). I stedet for at beskytte alle arealer og bygninger, inviteres vandet ind over kajkanten flere steder på havnen i strategien. Ny bebyggelse og terræn bygges til at kunne holde til oversvømmelser og danner i sig selv en beskyttelse for den bagvedliggende by.

En del af Den Blå Kant, skal gøre det muligt for gående og cyklende at færdes langs vandet gennem hele havneområdet – lige fra Christiansmindestien til Den Runde Lystbådehavn. Første etape var træbroen og byrummet på Frederiksø, som blev indviet i 2021. Anlæg af lignende adgang på Nordre Kaj med en promenade langs Nordre Kaj og stræder mellem SIMAC, Svendborg Maritime Erhvervspark og det kommende UCL er påbegyndt i 2023.



Figur 8. Illustration af strategi for beskyttelse af Svendborg havn ved højvandsændelser.

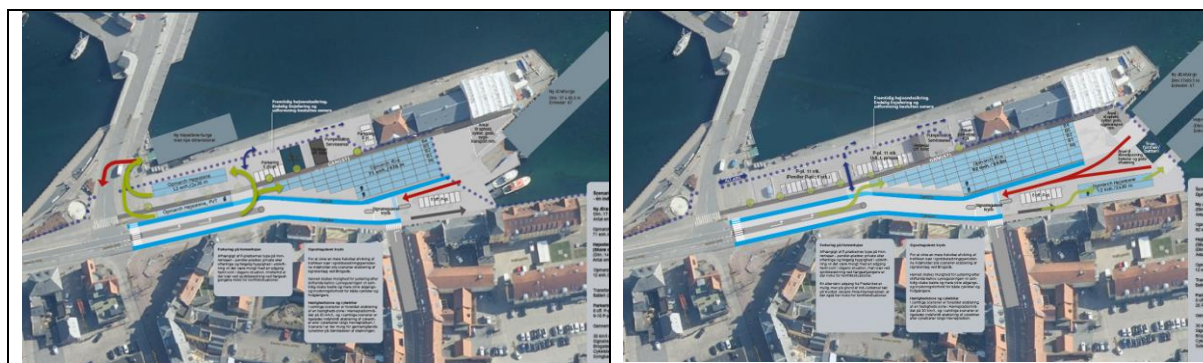
For den sydlige del havnen indeholder beskyttelsesstrategien fortsat en sluseport og en gangbro. Det gælder projektet for Søndre Havn, der udover at skabe beskyttelse mod stormflod også etablerer en gangforbindelse over vandet fra Havnepladsen til Gasværkskajen. Kommunen har prioriteret midler til projektet ligesom der er opnået tilsagn fra den nationale kystpulje. Projektet forventes anlagt i

5.5. HAVNEPLADSEN MED NY FÆRGETERMINAL

Svendborg og Ærø Kommune har igangsat projekter for indførelse af nye el-færger mellem øerne og Svendborg, og herunder en markant udvidelse af Ærøfærgernes bilkapacitet. Der er iværksat forundersøgelser med henblik på en vurdering af færgernes fremtidige landanlæg i Svendborg havn. Der findes to scenarier for mulig udvikling af Havnepladsen (Figur 9):

- Scenarie 1 - Optimering af eksisterende forhold med færgerne i nuværende lejer, men med forøgede opmarcharealer, der imødekommer en ny, større Ærø-færges krav hertil.
- Scenarie 2 - Opfyldning og udvidelse af arealer mod syd med nye opmarcharealer eventuelt med betalingsanlæg/bomanlæg med nummerpladescanner.

Udover plads til ekstra biler både på færgerne og i opmarcharealerne på havnen vil de nye færger kræve ny lade infrastruktur, en ny transformerstation på land og evt. batterier på land, der kan udskiftes, når færgen kommer i havn.



Figur 9. Scenarier for udvikling af havneterminal. Scenarie 1 til venstre og scenarie 2 til højre.

I samtlige scenarier er foreslået etablering af en hastigheds-zone i Havnepladsområdet og en venstresvingbane fra krydset ved Frederiksgade/ Havnepladsen samt forslag om etablering af signalanlæg ved Brogade.

Ærø Kommune har i november 2024 besluttet, at projektet ikke realiseres i den form, som det er fremlagt hidtil. Svendborg Kommune har dog valgt fortsat at inddrage de ovenstående scenarier for udvikling af havneterminalen – idet, det forventes, at der på sigt vil blive fremlagt et nyt – muligvis reduceret projekt. De scenarier, der indgår i denne miljøvurdering kan derfor betragtes, som et *worst case scenario* – det vil sige scenarier, som vil tage udgangspunkt i den største ændring/maksimal kapacitet.

5.6. KULLINGGADE BOLIGUDVIKLING

Afledt af lokalplanlægning for Kullinggade 29 med et nyt boligbyggeri er det et politisk ønske at få aktiveret de fredede kornmagasin-bygninger på samme adresse. Her ønsker man at skabe en mere direkte adgang i form af en bro fra kajen syd for bygningen Havnepladsen 3B og til pladsen mellem de to kornmagasinbygninger. Dette projekt har også sammenhæng med Søndre Havn projektet, da det udover højvandsbeskyttelse også skaber en ydre gangforbindelse mellem Havnepladsen og

Gasværskajen, men ikke direkte til pladsen mellem kornmagasinerne.

Der er truffet politisk beslutning i 2023 om ny planlægning for boligbyggeri på Kullinggade.

5.7. GEOHAVNEPARK

En kommende Geohavnepark på Jessens Mole skal formidle Det Sydfynske Øhav som UNESCO Global Geopark. Her skal Geopark Det Sydfynske Øhavs grundfortælling formidles udendørs, legende i børnehøjde og inviterende til at komme ud i Det Sydfynske Øhav og landskaberne omkring.

Geoparken skal være grøn og gavne biodiversiteten og skal bidrage til, at bynatur bliver mere tilgængelig i hverdagen til glæde for både borgere og besøgende.

Geohavneparken placeres omkring Vand og Affalds nye hovedpumpestation, som er under opførelse nu og forventes færdig i 2024. Først herefter skal parken anlægges. Svendborg Kommune har afsat budgetmidler til parken og arbejder på yderligere finansiering fra fonde.

5.8. HAVVANDSVARMEPUMPE

Svendborg Fjernvarme arbejder med en plan om at etablere en havvandsvarmepumpe på havnen i Svendborg. Anlægget skal fremtidssikre fjernvarmeforsyningen i Svendborg og samtidig være med til at forsyne nye områder med fjernvarme, hvor der i dag er naturgasforsyning.

For at sikre tilstrækkelig med varme til udbygningen er der behov for etablering af yderligere varmeproduktionskapacitet, og her vil en havvandsvarmepumpe være en mulighed.

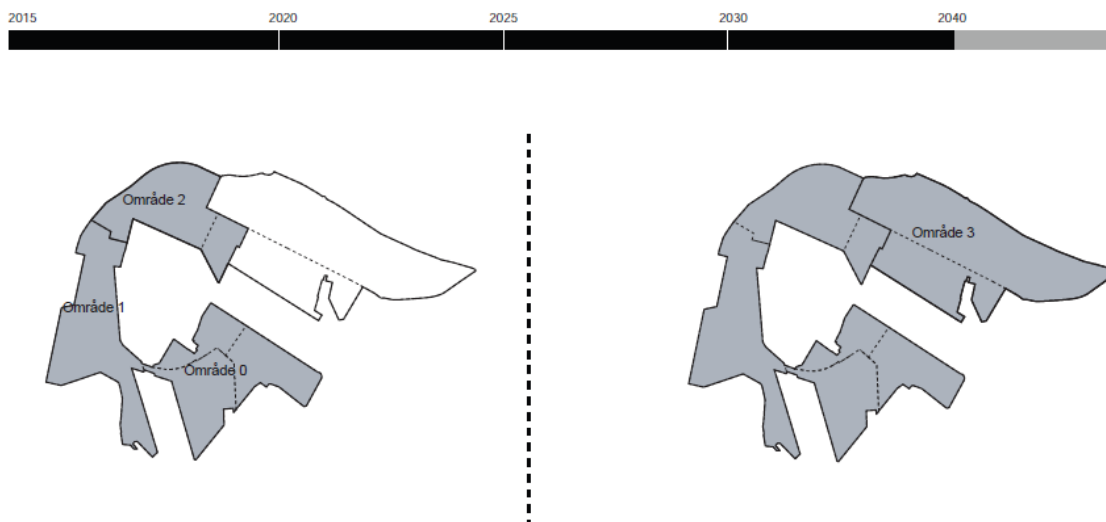
Varmepumpen drives ved at nedkøle havvand som pumpes ind og ud fra havnebassinet i en dybde, hvor det ikke er nødvendigt at skulle lave indtags bygværker på havbunden.

Varmepumpens effekt forventes at skulle være ca. 15-17 MW med havvandsindtag forsynet med groft filter på ca. 6-7 m dybde. En mulig placering opererer med indtagsrør (rørdimension anslås til en diameter på \varnothing 600-700 mm) fra evt. pumpestation på Frederikshavn der føres på tværs af havnebassinet i Østre Havn til varmepumpebygning. Udløb placeres i kajkant på nordsiden af Østre Havn, så kortslutning af afkølet havvand med indtags vand undgås.

Havvandsmængden vil maksimalt udgøre $1,2 \text{ m}^3/\text{s}$ (svarende til $4.000 \text{ m}^3/\text{h}$), der nedkøles med ca. 3-4°C afhængig af årstid og havtemperatur.

5.9. TIDSPLAN

Fremtidens havn har en foreløbig tidsplan for udviklingen af havnen (Figur 10).



Figur 10. Foreløbig tidsplan for Fremtidens Havn som beskrevet i 2024.

Tidsplanen vil blive revideret jf. ovenstående beskrivelse af realisering af projekter i delområderne i forbindelse med udarbejdelse af den opdaterede/udvidede udviklingsplan for Fremtidens Havn.

5.10. 0-ALTERNATIV

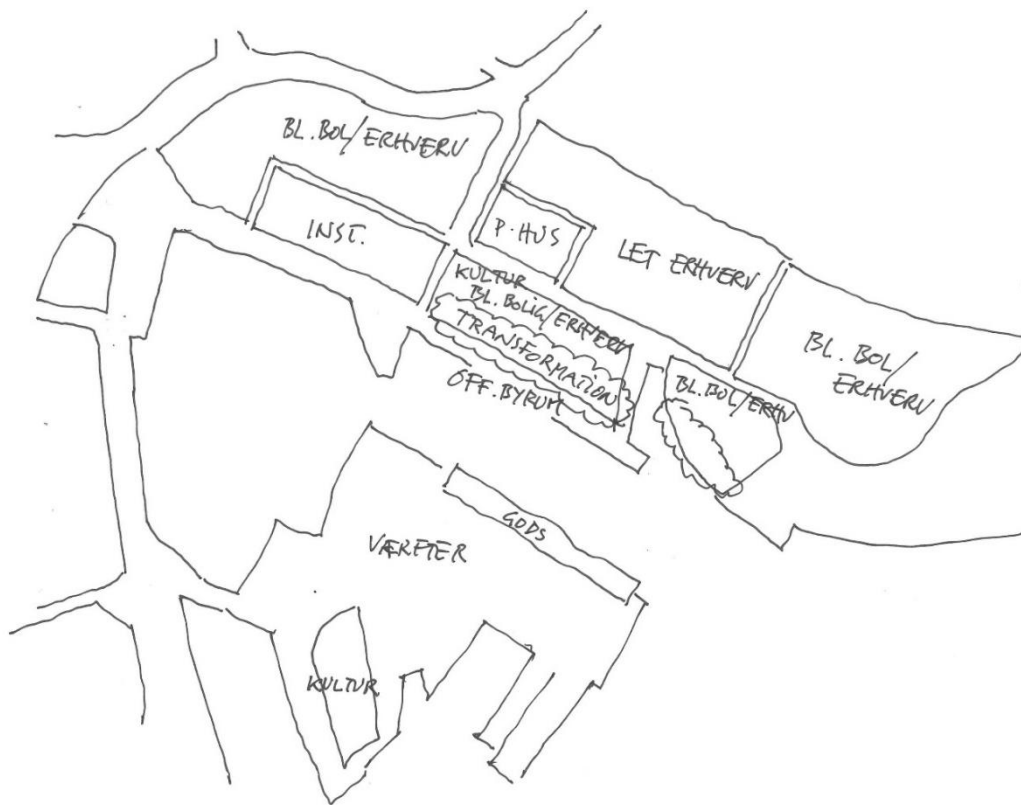
0-alternativet udgør en udvikling af havnen med de allerede vedtagne planer og projekter for delområder, der er igangsat med afsæt i udviklingsplanen for Fremtidens Havn fra 2014.

5.11. ALTERNATIVER

Der er ikke andre alternativer udviklingsplaner for Svendborg Havn, men i planen arbejdes der med to del-alternativer (Figur 11 og Figur 12) som varierer i forhold til hvordan udviklingen af Østre Kaj området skal ske.

Scenarie 1

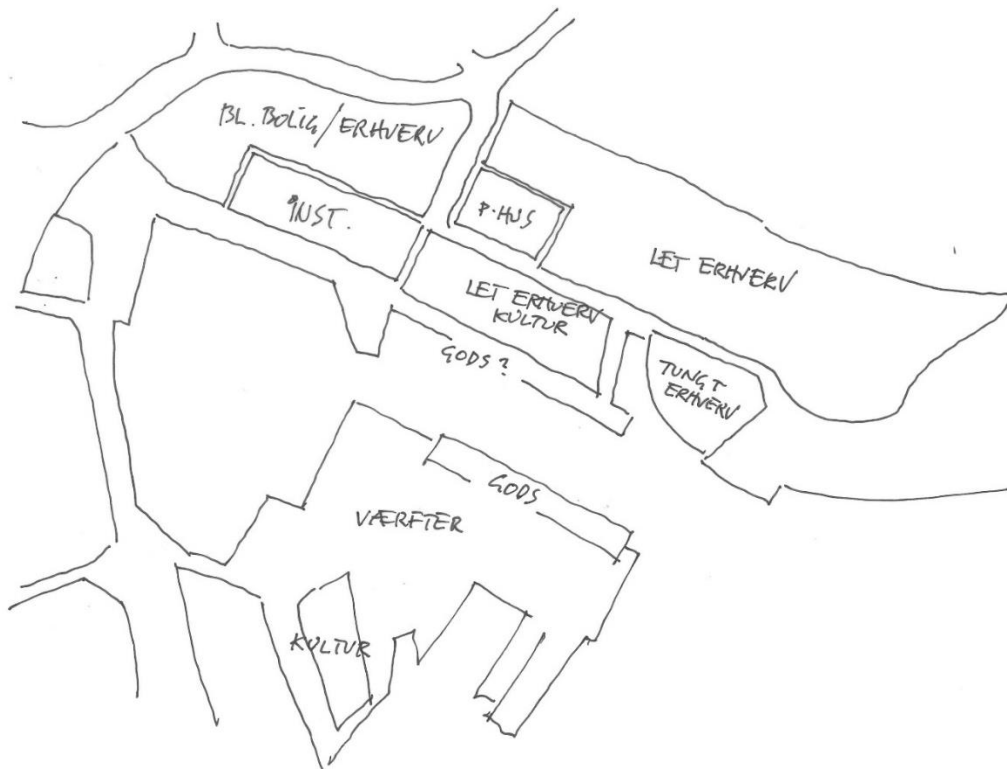
I Scenarie 1 fastholdes Frederiksø som havnens erhvervsområde herunder også Frederikskaj som gods- eller erhvervs-kaj. Samtidig transformeres Østre Kaj og eventuelt også området ved Frihavnen fra tungt erhverv til blandet bolig/erhverv, eventuelt iblandet kultur og lettere erhverv. Her benyttes mulighed for udpegning af Østre Kaj og område ved Frihavnen som transformationsområder jf. planloven, hvor der kan tillades en højere støjgrænse. Herved bliver det også muligt at lade det østligste område omkring Abildvej overgå fra lettere erhverv til blandet bolig/erhverv. Sidstnævnte kan dog af hensyn til udbygningstakten for boliger først ske efter at udviklingen af Godsbanen har fundet sted.



Figur 11. Illustration af udvikling af Østre Kaj efter scenarie 1.

Scenarie 2

I Scenarie 2 sker der også en transformation af Østre Kaj, men kun fra tungt til lettere erhverv og kultur. Herved kan godstrafikken på Østre Kaj muligvis opretholdes. Som i Scenarie 1 opretholdes Frederiksø som erhvervs-ø for tungt erhverv, dog inklusive kulturområdet på den sydvestvendte del af øen. Eftersom Valsemøllen ved Frihavnen i dette scenarie tænkes opretholdt, vil det formentlig ikke være muligt at transformere området ved Abildvej til blandet bolig/erhverv.



Figur 12. Illustration af udvikling af Østre Kaj efter scenarie 2.

Delplanen vedrørende Ny færgeterminal på havnepladsen opererer med to scenarier for placering og disse vil få konsekvenser for flere miljøemner og anvendes ligeledes i de relevante vurderinger.

6. METODE

For at give både beslutningstagerne og offentligheden et ordentligt overblik over planens potentielle miljøpåvirkninger er de enkelte miljøemner opbygget efter følgende struktur:

1. En beskrivelse af den nuværende status (eksisterende forhold)
2. Planens påvirkning
3. Vurdering
4. En beskrivelse af kumulative effekter
5. En beskrivelse af afværgetiltag
6. En beskrivelse af overvågningstiltag
7. Opsamling i form af et skema

Som afslutning på vurderingen af hvert miljøparameter, er der lavet en skematisk opsamling af konsekvenserne af miljøpåvirkningen af et givet miljøemne i hhv. anlægs- og driftsfasen ud fra følgende elementer:

- a. Sandsynlighed
- b. Geografisk udbredelse
- c. Påvirkningsgrad
- d. Varighed
- e. Konsekvenser

6.1.SANDSYNLIGHED

Ved "sandsynlighed" forstås chancen for at en beskrevet miljøeffekt indtræffer. Dvs. at det vurderes, hvor sikkert det er, at en given miljøeffekt vil optræde (f.eks. *hvor sikkert er det, at en øget aktivitet på en kaj støjpåvirker omgivelserne, eller hvor sikkert er det, at en havneudvidelse ændrer vandstrømsforholdene*).

Sandsynligheden defineres som:

- **Meget stor:** Den pågældende påvirkning vil med vished indtræde.
- **Stor:** Der er overvejende sandsynlighed for, at påvirkningen vil indtræde.
- **Mindre:** Der er en rimelig sandsynlighed for, at påvirkningen vil indtræde.
- **Lille:** Der er lille sandsynlighed for, at påvirkningen vil indtræde.
- **Meget lille:** Der er ikke noget, der tyder på, at den pågældende påvirkning vil forekomme.

6.2.PÅVIRKNINGENS GEOGRAFISKE UDBREDELSE

Ved "påvirkningens geografiske udbredelse" forstås den geografiske udstrækning en miljøpåvirkning forventes at have, samt hvor det er relevant, vurderes størrelsen af den befolkning, der kan berøres af projektet (f.eks. *hvor langt væk spredes støjen fra losning af et skib, eller hvor langt væk ændrer vandstrømsforholdene sig ved en havneudvidelse*).

Påvirkningens geografiske udbredelse defineres som:

- **International:** Påvirkningen vil brede sig over Danmarks landegrænse.

- **National:** Påvirkningen omfatter en større del af Danmark (både hav og land).
- **Regional:** Påvirkningen er begrænset til projektområdet og et område i en afstand på op til ca. 20-30 km.
- **Lokal:** Påvirkningerne er begrænset til projektområdet og områder umiddelbart uden for projektområdet.

6.3. PÅVIRKNINGSGRAD

Ved "påvirkningsgraden" forstås, hvor kraftigt en given miljøparameter påvirkes af projektet/planen. (f.eks. *hvor meget stiger støjen omkring en havnekaj, eller hvor meget og hvordan ændrer vandstrømsforholdene sig ved en havneudvidelse*).

Påvirkningsgraden defineres som:

- **Stor:** Det pågældende miljøemne vil i høj grad blive påvirket. Der kan ved en negativ påvirkning ske tab af struktur eller funktion.
- **Mindre:** Det pågældende miljøemne vil i nogen grad blive påvirket og kan delvist gå tabt.
- **Lille:** Det pågældende miljøemne vil i mindre grad blive påvirket. Områdets funktion og struktur vil blive bevaret.
- **Ingen:** Det pågældende miljøemne vil ikke blive påvirket.

6.4. PÅVIRKNINGENS VARIGHED

Ved "påvirkningens varighed" forstås, hvor lang tid projektets/planens påvirkning af en miljøparameter vil finde sted under hensyntagen til påvirkningens hyppighed. (f.eks. *vil støjen fra en lastning/losning kun optræde så længe skibet ligger til kaj, mens vandstrømsforholdene ved en havneudvidelse måske ændres permanent, indtil havneanlægget fjernes en gang i fremtiden*).

Påvirkningens varighed defineres som:

- **Vedvarende/på lang sigt:** Påvirkningen varer i mere end 5 år efter, at anlægsfasen er afsluttet. Påvirkningen er ikke reversibel i projektets levetid, hvilket svarer til hele driftsfasen.
- **Midlertidig/på mellemlang sigt:** Påvirkningen vil forekomme i anlægsfasen og op til 5 år efter.
- **Kortvarig:** Påvirkningen vil altovervejende forekomme i anlægsfasen.
- -: Stregen markerer, at der ingen påvirkning er, og at det ikke er relevant at forholde sig til påvirkningens varighed.

6.5. SAMLET VURDERING

På baggrund af vurderingen af projektets påvirkning af en miljøparameter (sandsynlighed, geografisk udbredelse, påvirkningsgrad, påvirkningens varighed), samt en konkret vurdering af det enkelte miljøemne foretages en samlet vurdering af projektets/planens konsekvenser for det enkelte miljøemne.

Konsekvenserne for det enkelte miljøemne vurderes ud fra følgende kategorier:

- **Væsentlig:** Konsekvenserne er så betydelige, at det ved en negativ påvirkning bør overvejes

at ændre projektet, gennemføre afværgetiltag for at mindske påvirkningen eller afveje konsekvenserne i forbindelse med beslutningsprocessen om projektets realisering.

- **Moderat:** Konsekvenser er af en betydning, som ved en negativ påvirkning kræver overvejelser om afværgetiltag som led i realiseringen af projektet.
- **Mindre:** Konsekvenser er så begrænset, at det ikke vurderes, at der er behov for afværgetiltag.
- **Ingen/ubetydelig:** Konsekvenserne er så små, at de ikke er relevante at tage højde for ved projektets realisering.

Et projekts konsekvenser for en miljøparameter kan være både positive og negative. Begge typer effekter er relevante for at beskrive et projekts miljøkonsekvenser korrekt.

Positive miljøpåvirkninger er i skemaet altid fremhævet med samme grønne farve uanset om konsekvensen er ubetydelig, mindre, moderat eller væsentlig. Negative miljøpåvirkninger er i skemaet altid markeret med rød (væsentlig effekt), gul (moderat effekt) eller ingen markering (mindre eller ingen/ubetydelig effekt). Anvendelsen af farverne giver et hurtigt visuelt overblik over de væsentlige påvirkninger og kan derved bidrage til at skabe fokus på de valg, beslutningstagerne skal træffe.

De steder, hvor det er relevant for at skabe overblik, opdeles miljøemnet i flere miljøforhold eller lokaliteter. Et udfyldt skema kan f.eks. se sådan ud:

| Miljøemne | Sandsynlighed for miljøpåvirkning | Geografisk udbredelse af miljøpåvirkning | Påvirknings-grad af omgivelserne | Varighed | Samlet vurdering |
|------------------|-----------------------------------|--|----------------------------------|------------|------------------|
| Miljøparametre 1 | Lille | Regional | Lille | Vedvarende | Mindre |
| Miljøparametre 2 | Mindre | Lokal | Mindre | Kortvarig | Mindre |
| Miljøparametre 3 | Stor | Regional | Stor | Vedvarende | Væsentlig |
| Miljøparametre 4 | Mindre | Lokal | Stor | Kortvarig | Mindre |

I miljørapportens opsummering sammenfattes alle de opsamlede skemaer for at skabe et samlet overblik over alle projektets miljøkonsekvenser.

6.6. KUMULATIVE EFFEKTER

Det vurderes, hvorvidt der er kumulative effekter, altså hvorvidt der er eksisterende eller fremtidige påvirkninger fra andre projekter og planer, der giver en væsentlig miljøpåvirkning i sammenhæng/samspil med projektets miljøpåvirkninger.

6.7. AFVÆRGETILTAG

De afværgetiltag, der kan hindre, minimere eller kompensere projektets påvirkninger af miljøet, beskrives. Afværgetiltag skal være konkrete og proportionale, dvs. at de skal løse et reelt miljøproblem, og afværgetiltagens omkostninger skal stå i et rimeligt forhold til den opnåede miljøgevinst.

6.8. KENDTE MILJØFORHOLD I DAG

Miljørapporten tager udgangspunkt i de kendte eksisterende miljøforhold i dag og den tilstand miljøet har i forhold til de enkelte miljøpåvirkninger. Herunder også vandområder og beskyttede områder eller arter.

7. AFGRÆNSNING AF MILJØRAPPORTEN

Svendborg Kommune har efter Miljøvurderingslovens § 11, foretaget en afgrænsning af miljørapportens indhold forud for udarbejdelsen af miljørapporten. Afgrænsningen fastlægger omfanget af, hvilke oplysninger og miljøparametre, der vil indgå i miljørapporten.

Et udkast til afgrænsningsnotatet har været sendt i høring i perioden 21. december 2023 – 17. januar 2024 hos berørte myndigheder jf. Miljøvurderingslovens § 32, stk. 1, pkt. 2. Nedenstående tabel giver en oversigt over myndigheder der blev identificeret som berørt myndighed og hvorfor.

Tabel 2. Berørte myndigheder i forbindelse med afgrænsning af miljørapport.

| Berørt myndighed | Årsag til status | Hvad og hvor |
|---------------------------------|---|---|
| Miljøstyrelsen | Udviklingsplanen involverer påvirkning af beskyttet natur og vandområder målsat i vandområdeplaner | Specifikt delplan om åbning af Kobberbæk og havvandsvarmepumpe |
| Trafikstyrelsen | Udviklingsplanen vedrører havnen i Svendborg, både erhvervshavn og lystbådehavn | Specifikt delplan om Blå kant og Havneplads |
| Slots- og Kulturstyrelsen | Udviklingsplanen involverer påvirkning af fredede områder | Specifikt delplan om åbning af Kobberbæk |
| Svendborg Museum | Udviklingsplanen involverer påvirkning af fredede områder samt muligvis arkæologiske interesser | Vurdering af arkæologiske interesser og hvordan det bør undersøges i alle delplaner |
| Svendborg Vand og Affald | Udviklingsplanen har betydning for planlægning af vand-, spildevand- og affaldsforsyning i området | Vurdering af vand-, spildevand- og affaldsinteresser og hvordan det bør undersøges i alle delplaner |
| Kystdirektoratet | Udviklingsplanen vedrører havnen i Svendborg, både erhvervshavn og lystbådehavn | Specifikt delplan om Blå kant og Havneplads |
| Energistyrelsen | Udviklingsplanen påvirker el-infrastrukturen | Specifikt delplan om Havneplads inklusive nye elfærger og havvandsvarmepumpe |
| Evida | Udviklingsplanen kan påvirke fremtidig planlægning af gasdistributionsnettet | Vurdering af gasinstallationsinteresser og hvordan det bør undersøges i alle delplaner |
| Plan- og Landdistriktsstyrelsen | Udviklingsplanen vedrører havnen i Svendborg som er bindeled til små øsamfund i det Sydfynske Øhav og Svendborg Kommune er landdistriktskommune | Udviklingsplanens samlede påvirkning på styrelsens områder |
| Region Syddanmark | Udviklingsplanen involverer arealer der kan være forurenede og erhvervshavnen er i brug som transportled af råstoffer. | Specifikt delplaner om Nordre Kaj, Godsbanearialet, Kullinggade |
| Søfartsstyrelsen | Udviklingsplanen involverer aktiviteter der kan have betydning | Udviklingsplanens samlede påvirkning på styrelsens områder |

| | | |
|--|---|--|
| | for havnen som centralt punkt i det Blå Danmark | |
|--|---|--|

Efter den offentlige høring af berørte myndigheder er der indkommet bemærkninger, som er inddraget i det endelige afgrænsningsnotat, jf. afsnit 4.1. Afgrænsningsnotatet er vedlagt som Bilag 1. Af de indkomne høringssvar blev afgrænsningsnotatet og dermed miljørapporten tilpasset til også at indbefatte miljøparameteren Hydrografiske forhold og Kystmorfologi samt en præcisering af vurdering af potentiel påvirkning på Natura 2000-områder og Bilag IV-arter.

7.1.PARAMETRE INKLUDERET JÆVNFØR AFGRÆSNINGSNOTAT

Miljørapporten er opbygget med udgangspunkt i de væsentlige miljøpåvirkninger, som indgår i det udarbejdede afgrænsningsnotat, se Bilag 1.

I afgrænsningsnotatet er foretaget en afgrænsning af de miljøparametre, som vurderes at have en væsentlig indvirkning på planernes realisering. Følgende miljøparametre vil blive miljøvurderet i miljørapporten:

- Biologisk mangfoldighed
- Befolkning, menneskers sundhed
- Støj
- Trafik
- Jordbund
- Overfladevand og grundvand
- Klimatiske faktorer
- Materielle goder
- Kulturarv og arkæologi
- Landskab og visuel påvirkning
- Rekreative forhold
- Sejlads
- Hydrografiske forhold og kystmorfologi

Inden for hvert miljøparameter behandles de indholdsmæssige ændringer, der muliggøres med realiseringen af udviklingsplanen i forhold til de eksisterende forhold. Kun ændringer i forhold til gældende planlægning, miljøvurderes. Den eksisterende planlægning vil dog inddrages i den kumulative vurdering af miljøpåvirkningen for de miljøparametre, hvor det er relevant.

Miljøvurderingen udarbejdes med udgangspunkt i de eksisterende forhold og relevante miljømål, grænseværdier og lovgivning. Til nærmere at analysere virkningerne er der for miljøparametrene støj, trafik og vandhåndtering, udarbejdet konkrete rapporter og notater med beregninger for at understøtte miljøvurderingerne.

8. FORHOLD TIL ANDEN PLANLÆGNING OG LOVGIVNING

Udviklingsplanen kan have berøring med flere allerede fastsatte miljømål fra anden lovgivning eller planlægning. Følgende er identificeret:

- Kommuneplan 2021-2033
- Klimahandleplan 2022
- EU's Vandrammedirektiv
- Spildevandsplan 2020-2031
- Vandforsyningsplan
- Vejklasseplan 2020
- Råstofplan2020

Miljømål fra ovenstående er inddraget i de enkelte vurderinger hvor det er relevant.

9. MILJØVURDERINGER AF PÅVIRKNINGER

I dette afsnit vurderes de identificerede påvirkninger på de relevante miljøparametre. Hvert underafsnit er struktureret som beskrevet i afsnit 6.

9.1. BIOLOGISK MANGFOLDIGHED

Nuværende status og evt. miljømål

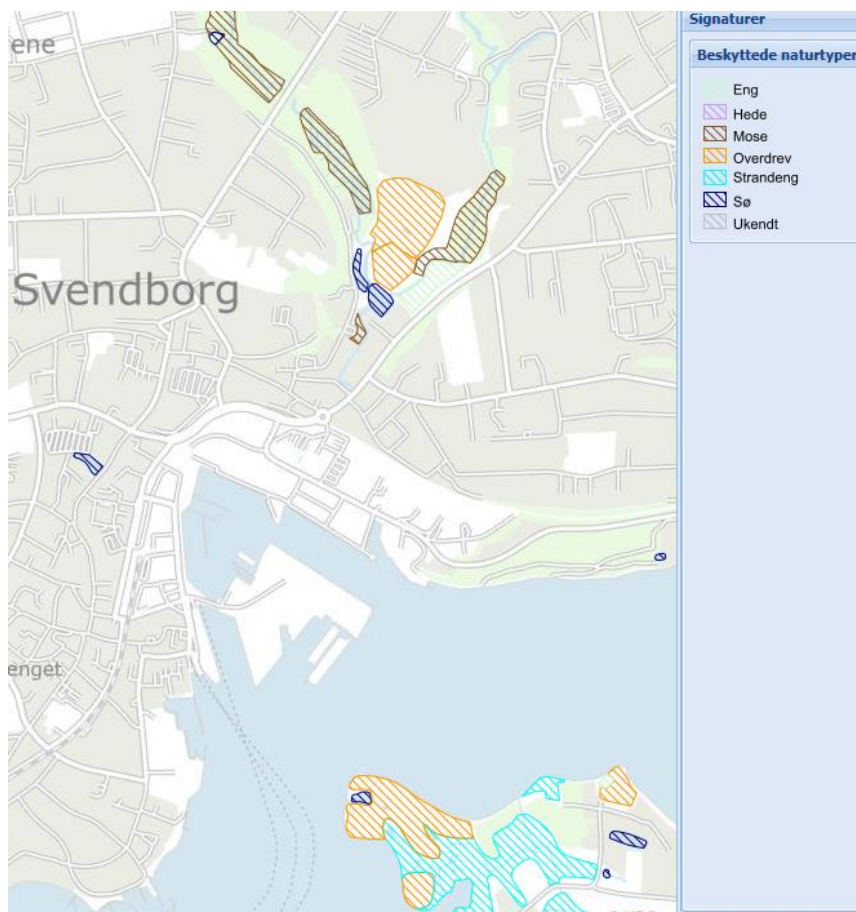
Beskyttet natur (§ 3)

I dette afsnit behandles beskyttet natur omfattet af Naturbeskyttelseslovens § 3³.

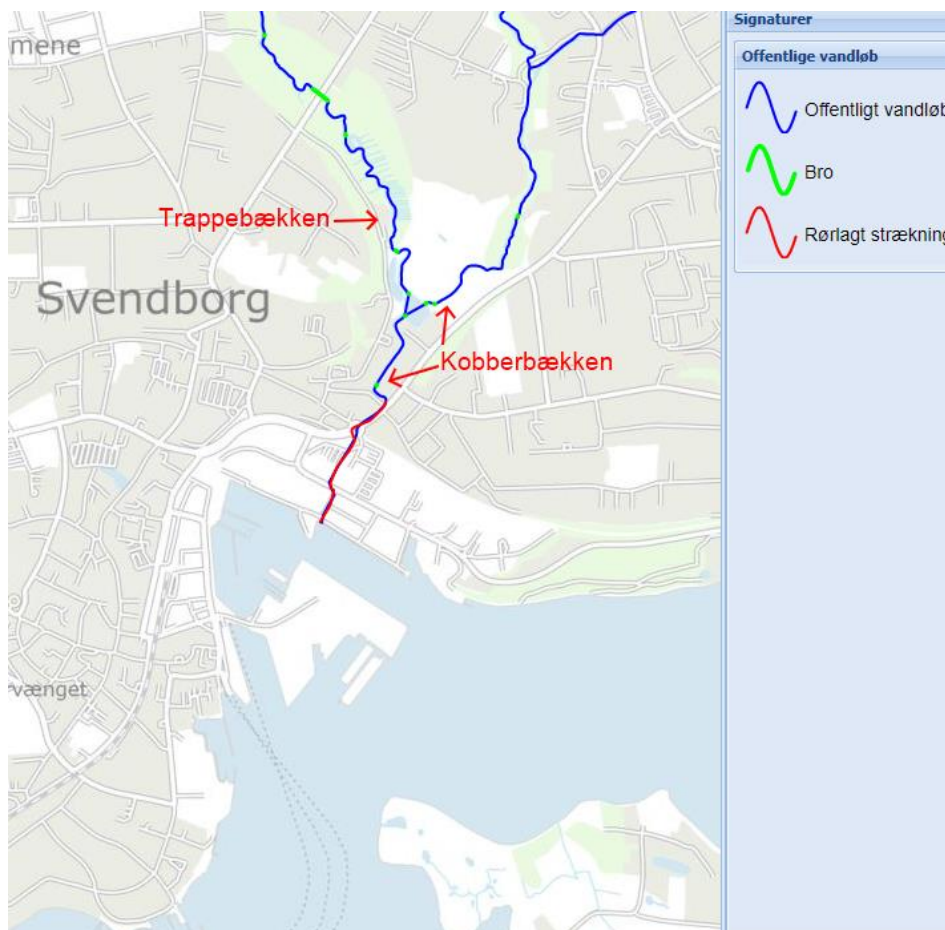
Som det fremgår af oversigtskortet herunder, findes der ingen beskyttede naturområder i nærheden af Fremtidens Havn, Godsbanen, Den Blå Kant, Havnepladsen, Kullinggade, Geohavnepark eller Havvandsvarmepumpen.

Kobberbækken og Trappebækken er beskyttede vandløb, som findes delvist i et område med beskyttet mose, eng, overdrev og skovarealer. Trappebækken og Kobberbækken mødes ved den beskyttede sø Møllesøen, som de løber igennem og bliver til ét vandløb (Kobberbækken), som har udløb i Svendborg Sund ved havnen. Se oversigtskort på Figur 13 og Figur 14.

³ Lovbekendtgørelse nr. 927 af 28/06/2024 om naturbeskyttelse.



Figur 13. Oversigtskort over beskyttet natur indenfor udviklingsplanens område.



Figur 14. Oversigtskort over vandløb indenfor udviklingsplanens område.

Der er desuden en landskabs- og kulturhistorisk fredning ved Ørkilds Mølle og slotsruin, som omfatter en del af Kobberbækken og Trappebækken.

Status er, at der er opnået dispensation fra fredningsnævnet til det overordnede projekt med åbning og nyt forløb for Kobberbækken. Relevante § 3 beskyttede arealer er besigtiget.

Natura 2000

I dette afsnit behandles de særligt beskyttede Natura 2000-områder, som er beskyttet af Habitatdirektivet⁴.

Ingen af delområderne i Udviklingsplanen for Svendborg Havn ligger indenfor Natura 2000-område. Det nærmeste Natura 2000-område er nr. 242 'Thurø Rev', som findes mere end 5 km væk fra det nærmeste af planens delområder.

Bilag IV

I dette afsnit behandles mulige forekomster af arter der fremgår af Habitatdirektivets bilag IV.

Indenfor hele udviklingsplanens område, kan der forekomme Sydflagermus, Dværgflagermus og Skimmelflagermus. Der er observeret Øresvin og Marsvin i Svendborg Sund.

⁴ Rådets direktiv 92/43/EØF om bevaring af naturtyper samt vilde dyr og planter med senere ændringer. Habitatdirektivet er implementeret i dansk lovgivning via Habitatbekendtgørelsen (BEK nr. 1098 af 21/08/2023).

I området omkring Møllesøen ved Kobberbækken er der observeret Springfrø og Stor vandsalamander. Hasselmus og Markfirben har desuden naturligt udbredelsesområde i området omkring Trappebækken og Kobberbækken. Svendborg Kommune har dog ikke kendskab til konkrete observationer af disse arter.

Fredede arter

I dette afsnit behandles mulige forekomster af arter der fremgår af artsfredningsbekendtgørelsen⁵.

Der er observeret spættet sæl og gråsæl i Svendborg Sund. Ved Svendborg Sund og Svendborg Havn er der observeret følgende kritisk truede, truede eller sårbare fuglearter: Hættemåge, Blishøne, Hvinand, Stor skallesluger, Sangsvane, Løvsanger, Isfugl, Spurvehøg, Grønspætte, Bjergvipstjert og Toppet lappedykker.

Der er observeret paddearterne Butsnudet frø, Lille vandsalamander og Skrubtudse omkring Møllesøen ved Kobberbækken. Der er desuden observeret følgende kritisk truede, truede eller sårbare fuglearter omkring Møllesøen, Kobberbækken og Trappebækken: Grønbenet rørhøne, Hættemåge, Isfugl og Blishøne.

Påvirkninger fra planen

Beskyttet natur (§ 3)

Da der ikke er beskyttet natur i nærheden af Fremtidens Havn, Godsbanen, Den Blå Kant, Havnepladsen, Kullinggade, Geohavnepark eller Havvandsvarmepumpen, vurderes der ikke at være nogen påvirkning af beskyttet natur i forbindelse med planer for disse delområder og det behandles derfor ikke yderligere.

Planen for åbning og nyt forløb for Kobberbækken vedrører Kobberbækken og Trappebækken, som er beskyttede vandløb. Etape 3 vedrører også Møllesøen, som er en beskyttet sø samt omgivende beskyttede eng- og mosearealer. Planen for dette delområde har blandt andet til formål at sikrer vandløbsfaunaens frie bevægelse ved at fjerne spærringer i vandløbene og ændre deres forløb. Planens påvirkning på beskyttet natur vurderes at være positiv.

Natura 2000

Ingen af delområderne i Udviklingsplanen for Svendborg Havn ligger indenfor Natura 2000-område, da disse ligger mere end 5 km væk. Planen kan dermed ikke medføre påvirkning på Natura 2000-områder.

Bilag IV-arter

Flagermus der måtte forekomme indenfor planens delområder, kan potentielt blive påvirket, hvis der skal fældes træer eller nedrives bygninger, hvor de har yngle- eller rasteområde.

Marsvin og Øresvin i Svendborg Sund kan potentielt blive påvirket i mindre grad af støjende aktiviteter som pælenedramning og lignende i havnebassinet. Det er relevant for Plan for Blå kant og Havnepladsen med ny færgeterminal.

Springfrø og Stor vandsalamander kan potentielt blive påvirket af arbejdet med åbning af Kobberbækken og etablering af nyt forløb, da de har yngle- og rasteområde omkring Møllesøen.

⁵ Bekendtgørelse nr. 521 af 25/03/2021 om fredning af visse dyre- og plantearter og pleje af tilskadekommet vildt.

Hasselmus og Markfirben vurderes ikke at kunne blive påvirket af dette, da deres yngle- og rasteområde ikke findes i de våde naturtyper (vandløb, sø og omgivende eng og mose), som indgår i planen for området.

Fredede arter

Der findes Gråsæl og Hættemåge, Blishøne, Hvinand, Stor skallesluger, Sangsvane, Løvsanger, Isfugl, Spurvehøg, Grønspætte, Bjergvipstjert og Toppet lappedykker i Svendborg Sund og ved Svendborg Havn. De forventes ikke at kunne blive påvirket af planen.

Plan for åbning og nyt forløb for Kobberbækken kan potentielt påvirke Butsnudet frø, Lille vandsalamander og Skrubtudse omkring Møllesøen ved Kobberbækken gennem arbejdet med åbning af Kobberbækken og etablering af nyt forløb, da de har yngle- og rasteområde omkring Møllesøen.

Vurdering

Tilstanden af beskyttet natur må ikke ændres uden forudgående dispensation fra kommunen. Naturbeskyttelsesloven er restriktiv, der kan dog gives dispensation til naturforbedrende tiltag.

Beskyttet natur (§ 3)

Planen for åbning og nyt forløb for Kobberbækken vedrører Kobberbækken og Trappebækken, som er beskyttede vandløb. Etape 3 vedrører også Møllesøen, som er en beskyttet sø samt omgivende beskyttede eng- og mosearealer. Der skal derfor planlægges på en måde, så konkrete projekter er naturforbedrende, hvilket vurderes at være muligt. På det nuværende vidensniveau vurderes det, at planen kun indeholder naturforbedrende tiltag. Det vurderes derfor, at sandsynligheden er stor for at der er tale om en moderat positiv påvirkning lokalt for Trappebækken og Kobberbækken og den flora og fauna der findes her. Åbningen og nyt forløb for Kobberbækken vil kunne have en lille påvirkning af de nære omgivelser og påvirkningen vil være vedvarende.

Natura 2000

For Natura 2000-områderne gælder det, at planen ikke i sig selv eller i forbindelse med andre planer og projekter må kunne påvirke Natura 2000-områder og deres udpegningsgrundlag væsentligt.

Det nærmeste Natura 2000-område er nr. 242 'Thurø Rev', som findes mere end 5 km væk fra det nærmeste af planens delområder. På den baggrund er det Svendborg Kommunes vurdering, at ingen af planens delområder hverken i sig selv eller i forbindelse med andre planer og projekter, kan påvirke Natura 2000-områder og deres udpegningsgrundlag væsentligt.

Planen vurderes derfor ikke at kunne medføre nogen form for miljøpåvirkning på Natura 2000-områder.

Bilag IV-arter

For bilag IV-arter gælder det, at planer og projekter ikke må beskadige eller ødelægge deres yngle- og rasteområder eller forårsage drab af individer.

Der kan forekomme flagermus i gamle hule træer og i bygninger i alle planens delområder. I forbindelse med myndighedsbehandling af de konkrete projekter, skal der derfor være en særlig opmærksomhed på at varetage flagermus i forbindelse med eventuel fældning af træer og nedrivning af bygninger. Dette vil kræve en nærmere vurdering og eventuelt undersøgelse af forekomsten af flagermus. Udslusning af flagermus fra bygninger kan eventuelt komme på tale. Dette

skal ske udenfor flagermusenes ynglesæson og vinterdvale-periode, og foretages af en professionel. Dette vurderes at være muligt at tage de nødvendige hensyn til flagermus.

Marsvin og Øresvin kan potentielt blive midlertidigt fortrængt som følge af undervandsstøj, som følge af nedramning af pæle og lignende der kan forekomme ved delplanerne Plan for Blå kant og Havnepladsen med ny færgeterminal. I forbindelse med myndighedsbehandlingen af konkrete projekter i disse delområder, skal der derfor tages særlige hensyn til Marsvin og Øresvin, som svømmer igennem eller raster i Svendborg Sund. Det vurderes at være muligt at planlægge de konkrete projekter sådan, at rasteområder for Marsvin og Øresvin ikke beskadiges eller ødelægges i forbindelse med anlægsarbejdet.

I forbindelse med myndighedsbehandlingen af konkrete projekter i området omkring Møllesøen ved Kobberbækken, skal der tages særlige hensyn til Springfrø og Stor vandsalamander, så det sikres, at deres yngle- og rasteområder ikke beskadiges eller ødelægges. I planlægningen skal der desuden tages hensyn til paddernes ynglesæson og vandring til og fra ynglevandhuller. Dette vurderes at være muligt.

Hasselmus og markfirben har ikke yngle- og rasteområde i våde naturtyper som mose, eng, vandløb og sø. Det vurderes derfor at deres yngle- og rasteområder ikke kan blive beskadiget eller ødelagt, som følge af denne plan.

Samlet vurderes det, at sandsynligheden for at bilag-IV-arters yngle og rasteområder påvirkes af Udviklingsplanen for Svendborg Havn er lille, da det vurderes at være muligt og lovpligtigt at planlægge de konkrete projekter sådan, at yngle- og rasteområder ikke beskadiges eller ødelægges. Der kan dog være en kortvarig, lokal forstyrrelse i anlægsfasen, som vil medføre en mindre påvirkning.

Fredede arter

Alle vilde pattedyr og fugle er fredede efter artsfredningsbekendtgørelsen. De må derfor som udgangspunkt ikke samles ind eller slås ihjel. Alle krybdyr og padde er beskyttet af en særlig fredning, som gør at de hverken må dræbes, indfanges, transporteres eller håndteres.

Gråsæl og Hættemåge, Blishøne, Hvinand, Stor skallesluger, Sangsvane, Løvsanger, Isfugl, Spurvehøg, Grønspætte, Bjergvipstjert og Toppet lappedykker i Svendborg Sund og ved Svendborg Havn, er alle meget mobile arter, som er tilvænnet de mange forstyrrelser af forskellig art der findes i havneområdet i forvejen. De vurderes ikke at være særligt følsomme overfor midlertidig støjpåvirkning, som måtte forekomme i konkrete projekter indenfor planens delområder.

Butsnudet frø, Lille vandsalamander og Skrubtudse omkring Møllesøen ved Kobberbækken varetages af de ovenfor beskrevne hensyn til bilag-IV padderne, da de har samme levested og yngleområde.

Grønbenet rørhøne, Hættemåge, Isfugl og Blishøne vurderes ikke at blive påvirket af planen, da deres levesteder og fødegrundlag omkring vandløb og søer ikke påvirkes af planen, som har et naturforbedrende sigte for vandløbene. Desuden skal konkrete projekter planlægges sådan, at de omgivende beskyttede naturområders tilstand ikke ændres i negativ retning, som beskrevet ovenfor.

Samlet vurderes det, at sandsynligheden for at fredede arter påvirkes af Udviklingsplanen for Svendborg Havn er lille, da der kan være en kortvarig, lokal forstyrrelse i anlægsfasen, som vil medføre en mindre påvirkning.

Kumulative påvirkninger

Der er ikke identificeret nogle andre planer med samtidig og sammenlignelig påvirkning på beskyttet natur (§ 3), Natura 2000, Bilag IV-arter eller fredede arter. På den baggrund vurderes der ikke at være nogen kumulative påvirkninger.

Afværgeforanstaltninger

Der er ikke identificeret nogle påvirkninger fra planen på biologisk mangfoldighed som afkræver afværgeforanstaltninger.

Samlet vurdering af påvirkninger på biologisk mangfoldighed

Den samlede vurdering af udviklingsplanens påvirkning på biologisk mangfoldighed er samlet i

Tabel 3. Samlet vurdering af påvirkninger fra udviklingsplanen på biologisk mangfoldighed.

| Miljøemne | Sandsynlighed for miljøpåvirkning | Geografisk udbredelse af miljøpåvirkning | Påvirkningsgrad af omgivelserne | Varighed | Samlet vurdering |
|--------------------------------|-----------------------------------|--|---------------------------------|------------|-------------------------|
| Biologisk mangfoldighed | | | | | |
| Beskyttet natur (§ 3) | | | | | |
| Trappebækken | Stor | Lokal | Lille | Vedvarende | Moderat |
| Alle øvrige delområder | Ingen | Ingen | Ingen | Ingen | Ingen/ubetydelig |
| Natura 2000 | | | | | |
| Alle delområder | Ingen | Ingen | Ingen | Ingen | Ingen/ubetydelig |
| Bilag IV-arter | | | | | |
| Trappebækken | Lille | Lokal | Lille | Kortvarig | Mindre |
| Alle øvrige delområder | Lille | Lokal | Lille | Kortvarig | Mindre |
| Fredede arter | | | | | |
| Trappebækken | Lille | Lokal | Lille | Kortvarig | Mindre |
| Alle øvrige delområder | Mindre | Lokal | Lille | Kortvarig | Mindre |

9.2. BEFOLKNING, MENNESKERS SUNDHED

Den primære påvirkning fra udviklingsplanen på befolkningen og menneskers sundhed er identificeret til at være ændringer i støjpåvirkninger i havneområdet. I takt med at havnen udvikles og der gives plads til beboelse tættere på en aktiv erhvervshavn, vil det kunne give anledning til konflikter i forhold til støjgrænser. Dette afsnit fokuserer på dette emne.

Nuværende status og evt. miljømål

Støjbelastningen skulle blive mindre med udviklingsplanen for fremtidens havn, da den går fra tungt erhverv langs Østre kaj og Nordre kaj til blandet bolig og erhvervsområde og let erhverv.

Virksomhederne i området skal overholde miljøstyrelsens vejledende støjgrænser eller virksomhedens eventuelle miljøgodkendelse. Disse støjgrænser er sat som et acceptabelt tåleligt støjniveau for mennesker.

Der skabes rekreative byrum omkring bygningerne i området, hvilket giver mulighed for passage og ophold i behagelige omgivelser.

Påvirkninger fra plan

Med udviklingen af Østre Kaj, bliver området ændret til blandet bolig og erhverv på den vestlige del af Østre Kaj og til let erhverv på den østlige del af Østre Kaj.

Det medfører at støjgrænser vil skulle nedsættes, hvor gældende grænser for Blandet bolig og erhverv bliver 55/45/40 dB(A) og for let erhverv 60 dB(A). Det kan sætte grænser for hvilke erhvervsaktiviteter man kan tillade i de nævnte områder.

Der er foretaget støjberegninger (se vedlagte bilag 3) af forskellige scenarier, til brug for hvordan udviklingen af Østre Kaj kan ske på bedste vis

Vurdering

Området langs Østre Kaj bliver et område, der er væsentligt mindre miljømæssigt belastet i forhold til støj. Omvendt sætter det begrænsninger for hvilke aktiviteter man kan tillade.

Med scenarie 1 bliver udviklingen af Østre Kaj og Frihavnen, ændret til blandet bolig og erhverv (55/45/40) dB(A), eventuelt iblandet let erhverv 60 dB(A). Samtidig fastholdes Frederikshavn som havnens erhvervsområde herunder også Frederikskaj som gods- eller erhvervs-kaj. Dette scenarie giver den laveste støjbelastning og vil give mulighed for udvikling af Abildvej området til blandet bolig og erhverv.

Med scenarie 2 bliver Østre Kaj ændret til let erhverv 60 dB(A) og Frihavnen fastholdes til tungt erhverv 70dB(A). Dette scenarie vil ikke give mulighed for ændring af Abildvej området til blandet bolig og erhverv.

Støjberegningerne af Cowi viser, at de 2 scenarier kan kombineres, så den vestlige del af Østre kaj bliver blandet bolig og erhverv og den østlige del bliver let erhverv, samtidig med, at Frihavnen fastholdes til tungt erhverv. Denne løsning vil også kunne give mulighed for, at der kan ligge skibe til ved den østlige del af Østre Kaj og lodse/laste uden at overskride støjgrænserne for området med blandet bolig og erhverv.

Kumulative påvirkninger

De kumulative effekter fra støj bliver mindre, når området er færdigudviklet.

I anlægsfasen kan der forekomme øget støjpåvirkning, hvis de nye påtænkte projekter etableres samtidig. Det skal vurderes for hvert enkelt projekt, når de realiseres og konkrete tidsplaner foreligger.

Støjrapporter udarbejdet af Cowi viser, at udviklingen af Østre Kaj kan omdannes/indrettes på flere forskellige måder, som scenarie 1 eller scenarie 2 eller en kombination af de 2 scenarier, hvorved den kumulative støjpåvirkning bliver reduceret i forhold til nuværende status.

I anlægsfasen kan der forekomme øget støjpåvirkning, hvis de nye påtænkte projekter etableres samtidig.

Afværgeforanstaltninger

Afværgeforanstaltninger kan reguleres i anlægsfasen ved vilkår i anmeldelsen af midlertidige støjende og støvende aktiviteter.

Der skal være særligt opmærksomhed på, hvis de gamle DLG-bygninger skal nedrives.

Samlet vurdering af påvirkninger

Det vurderes, at den samlede støjpåvirkning ved realiseringen af Udviklingsplanen reduceres.

Tabel 4. Samlet vurdering af påvirkninger fra udviklingsplanen på støj.

| Miljøemne | Sandsynlighed for miljøpåvirkning | Geografisk udbredelse af miljøpåvirkning | Påvirkningsgrad af omgivelserne | Varighed | Samlet vurdering |
|-------------|-----------------------------------|--|---------------------------------|-----------|------------------|
| Støj | | | | | |
| Scenarie 1 | Mindre | Lokal | Lille | Kortvarig | Mindre |
| Scenarie 2 | Stor | Lokal | Lille | Kortvarig | Mindre |

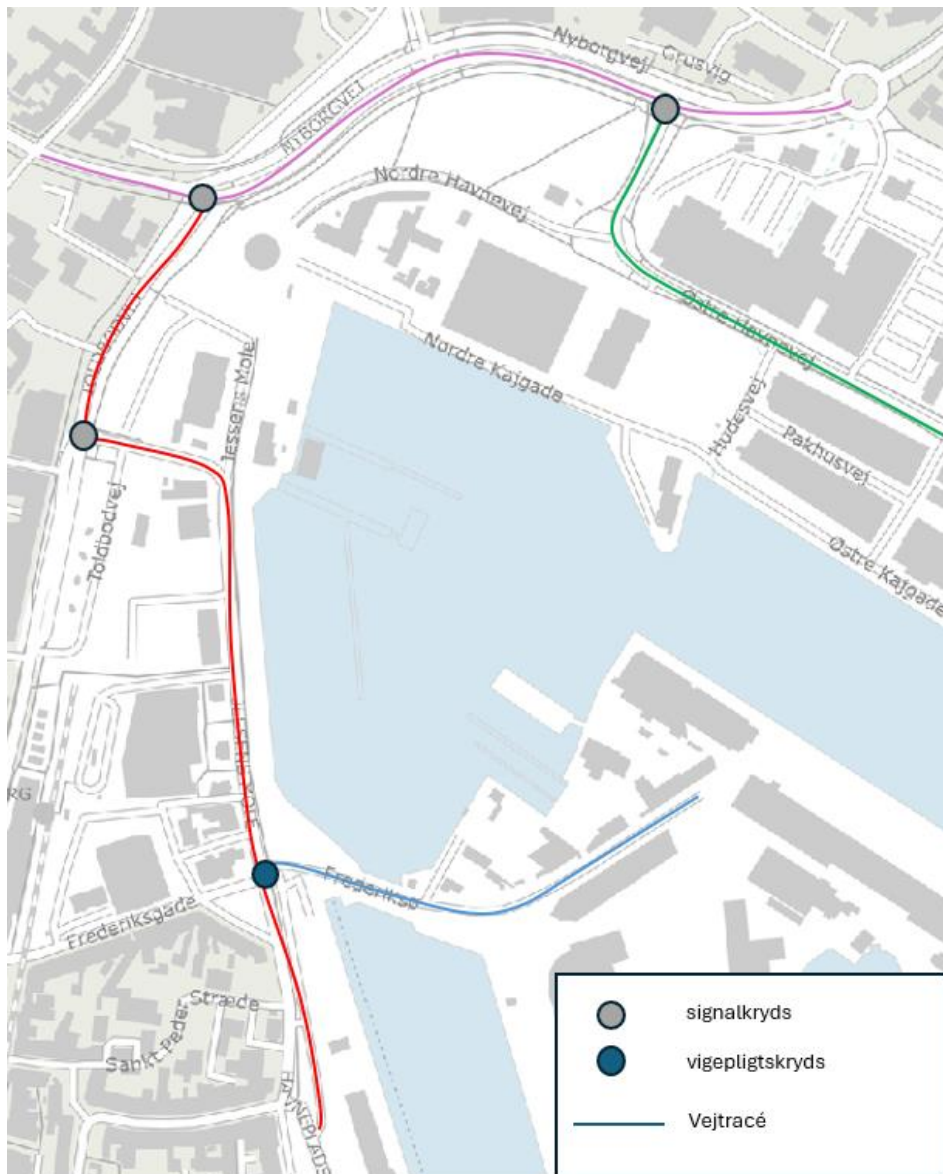
9.3. TRAFIK

I dette afsnit vurderes de trafikale konsekvenser ved implementering af udviklingsplanen med særligt fokus på scenarie 1 og 2 samt 0-alternativet både i drift og anlægsperioden. Scenarierne vil blive vurderet i forbindelse med den øget mængde trafik som tager udgangspunkt i trafikanalyser for området.

Nuværende status og evt. miljømål

På nuværende tidspunkt er der områder på Svendborg havn som er etableret i henhold til delplanen "Fremtidens havn 2014". Frederiksø, UCL, SIMAC, pumpestationen m.v. er enten delvis udbygget, bygget eller i gang med at blive etableret. Ud fra observation vurderes det at i eksisterende forhold afvikles trafikken tilfredsstillende i området, hvor der er mulighed for parkeringspladser på Godsbanearialet og på Frederiksø.

Området grænser op til Nyborgvej mod nord som er en stor stamvej ind og ud af Svendborg. I vest grænser området op til Toldbodvej. Området Nordre Havne Kaj og Østre Havne Kaj bliver forbundet med Nyborgvej via Østre Havnevej. Havnepladsen og Frederiksø forbindes til Nyborgvej via Jessens Mole og Toldbodvej. Områderne bliver reguleret af primært vigepligt og signalregulering. Se Figur 15.



Figur 15. Oversigt over vejtracé og kryds i området.

Påvirkning fra planen

De trafikale forhold i scenarie 1 og 2 adskiller sig forholdsvis kun med små ændringer, hvorfor det anbefales, at der vurderes nærmere, når forholdene er mere fastlagte. Der vurderes på miljøpåvirkninger for begge scenarier i de kommende afsnit med udgangspunkt i at erhverv typisk vil medføre mere trafik end ved boliger.

Vurdering

Trafikmønstre ved forskellige udbygninger

Trafik ved boliger er mere forudsigelig, da det typisk er morgentrafik og eftermiddag i forbindelse med beboer der kører på arbejde og kommer hjem fra arbejde. Trafik fra erhverv afhænger af hvilken type erhverv, der etableres. Industri vil have trafik om morgenen og eftermiddagen, når trafikanten skal på arbejde og hjem. Desuden er der varelevering eller kunder i løbet af dagen. Værfter og større industri har kørsel i flere ryk i løbet af dagen på grund af morgenvagt,

eftermiddagsvagt og aftenvagter.

Ved kulturelle bebyggelse kan det være svært at vurdere trafikmønstret, da det afhænger af hvilken slags kultur, der etableres samt størrelse.

Godsbanearialet og åbning af Kobberbækken

I scenarie 1 og 2 forudsættes det at rundkørslen Nyborgvej / Grusvig ombygges til et signalregulerede kryds, som forbinder trafikken fra Nyborgvej og til den nye vej til området, Ny Østre Havnevej. Krydset Nyborgvej / Østre Havnevej bliver nedlagt i den forbindelse. Dette tiltag er for at kunne afvikle den kommende trafik fra Østre Havnevej og Kobberbækken samt skabe sammenhænge i området. I følge ARTELIA's trafikanalyse "Helhedsplan Svendborg Havn – Trafikale analyse" vedlagt i Bilag 4, er ombygningen tilstrækkeligt til at kunne afvikle den fremtidige trafik meget tilfredsstillende.

Den nye vej "Ny Østre Havnevej" kommer til at være den primære vej ind til Østre Kaj og Østre Havnevej. Desuden forudsættes det at parkeringshuset bliver realiseret i forbindelse med udbygning af området. Parkeringshuset er forbehold SIMAC og UCL, hvor andre byggefelter skal etablere parkeringspladser på egen ejendom.

Den eksisterende trafik på Østre Havnevej er i dag over 5000 køretøjer, det svarer cirka til 8-9 biler i minuttet i en spidstid i begge retninger. Det kan give udfordringer i forbindelse med adgang for trafikanter som skal ind og ud af de forskellige byggefelter og parkeringshuset. Det må forventes at trafikmængden stiger ifm. udbygningen af området. På grund af at området er en blanding af erhverv, kultur og boliger er trafikstrømmen ikke ensrettet om morgenen og eftermiddagen, som f.eks. kun ved boligområder. Det kan medføre tilbage stuvninger og trafikprop på Ny Østre Havnevej, det kan medføre at trafikstrømmen flytter sig til andre områder. Konsekvensen ved at flytte trafikken til andre områder vides ikke, da det kræver en nærmere undersøgelse og vurdering.

Godsbanearialet og åbning af Kobberbækken - anlægsperioden

I Anlægsfasen af etablering af Kobberbækken vil trafikken være belastet af tunge køretøjer fordelt udover en arbejdsdag, samt den ekstra trafik til morgen- og eftermiddagsspidstiden, da Godsbanearialet bliver en midlertidig arbejdsplads i perioden. Der kan være udfordringer med at afvikle trafikken på Østre Havnevej, da både UCL og SIMAC anvender den samme adgang ind til området. Kobberbækken skal kobles sammen til den nye Østre Havnevej, dette kan medføre at trafikken afvikles dårligt i området, derfor bør man indtænke en strategi for, hvordan man nedlægger Østre Havnevej, og derefter etablere Ny Østre Havnevej. Derfor kan anlægsperioden for Kobberbækken, Ny Østre Havnevej og Østre Kaj medføre en moderat miljøkonsekvens til trafikafviklingen og trafiksikkerheden i området.

Ny færgeterminal

Den nye færge skal kunne rumme 80 køretøjer i fremtiden, hvor der i dag er mulighed for at rumme 40 køretøjer. Rambølls notat "Trafikafvikling på havnepladsen i Svendborg" vurderer at køen bliver dobbelt så lang. Tiden som kræver at afvikle køen ændres fra 2½ minutter til 4½ minutter. Det vurderes at være en acceptabel afvikling. Det kan til gengæld føles meget lang tid for de trafikanter der er vant til at køen afvikles på halv tid. Spidsbelastningen for færgen foregår ikke på samme tid med spidsbelastningen i områderne, derfor vurderes det ikke, at disse to belastninger får en kumulativ effekt.

På nuværende tidspunkt vides det ikke, hvor færgeterminalen skal være midlertidig i forbindelse med etablering af den nye færgeterminal. Derfor kan der ikke vurderes på, hvor trafikken vil påvirke området. Trafikken flyttes, og Jessens Mole får tungekøretøjer til området. Området vil blive påvirket af arbejdsrelateret trafik, og omkringliggende områder og beboer vil opleve mere tung trafik end i dag.

Blå kant

Den blå kant medfører ikke yderligere trafik til området. Trafikken i området bliver påvirket, når vandstanden stiger. I denne situation er det ikke muligt at parkere i området eller komme ind til området. Det vil medføre, at trafikmønstret vil ændre sig, da trafikanter skal parkere andre steder. Det må forventes, at der ikke tilføres trafik til området, når havnen står under vand, hvorfor der ikke vil være en kumulativ effekt i forhold til trafikken.

Kumulative påvirkninger

Ud fra de ovennævnte planer vurderes det, at Østre Havne Kaj og Kobberbækken, kan have en kumulativ påvirkning i forhold til trafikken. Planerne får en fælles adgang til Nyborgvej, hvorfor de vil påvirke hinanden trafikalt. Vurderingen på det foreliggende grundlag kan ikke blive mere konkret, men skal vurderes nærmere når de enkelte delplaner konkretiseres.

Afværgeforanstaltninger

På Østre Havnevej bør der etableres afværgeforanstaltninger som vil forbedre trafikafviklingen for de trafikanter som skal ind- og ud af områderne. Det kan være en fordel at samle parkeringspladser eller parkeringsområder i et område, da det reducerer behovet for etablering af trafikregulering f.eks. signalregulering, venstresvingsbane m.m.

Trafikken for den fremtidige Færgeterminalen kan kræve, at der etableres køspole eller et tømningprogram for signalanlægget Havnegade/Toldbodvej og Toldbodvej/Nyborgvej. Det vil afhjælpe køen på Jessens Mole. Selvom køen vil blive afviklet relativt hurtig uden afværgende foranstaltninger, så bør der etablere afværgeforanstaltninger for at reducere tiden trafikanter skal sidde i kø. Det er på nuværende tidspunkt ikke undersøgt, om det er muligt at optimere eller ændre på eksisterende signalprogrammer, dette bør vurderes nærmere i en senere fase.

I anlægsfasen bør der gennemtænkes en plan for, hvordan områderne etableres i etaper, så trafikken kan afvikles tilfredsstillende under hele anlægsperioden.

Samlet vurdering af påvirkninger på trafikale forhold

Tabel 5. Samlet vurdering af påvirkninger fra udviklingsplanen på trafikale forhold.

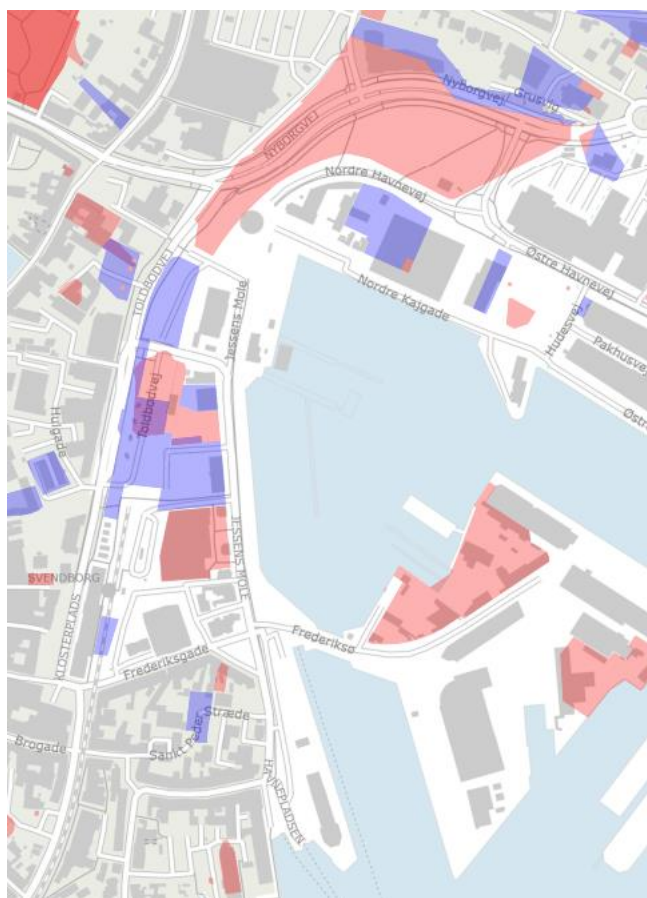
| Miljøemne | Sandsynlighed for miljøpåvirkning | Geografisk udbredelse af miljøpåvirkning | Påvirkningsgrad af omgivelserne | Varighed | Samlet vurdering |
|---------------------------|-----------------------------------|--|---------------------------------|------------|------------------|
| Trafikvikling for området | Stor | Lokal | Mindre | Vedvarende | Moderat |
| Trafik under anlæg | Stor | Lokal | Mindre | Kortvarigt | Moderat |

9.4. JORD

Nuværende status og evt. miljømål

Havneområdet har historisk primært haft karakter af erhvervshavn, og en stor del af de etablerede havnekajer er skabt med opfyld af forskellig karakter. Denne etablering og anvendelsen af havneområderne betyder, at der i dag er flere områder på havnen, som er kortlagt med mistanke om en potentiel forurening (Vidensniveau 1, V1) eller dokumenteret forurenede (Vidensniveau 2, V2).

Den efterfølgende Figur 16 viser Region Syddanmarks kortlægning, hvor blå områder angiver V1 og røde områder angiver V2. Svendborg Kommune forventer desuden, at områder, der ikke er kortlagt, også kan have en vis grad af forurening,



Figur 16. Kortlægning af forurenede jord i udviklingsplanens område. Rød angiver V2 og blå angiver V1 kategoriseret jordforurening.

Svendborg Kommune har i Kommuneplan 2021-2033 blandt andet fastsat mål om håndtering, rensning og genanvendelse af jord.

Jord skal håndteres og bortskaffes på en sådan måde, at der hverken på kort eller lang sigt opstår risiko for menneskers sundhed, jord, grundvand, recipienter eller miljøet i øvrigt.

Mest muligt forurenede jord skal renses og genanvendes, så forbruget af råstoffer og deponeringskapacitet mindskes. Den miljømæssige gevinst ved rensningen bør dog stå i rimeligt forhold til de økonomiske og miljømæssige omkostninger, der er ved behandlingen.

Genanvendelse af lettere forurenede jord bør kun ske på steder, som både på kort og lang sigt er robuste overfor forurening af jord, grundvand, recipienter og miljøet i øvrigt.

Derudover skal håndtering af forurenede jord naturligvis følge gældende regler, som angivet i blandt andet jordforureningsloven⁶

Påvirkninger fra plan

Bygge- og anlægsarbejder indenfor særligt planens kortlagte arealer, og hvor der f.eks. skal ændres på terræn ved at flytte, fjerne eller tilføje jord, kan udgøre en risiko for, at der vil opstå en potentiel miljø- eller sundhedsmæssig påvirkning.

Vurdering

Forud for realisering af bygge- og anlægsarbejder indenfor udviklingsplanens kortlagte arealer skal arbejdet/projektet vurderes i forhold til jordforureningsloven og i henhold til kommuneplanens retningslinjer for forurenede jord.

Der er ved bygge- og anlægsprojekter ikke krav om, at jordforureningen fjernes, men det skal sikres at projektet ikke medfører en sundheds- og miljømæssig påvirkning - sidstnævnte kunne f.eks. være i forhold til overfladevand og grundvand.

Kumulative påvirkninger

Det kan give en positiv kumulativ effekt, hvis der i projekterne kan udveksles jord på tværs og dermed undgå unødige kørsel og miljøpåvirkning.

Afværgeforanstaltninger

Hvert delprojekt skal før udførelse klarlægge risici og udarbejde en plan for eventuelle afværgeforanstaltninger for at undgå kontaktrisiko, nedsivning til grundvand, påvirkning af overfladevand herunder udsivning til Svendborg Havn og sikre at der ikke opstår behov for en fremtidig offentlig indsats over for en eventuel efterladt forurening.

Samlet vurdering af påvirkninger

Tabel 6. Samlet vurdering af påvirkninger fra udviklingsplanen på jordforhold.

| Miljøemne | Sandsynlighed for miljøpåvirkning | Geografisk udbredelse af miljøpåvirkning | Påvirkningsgrad af omgivelserne | Varighed | Samlet vurdering |
|-----------------------|-----------------------------------|--|---------------------------------|-----------|------------------|
| jordforurening | Mindre | Lokal | Lille | Kortvarig | Mindre |

9.5. GRUNDVAND

Drikkevandsinteresser og vandforsyningsplan

Der er områder med drikkevandsinteresser, optaget jf. udpegningsbekendtgørelsen⁷, som

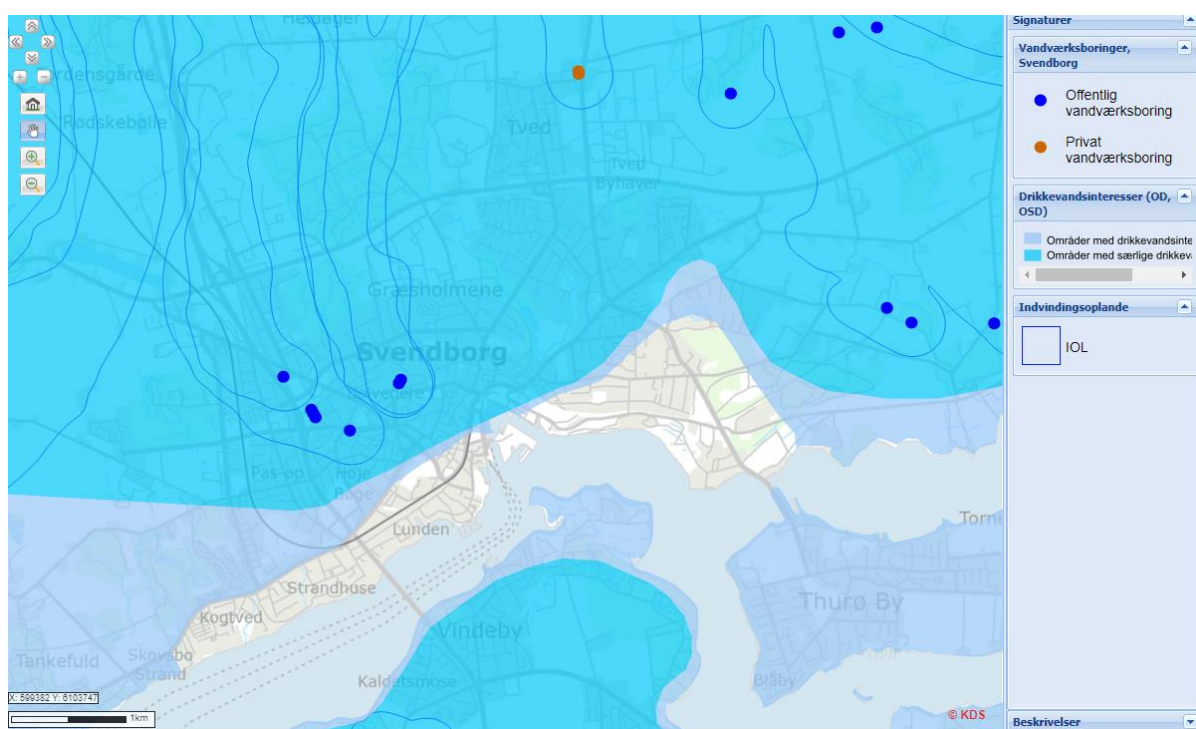
⁶ LBK nr. 282 af 27. Marts 2017, Lov om forurenede jord (Jordforureningsloven)

⁷ BEK nr. 935 af 22. juli 2024, bekendtgørelse om udpegningsbetingelser for drikkevandsressourcer

overlapper med udviklingsområderne for Fremtidens Havn. Det fremgår af Figur 17, at det er delområderne tilknyttet udviklingsplanerne for åbning af Kobbøbækken, den blå kant, geohavnepark, godsbanearialet og anlæg af havvarmvandspumpe, der er i område med særlige drikkevandsinteresse (OSD) og delvist inden for område med drikkevandsinteresser (OD). De øvrige udviklingsområder ligger uden for områder med statsligt udpegede drikkevandsinteresser.

Ingen af delområderne i den samlede udviklingsplan, for fremtidens havn, ligger inden for indvindingsoplande til almene vandforsyninger eller tættere end 300 m til vandværksboringer, der indvinder grundvand til almen vandforsyning. Nærmeste vandværksboring, DGU-nr.: 164.949, tilknyttet Svendborg Vands Grubbemølleværk, er beliggende Rødkilde Møllevej - 700 m vest for Godsbanearialet, som er det nærmeste af delområderne i udviklingsplanen.

Der er ingen konflikter ift. til mål og retningslinjer imellem Svendborg Kommunes gældende vandforsyningsplan⁸ og den samlede udviklingsplan for fremtidens havn. Ligesom vandforsyningsplanen ikke fastlægger grundvandsbeskyttende aktiviteter, og eller ændringer i vandforsyningsstrukturen inden for nogle af udviklingsområderne. Fremtidsprognosen for vandindvindingen i Svendborg by, er, at vandindvindingen til drikkevandsproduktion over tid, bliver flyttet til kildepladser uden for byen.



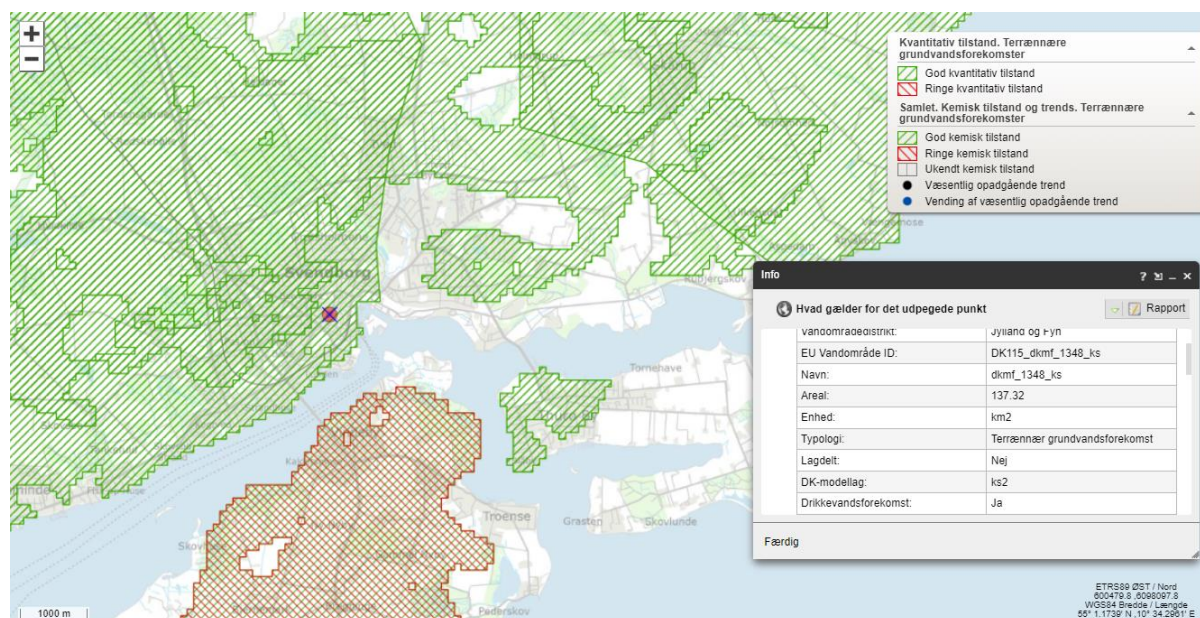
Figur 17. Oversigt af almene drikkevandsinteresser omkring Svendborg by og planområderne ved Svendborg Havn mv. På kortet fremgår områder med drikkevandsinteresser (OD og OSD), indvindingsoplande til almene vandværker (IOL) og vandforsyningsboringer tilknyttede almene vandværker.

⁸ Svendborg Kommunes vandforsyningsplan 2023-2035:
<https://svendborg.cowiplan.dk/planportal/vandforsyningsplan/>

Nuværende tilstand og evt. miljømål

Det fremgår af Figur 18, at den terrænnære grundvandsforekomst, dkmf_1348_ks, har udbredelse inden for alle delområderne i udviklingsplanen, med undtagelse af Frederikshavn, den vestlige del af Nordre Kaj og den centrale og nordlige del af planområdet for genåbningen af Kobbervækken.

Grundvandsforekomstens kemiske- og kvantitative tilstand er god og har på nuværende tidspunkt opnået miljømålsætning, jf. vandområdeplaner 2021-2027.

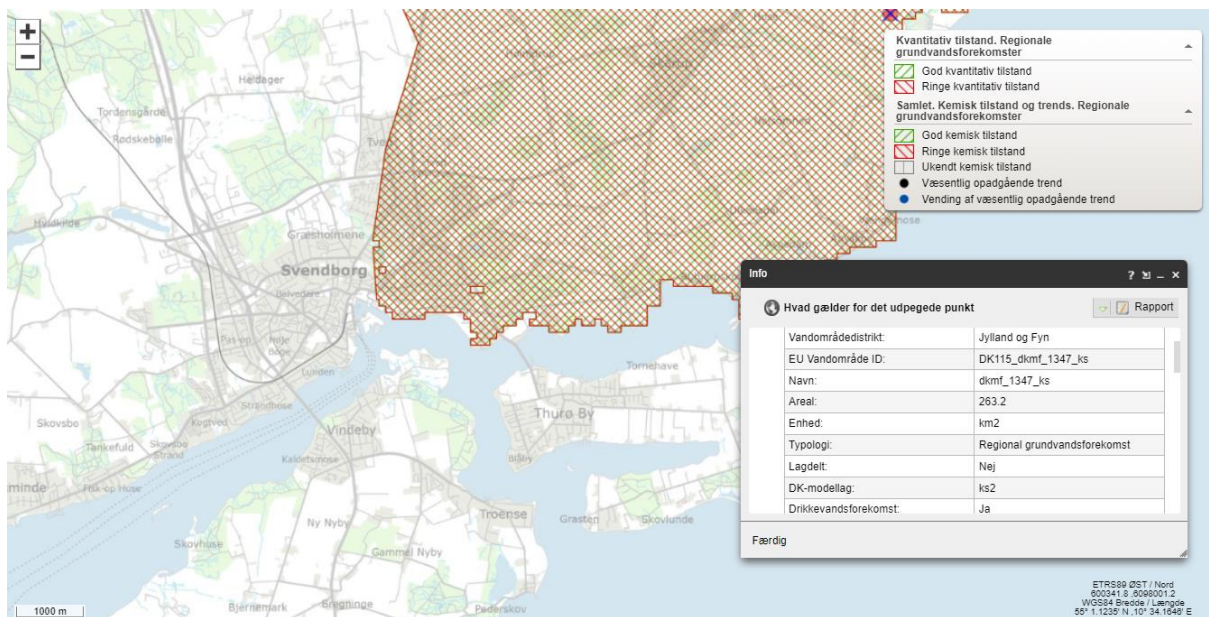


Figur 18. Udbredelsen af den terrænnære grundvandsforekomst dkmf_1348_ks, jævnfør vandområdeplaner 2021-2027. Kilde: MiljøGIS for offentliggørelse af vandområdeplaner 2021-2027.

Den regionale grundvandsforekomst, dkmf_1347_ks, har udbredelse i den nord- nordvestlige del af Nordre Kaj, samt hovedparten af planområdet for genåbningen af Kobbervækken, jf. figur x.

Grundvandsforekomsten har god kvantitativ tilstand og ringe Kemisk tilstand.

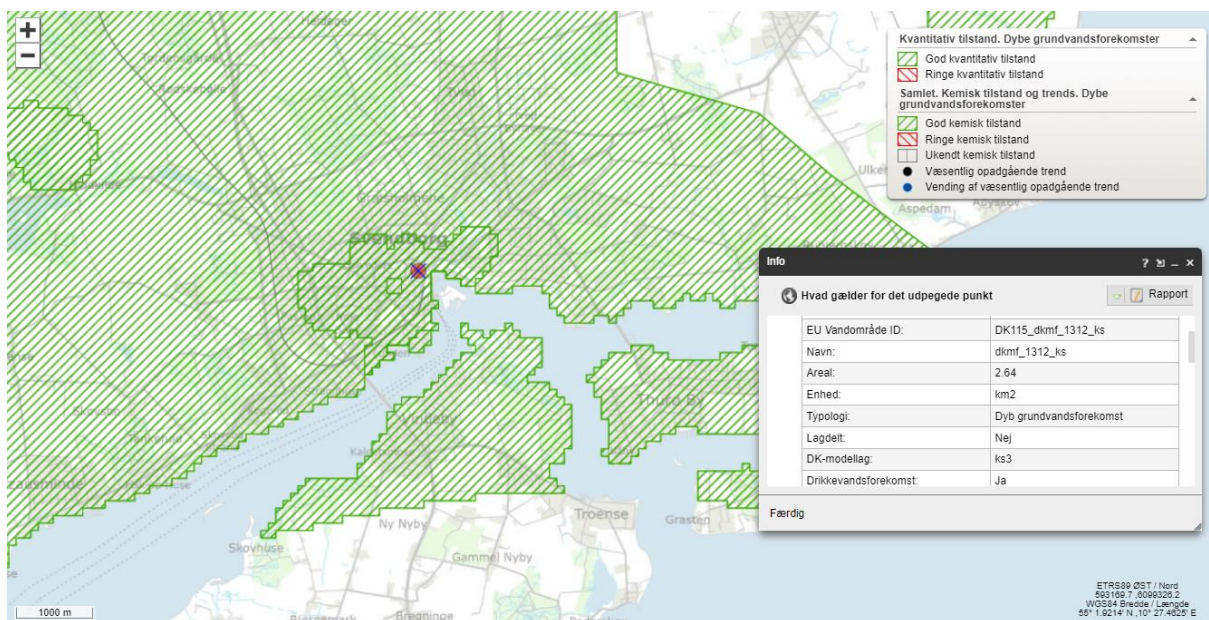
Grundvandsforekomsten har opnået dets kvantitative miljømål, men mangler kemisk målopfyldelse, jf. vandområdeplaner 2021-2027. Årsagen til grundvandsforekomsten ringe kemiske tilstand er fund af pesticiderne: 2,6-Dichlorbenzamid (CAS 2008-58-4), Desphenyl chloridazon (CAS 6339-19-1) og N,N-Dimethylsulfamid (DMS) (CAS_3984-14-3), i flere vandforsyningsboringer især nord og nordøst for Svendborg by og op langs Østfyn. Alle tre pesticider er i dag udfaset og må ikke forhandles i Danmark, men blev tidligere brugt i konventionel planteavl.



Figur 19. Udbredelsen af den regionale grundvandsforekomst dkmf_1347_ks samt nuværende kemiske og kvantitative tilstand, jævnfør vandområdeplaner 2021-2027. Kilde: MiljøGIS for offentliggørelse af vandområdeplaner 2021-2027.

Den dybe grundvandsforekomst, dkmf_1312_ks, har udbredelse inden for hele den samlede udviklingsplan, med undtagelse af Frederikshavn, jf. figur x.

Grundvandsforekomstens kemiske- og kvantitative tilstand er god og har på nuværende tidspunkt opnået miljømålsætning, jf. vandområdeplaner 2021-2027.



Figur 20. Udbredelsen af den dybe grundvandsforekomst dkmf_1312_ks samt nuværende kemiske og kvantitative tilstand, jævnfør vandområdeplaner 2021-2027. På kortet fremgår afgrænsningen af forekomsten nær kanten af Svendborg By, derefter ses den dybe grundvandsforekomst dkmf_1339_kalk, der ikke umiddelbart berører nogen af områderne i den samlede udviklingsplan. Kilde: MiljøGIS for offentliggørelse af vandområdeplaner 2021-2027.

Påvirkninger fra planen

Der er ingen umiddelbare grundvandstruende eller negative miljømæssige kvantitative eller kemiske påvirkninger af den tilgængelige grundvandsressource i området, herunder grundvandsforekomsterne beskrevet i vandområdeplan 2021-2027, som følge af den samlede udviklingsplan for fremtidens havn.

Der kan i anlægsarbejdet mv. potentielt ske spild af kemikalier og olie, der principielt kan true grundvandet og forsynings sikkerheden, men det vurderes, som en ubetydelig risiko, fordi anlægsaktiviteterne er planlagt inde i Svendborg by, der har et veludbygget kloaksystem, der kan opfange forureningen og fører det til renseanlæg, inden der sker nedsivning til grundvandsmagasinet.

Vurdering

De nuværende planbeskrivelser og kommende processer i udviklingsarbejdet for fremtidens havn vurderes ikke at have væsentlig indflydelse på almene drikkevandsinteresser i Svendborg by. Planerne vurderes ikke at indebære aktiviteter, der udgør en konkret risiko for forurening af grundvandet. Områderne i den samlede udviklingsplan ligger desuden uden for indvindingsplaner til almene vandforsyninger og længere end 300 m fra nærmeste aktive vandværksboring tilknyttet en almen vandforsyning.

Planerne vurderes heller ikke at have miljø- og tilstandsmæssige konsekvenser for de målsatte grundvandsforekomster, hverken kemisk eller kvantitativ. Der er ikke planlagt for indvinding af grundvand, der kan medføre overudnyttelse af den tilgængelige grundvandsressource eller for aktiviteter, der kan medføre grundvandsforurening.

Kumulative påvirkninger

Der vurderes ikke at være kumulative påvirkninger i forbindelse med gennemførelsen af planen for så vidt angår grundvand. Planens påvirkninger på grundvand er små og lokale og vurderes ikke at lede til væsentlige påvirkninger. Eventuelle risici for kumulative påvirkninger når de relevante projekter er etableret og i drift vil blive vurderet nærmere i de konkrete projekter.

Afværgeforanstaltninger

Der er ikke identificeret nødvendige afværgeforanstaltninger i forhold til planens påvirkning på grundvand.

Samlet vurdering af påvirkninger på grundvand

Tabel 7. Samlet vurdering af påvirkninger fra udviklingsplanen på grundvand.

| Miljøemne | Sandsynlighed for miljøpåvirkning | Geografisk udbredelse af miljøpåvirkning | Påvirknings-grad af omgivelserne | Varighed | Samlet vurdering |
|----------------------|-----------------------------------|--|----------------------------------|------------|------------------|
| Grundvandsforurening | Lille/ingen | Ingen | Ingen | Vedvarende | Ingen/ubetydelig |

| | | | | | |
|--|-------------|-------|--------|--------|------------------|
| Overudnyttelse af grundvandsressourcen | Lille/ingen | Ingen | Mindre | Mindre | Ingen/ubetydelig |
|--|-------------|-------|--------|--------|------------------|

9.6. KLIMATISKE FAKTORER

Dette afsnit fokuserer på udledning af CO₂ som den væsentligste miljøpåvirkning fra udviklingsplanen.

Nuværende tilstand og evt. miljømål.

Svendborg Kommune opgør årligt CO₂-udledningen fra kommunens samlede geografi. Seneste opgørelse for 2022 viser, at udledningen er ca. 287.000 ton CO₂. Udledningen stammer primært fra energiforbrug til el, varme, køling, produktion og transport samt udledninger fra landbrug. Opgørelsen indeholder ikke CO₂-udledning fra anlægsfasen af byggeri og veje. Der arbejdes nationalt på, at flere forhold som det skal medtages i fremtidige versioner af CO₂-opgørelserne.

Påvirkning fra planen

Byggeriet på især Jessens Mole, Nordre Kaj og Godsbanearialet vil medføre CO₂-udledning både i anlægsfasen og til bygningernes energiforbrug. Anlæg af infrastruktur i områderne vil også medføre øget CO₂-udledning. Desuden vil drift af bygninger og infrastruktur samt benyttelse af vejene medføre øget CO₂-udledning, så længe energiforbruget ikke er 100% dækket af vedvarende energi. Samlet set vil nybyggeri og nyanlæg skabe et øget energibehov, som gør det sværere at dække energiforbruget med vedvarende energi.

Ifølge en trafikanalyse udarbejdet for udviklingen omkring Jessens Mole, Nordre Kaj og Østre Kaj vil der blive behov for trafikreguleringer omkring Nyborgvej/Østre Havnevej. Der er skitseret forskellige løsningsmuligheder, hvoraf en af dem involverer en omlægning af Østre Havnevej. Den løsning vil også medføre en øget CO₂-udledning i forbindelse med omlægningen. Der er desuden udarbejdet en trafikanalyse vedrørende en kommende forøgelse af færgekapaleten til Ærø, som også viser en øget trafik.

Der bygges nye 5.300 m² på Frederiksø, 17.000 m² på Jessens Mole og 36.000 m² på Nordre Kaj, i alt 58.300 m². Nybyggeriet er etagebyggeri bestående af boliger og kontorer samt et teater.

Fra og med 1. juli 2025 indføres der lavere grænseværdier i bygningsreglementet for nybyggeris klimapåvirkning. Grænseværdien bliver ca. 9 kg CO₂/m²/år (9,5 for institutioner). Grænseværdierne er fastlagt ud fra energiforbrug og materialer anvendt til opførelse, renovering og drift af bygningerne. I 2022 blev et forskningsbaseret målsætningsværktøj "Reduction Roadmap" udviklet og lanceret af EFFEKT, Artelia og CEBRA. Det oversætter de planetære grænser for klimaforandringer til konkrete, årlige reduktionsmål for dansk nybyggeri, som sikrer, at byggebranchen overholder 1,5 grader-målsætningen fra Paris-aftalen. Analysen viser, at den gennemsnitlige udledning fra nybyggeri skal nedbringes til 0,3 kg CO₂/m²/år senest mellem 2026 og 2030 for at byggebranchen overholder Paris-aftalen. Siden har 600 firmaer og organisationer skrevet under på Reduction Roadmap, og på at CO₂-loftet i det kommende bygningsreglement for 2025 bør lyde på maksimalt 5,8 kg CO₂/m²/år.

I en afgørelse fra maj 2024 har Forbrugerombudsmanden i en sag om et NCC-byggeri i Valby anført, at byggeriet belaster miljøet "betydeligt" og henvist til en livscyklus-analyse af kontorbyggeriet, der beskriver, at byggeriet udleder 8,5 kg CO₂-ækvivalenter/m²/år. Gennemsnittet for dansk nybyggeri var i 2022 ifølge Forbrugerombudsmanden 9,6 kg og skal helt ned på 2,5 kg for at leve op til Paris-

aftalens forpligtelser og 0,4 kilo for at »holde sig inden for de planetære grænser – og således være bæredygtigt.

Vurdering

Trafik

Ingen af de nævnte trafikanalyser har vurderet konsekvenser vedrørende øget CO₂-udledning fra trafikken. På det foreliggende grundlag er det ikke muligt at vurdere, hvilken ændring øget trafik vil have på CO₂ udledning. Det vides ikke hvorvidt øget trafik i havneområdet modsvarer af en mindre trafik andet sted i kommunen.

Nybyggeri

Grænseværdierne i det kommende bygningsreglement betyder, at CO₂-udledningen fra alt nybyggeri på havnen, hvis opført efter 1. juli 2025, er ca. 9 kg/m²/år, hvilket medfører en øget CO₂-udledning på ca. 525 ton CO₂/år. Hvis byggeriet skal opfylde anbefalingerne i Reduction Roadmap må CO₂-udledningen maksimalt være 5,8 kg/m²/år, og hvis byggeriet skal følge Forbrugerombudsmandens afgørelse, må CO₂-udledningen maksimalt være 2,5 kg/m²/år.

Svendborg Kommune har med Klimahandleplan 2022 vedtaget målsætninger om at være CO₂-neutral senest i 2050 samt være omstillet 100% til vedvarende energikilder senest i 2040. For at nå de målsætninger er det vigtigt, at der stilles skærpede krav til nybyggeri. Med baggrund i Reduction Roadmap og Forbrugerombudsmandens afgørelse fra maj 2024 vurderer kommunen, at nybyggeriet vil medføre en væsentlig påvirkning af klimaet, hvis CO₂-udledningen overstiger 5,8 kg/m²/år.

Varmeenergi

Varmeforsyningen i området er blandet. Jessens Mole og Nordre Kaj er fjernvarmeforsynet, mens Geohavneparken, Frederiksø og Østre Kaj er naturgasforsynet. Svendborg Kommune samarbejder med Svendborg Fjernvarme omkring udfasning af fossile energikilder i fjernvarmen. Svendborg Fjernvarme forventer at konvertere hele eller store dele af naturgasområderne på havnearealerne til fjernvarmeforsyning. Enkelte bygninger kan dog forventeligt blive forsynet med individuelle varmepumper.

Det betyder, at CO₂-udledningen fra varmforsyningen over tid vil overgå til vedvarende energikilder og dermed blive CO₂-neutral. Elforsyningen i Danmark baseres også i højere og højere grad på vedvarende energikilder og forventes i 2030 er være tæt på CO₂-neutral. Det er derfor byggematerialerne og udførelsen af byggeriet, der er den største CO₂-belastning.

En kommende havvandsvarmepumpe forventes at have en varmeeffekt på 15-20 MW og en fuldlastsdrift på 5000 timer, hvilket kan producere 75.000 – 100.000 MWh varme om året. Elforbruget hertil vil forventeligt være 25.000 – 33.000 MWh. Havvandsvarmepumpen vil udover at forsyne nye fjernvarmeområder på havnen også skulle bidrage til at konvertere andre naturgasområder i Svendborg. Havvandsvarmepumpens elforbrug vil dermed primært fungere som en erstatning for naturgas. I 2024 medfører et elforbrug på max. 33.000 MWh en CO₂-udledning på 3.900 ton CO₂/år. Det erstatter max. 90.000 MWh naturgas (med antagelse om 10% nettab), som udleder 18.500 ton CO₂/år. Dermed reduceres CO₂-udledningen med 16.600 ton/år ved etablering af en havvandsvarmepumpe. I takt med at elproduktionen nærmer sig CO₂-neutralitet vil varme produceret af havvandsvarmepumpen også nærme sig CO₂-neutralitet.

Beregninger for havvandsvarmepumpen omfatter kun driftsfasen. For nuværende er det ikke muligt at beregne CO₂-udledningen fra produktion og etablering af havvandsvarmepumpen. Ligeledes er anlæg af nye fjernvarmerør i de naturgasforsynede områder ikke medregnet.

0-alternativet udgør en udvikling af havnen med de allerede vedtagne planer og projekter for delområder, der er igangsat med afsæt i udviklingsplanen for Fremtidens Havn fra 2014. 0-alternativet betyder en væsentlig øget CO₂-udledning, som følge af allerede etableret byggeri. Det er opført efter gældende bygningsreglement og har dermed en CO₂-udledning svarende til maksimalt 12 kg CO₂/m²/år, hvilket vurderes som en væsentlig påvirkning af klimaet.

Klimatilpasning

Udviklingsprojektet styrker samlet set grundlaget for at håndtere havvandsstigning, øget nedbør og oversvømmelser mere hensigtsmæssigt end 0-alternativet.

Kumulative påvirkninger

Der vil være kumulative påvirkninger fra alle de byggerier og anlæg, som gennemføres på havnen og øvrige steder i kommunen. Det gælder også DGNB-certificeret eller andet miljøcertificeret byggeri. Anlæg af enhver art vil i mange år fremover betyde en øget CO₂-udledning. Medmindre de modsvares af tilsvarende CO₂-reduktioner eller CO₂-optag andre steder i kommunen, vil de bidrage til en samlet øget CO₂-udledning for kommunens geografi. Dermed vil de også gøre det svært at nå klimahandleplanens mål.

Afværgeforanstaltninger

I udviklingsplanen er anført at man vil stille krav om bæredygtigt materialevalg ved nybyggeri og for Godsbanearialet er det anført at: *"Godsbanearialet skal udvikles som et bæredygtigt bykvarter i Svendborg, med fokus på DGNB-guldcertificering. Området vil håndtere jordforurening, øge biodiversiteten med grønne korridorer, og sikre klimatilpasning via Kobberbækken. Der skal tilbydes forskellige boligtyper og fælleslokaler for at skabe social balance. Området vil fokusere på cirkulært byggeri og bæredygtighed, der tilpasses løbende".*

Gennemføres de ovennævnte tiltag med krav om bæredygtighed i byudviklingsprojekter vil det fungere som en afværgeforanstaltning som kan reducere den vurderede væsentlige påvirkning i og nedbringe den til moderat eller mindre. Påvirkningerne fra en øget CO₂-udledning i projektet med skærpede krav til byggeriet om maksimalt 5,8 kg CO₂/m²/år, svarende til gældende lavenergiklasse, vurderes til at være moderate.

Samlet vurdering af påvirkninger på klima

Påvirkningerne fra en øget CO₂-udledning, når bygningsreglementet følges (ca. 9 kg CO₂/m²/år) vurderes til at være væsentlige:

Tabel 8. Samlet vurdering af påvirkninger fra udviklingsplanen på klima.

| Miljøemne | Sandsynlighed for miljøpåvirkning | Geografisk udbredelse af miljøpåvirkning | Påvirknings-grad af omgivelserne | Varighed | Samlet vurdering |
|----------------------------|-----------------------------------|--|----------------------------------|------------|------------------|
| CO ₂ -udledning | Meget stor | International | Mindre/Stor | Vedvarende | Væsentlig |

Hertil kommer en påvirkning som følge af de trafikale ændringer i området, som pt. ikke er mulig at

vurdere.

9.7. MATERIELLE GODER

Nuværende status og miljømål

Havneområdet og dets arealer har altid i hovedparten af byens historie været anvendt som industrihavn. Dette er sket på baggrund af Svendborgs beliggenhed og den naturskabte ressource der ligger ved en tæt beliggenhed til Svendborg sund og forbindelsen til øhavet.

På baggrund af beliggenheden og den naturskabte gode, har området fået tilført en masse menneskabte goder i form af infrastruktur og trafik tilknyttet de maritime erhvervsaktiviteter.

De menneskabte materielle goder som kaj anlæg, industribygninger, værfter og den interne trafik har med forandret sig og givet plads til anvendelsesformer som boliger, uddannelsesinstitutioner og kulturelle tilbud. Ændringer i arealanvendelser mod mere rekreative, kulturelle og sociale formål kan føre til påvirkninger på de nuværende materielle menneskeskabte goder, som skal tilpasses eller nedrives for at muliggøre de nye funktioner.

Påvirkninger fra planen

Delplanerne for Fremtidens havn 2014, åbning af Kobberbækken, Godsbanearialet, Den blå kant, havnepladsen med ny færgeterminal, Kullinggade boligudvikling, Geohavnepark, Havvandsvarmepumpe kan påvirke de materielle goder.

Vurdering

Fremtidens havn 2014

Planen rummer muligheder for omdannelse af eksisterende materielle goder, som gives nye funktioner. Dele af Frederiksøes bygninger, som tidligere har været benyttet som erhvervsbygninger, har fået tilført nye kulturelle funktioner og derved udnyttes de materielle goder i nye funktioner, som vurderes at være en positiv udnyttelse. Det samme gør sig gældende for industribygningerne ved Østre Kaj, hvor enkelte industribygninger vurderes at få nye funktioner, mens andre bygninger nedrives for at bygge nyt. Hovedparten af de etableret trafikale anlæg bibeholdes, mens enkelte vejforløb får tilretninger, for bedre at tilpasse infrastrukturen til de nye funktioner i form af boliger og mindre erhverv.

Åbning af Kobberbækken

En åbning af Kobberbækken vurderes at have en positiv indvirkning på den naturskabte gode, ved at give plads til at vandet kan løbe åbent. Det forventes at være med til at bidrage til et rigere og mere mangfoldigt liv og klima i bækken og på miljøet i tæt nærhed til den åbne del.

Godsbanearialet

Som et resultat af åbning af Kobberbækken, vurderes det at være et positivt tiltag i forhold til en åbning af Kobberbækken, som vil være et naturskabt gode der bidrager rekreativt til et kommende boligprojekt.

Den blå kant

Projektets grund ide er at lade enkelte dele af havneområdets bebyggelse og infrastruktur oversvømme ved højvandsstigninger. Dette kan vurderes som en negativ strategi, medmindre bebyggelsen tilpasses, så den kan tåle at blive oversvømmet med saltvand. Ved at en mindre del bliver oversvømmet, vurderes det som et materielt gode for den bagvedliggende bebyggelse, som forventeligt undgår oversvømmelse. Samtidig skal der ikke tilføres ny molebebyggelse i samme omfang, som der skulle etableres, såfremt intet måtte blive oversvømmet. Det vurderes derfor som et gode, at enkelte områder/byggeri etableres, så det kan modstå stigende havvand, for at bagvedliggende bebyggelse undgår at blive oversvømmet, samtidig med at et molebyggeri derved kan minimeres.

Havnepladsen med ny færgeterminal

Ved en ny færgeterminal opstilles to scenarier, i det ene scenarie udnyttes de eksisterende anlæg, som veje og færgeterminal. Dette vil være en fortsat anvendelse og udnyttelse af de eksisterende materielle goder, som i dag benyttes.

I det andet scenarie kræves opfyld og udvidelse af arealer, for at skabe mere plads til biler og færger. Dette vurderes at have en mindre negativ, men varig påvirkning, da der skal landudvides fremfor at benytte eksisterende infrastruktur og materielle goder.

Ved begge scenarier vil det være drift med elfærger som vil kræve etablering af ny lade infrastruktur, som vil kræve nye materielle goder.

Kullinggade boligudvikling

Ved en aktivering af de fredede kornmagasiner, genudnyttes eksisterende materielle goder, som vurderes at være en positiv indvirkning.

Geohavnepark

Geohavneparken skal være med til at formidle om Det Sydfynske Øhav som UNESCO Global Geopark og samtidig bidrage til at bringe mere bynatur ind på havnearealet, som vurderes at være en varig positiv gode for området og dets brugere.

Havvandsvarmepumpe

Havvandsvarmepumpen skal udnytte havets temperatur til at producere fjernvarme, det vurderes at være en positiv udnyttelse af det naturlige gode, havvand og temperaturforskellen, som kan bruges til at skabe en mere bæredygtig energiform, frem for naturgas.

Kumulative påvirkninger

Der vurderes at være enkelte, men mindre lokale kumulative påvirkninger i forbindelse med gennemførelsen af planen, hvad angår de materielle goder. I overvejende grad positive, ved en genudnyttelse af de eksisterende bygninger, som kan få nye funktioner. Dog også enkelte mindre negative konsekvenser, ved nedrivning og opførelsen af ny bebyggelse. Idet mange af de eksisterende havnerelateret bygninger nedrives og erstattes af ny bebyggelse.

Det vurderes at den nuværende infrastruktur i langt overvejende grad kan fortsætte og dermed ikke vil kræve nye ressourcer.

Afværgeforanstaltninger

Der er ikke identificeret nødvendige afværgeforanstaltninger i forhold til planens påvirkning ad de materielle goder.

Samlet vurdering af påvirkninger på materielle goder

Tabel 9. Samlet vurdering af påvirkninger fra udviklingsplanen på materielle goder.

| Miljøemne | Sandsynlighed for miljøpåvirkning | Geografisk udbredelse af miljøpåvirkning | Påvirknings-grad af omgivelserne | Varighed | Samlet vurdering |
|-------------------------|-----------------------------------|--|----------------------------------|------------|------------------|
| <u>Materielle goder</u> | | | | | |
| Naturskabte goder | Stor | Lokal | Lille | Vedvarende | Mindre |
| Menneskeskabte goder | Stor | Lokal | Stor | Vedvarende | Mindre |

9.8. KULTURARV OG ARKÆOLOGI

Nuværende status og miljømål

Indenfor området findes fredede bygninger i form af pakhusene ved Baagøe og Ribes plads, flere SAVE-registreret⁹ bygninger på mellem 3-7, der fælles for de fleste har en maritim historisk kulturarv. De fredede bygninger vil ikke kunne ændres eller nedrives uden tilladelse fra Slots- og Kulturarvsstyrelsen. For de SAVE-registrerede bygninger vil det kræve politisk stillingsstagen til de enkelte bygninger, såfremt bygningernes ydre ændres.

Udover de registreret bygninger, findes der flere store bygninger der i kraft af deres maritime placering, er med til at fortælle den maritime kulturarv som er stærkt forbundet til Svendborg Havn, med skibsværfter, industribygninger samt kornsiloer. Flere af disse bygninger har stadig en erhvervmæssig funktion og enkelte større bygninger har fået nye anvendelser.

Ved Ørkild findes fredet områder, som alt efter hvordan Kobberbækken fritlægges kan gives et andet forløb.

Påvirkninger fra planen

Delplanerne for Fremtidens havn 2014, åbning af Kobberbækken, Kullinggade boligudvikling kan påvirke kulturarven og arkæologien.

De øvrige delplaner vurderes ikke relevant her, da de på nuværende niveau ikke vurderes at ændre på de kulturelle og arkæologiske forhold. Arkæologiske interesser undersøges specifikt for delområderne, når konkrete projekter miljøvurderes.

⁹ SAVE - Kortlægning og registrering af bymiljøers og bygningers bevaringsværdi. Kulturministeriet, Kulturarvsstyrelsen 2011.

Vurdering

Fremtidens Havn 2014

De eksisterende bygninger med en kulturarv indenfor området ved Frederiksø og Jessens Mole vil blive stående, men få tilføjet nye funktioner. Indenfor disse to områder findes fredede bygninger, såsom den tidligere Havnefoged-bolig og flere bygninger med en SAVE-registrering på mellem 3-7, eksempelvis værftsbygninger, Toldkammeret og de to mindre bygninger Pladskontor til Krøyers trælast samt det gamle havnekontor. Bygningerne med en høj SAVE registrering indenfor området forventes ikke at blive ændret, som en del af projektet og vurderes derfor kun at blive påvirket i mindre grad.

Ved Nordre Kaj har der været bebyggelse som i dag er nedrevet og i dag står Simac og erhvervshuset. Et påbegyndt UCL-byggeri og boligbebyggelse vil ved detailprojekterne forventeligt blive undersøgt for arkæologiske fund i jorden.

Ved Østre Kaj, som i dag har flere ældre siloer kendes planerne konkret ikke. Det vurderes at de kulturelle og arkæologiske interesser skal undersøges når de konkrete projekter kendes nærmere. Generelt vurderes siloerne at være med til at fortælle en vigtig kulturarv, i form af de erhverv, som de maritime erhvervsaktiviteter som Svendborg havn har haft tilknyttet og som i dag afspejles i blandt andet siloerne.

Åbning af Kobberbækken

Åbning af Kobberbæk vil påvirke et fredet område ved Ørkild, og påvirkningen herfra vurderes i miljøvurderingen af et specifikt projekt.

Kullinggade boligudvikling

Området rummer en rig kulturarv i form af de to fredede pakhuse, som via deres fredning ikke må ændres. Planen vurderes på grund af fredningen ikke at påvirke pakhusene.

Kumulative påvirkninger

Der vurderes ikke at være kumulative påvirkninger af væsentlig betydning. Ved nybyggeri vil der oftest kræves arkæologiske undersøgelser, som derved vil blive klarlagt inden nyt byggeri.

Afværgeforanstaltninger

Der vurderes ikke behov for afværgeforanstaltninger på dette niveau.

Samlet vurdering af påvirkninger på kulturarv og arkæologi

Tabel 10. Samlet vurdering af påvirkninger fra udviklingsplanen på kulturarv og arkæologi.

| Miljøemne | Sandsynlighed for miljøpåvirkning | Geografisk udbredelse af miljøpåvirkning | Påvirknings-grad af omgivelserne | Varighed | Samlet vurdering |
|------------------------|-----------------------------------|--|----------------------------------|----------|------------------|
| Kulturarv og arkæologi | | | | | |

| | | | | | |
|-----------|-----------------|-------|--------|------------|---------------|
| Kulturarv | Mindre til stor | Lokal | Mindre | Vedvarende | Mindre |
| Arkæologi | lille | Lokal | Lille | Vedvarende | Mindre |

9.9. LANDSKAB OG VISUEL PÅVIRKNING

Nuværende status og miljømål

Svendborg Havn er omgivet af det kuperede istidslandskab, der danner en skålform omkring havnen. Bebyggelsen i Svendborg By følger terrænet og er grundet form og placering i tæt kontakt med havnen og historisk tæt forbundet med den via handel, arbejdspladser og daglige aktiviteter.

Oplevelsen af havnen og byen hænger sammen med landskabets form, som bl.a. betyder, at der er fine kig fra havnen til byens huse og kirketårne og fra byen til havnens skibe og markante bygninger.

Svendborg Havn er over mange år udbygget for at skaffe plads til havnerelateret erhverv. Derfor er kystlinjen ændret fra de tidligere naturskabte brinker og strandenge til i dag at have en menneskeskabt kajlinje mod havet. Det betyder, at den havnenære by og de potentielle udviklingsarealer på havnen ligger meget lavt.

I takt med udviklingen af havnen er der arbejdet målrettet med at bevare og styrke både kig og fysiske forbindelser mellem by og havn, bl.a. anlæg af Havnetrappen og nye byrum i Frederiksgade og på Frederiksø. Flere nye byggerier på havnen er kommet til, hvor højden er diskuteret indgående for at finde den rette balance mellem tilpasningen til havnens store volumener, kigget til middelalderbyens profil og ønsket om at sikre både skalamæssig variation og god sammenhæng.

Påvirkninger fra planen

Planlægning for nyt byggeri i området mellem havn og by, fx på Godsbanearialet eller på Jessens Mole 11 - 13, kan begrænse den visuelle forbindelse mellem by og havn. Den Blå Kant kan påvirke oplevelsen af havnen og sundet set fra kajen. Øvrige delplaner vurderes ikke at påvirke landskabet.

Vurdering

Den mulige påvirkning af landskabet kan reduceres ved at stille krav om, at vigtige kig og forbindelser mellem byen og havnen sikres og at nybyggeri skal forholde sig til omgivelsernes skala og højder, så oplevelsen af de overordnede landskabstræk ikke forstyrres. Tilsvarende kan påvirkningen reduceres ved at stille krav om, at der ved nedrivning af eksisterende bebyggelse erstattes med nybyggeri, der underordner sig Svendborgs byskala, fx ved erstatning af siloerne på Østre kaj.

Den Blå Kant udformes efter en strategi, der i flere zoner tillader vandet at komme ind i området, fx ved genåbning af Kobbøbækken, hvor der udover klimatilpasning tilføres rekreativ værdi og øget biodiversitet. På Søndre Havn og Jessens Mole skal der etableres en fast højvandssikring, hvor den visuelle påvirkning kan reduceres ved at udforme anlægget som offentlige byrum med mulighed for ophold og oplevelser.

Kumulative påvirkninger

Kumulative påvirkninger vurderes ikke at være relevant. Omfanget af nybyggeri er ikke voldsomt og kan reguleres i de enkelte byggerier.

Afværgeforanstaltninger

Udviklingsplanen fastlægger strategiske mål vedrørende respekt for landskabet og sikring af væsentlige kig som ovenfor beskrevet. Tilsvarende integreres i kommuneplanen i form af mål, retningslinjer, rammer for havnen, samt særlige bestemmelser vedr. Godsbanearealet og Østre Kaj. Begge områder er kommunalt ejede og der kan stilles krav om max højde på bebyggelse, sikring af vigtige kig og andet i forbindelse med både lokalplanlægning, udbud og salg. Disse krav vil kunne virke som afværgeforanstaltninger der kan reducere påvirkningen på landskab og visuel påvirkning.

Samlet vurdering af påvirkninger på landskab og visuel påvirkning

Tabel 11. Samlet vurdering af påvirkninger fra udviklingsplanen på landskab og visuelt udtryk.

| Miljøemne | Sandsynlighed for miljøpåvirkning | Geografisk udbredelse af miljøpåvirkning | Påvirknings-grad af omgivelserne | Varighed | Samlet vurdering |
|-------------------|-----------------------------------|--|----------------------------------|------------|------------------|
| Landskab | Moderat | Lokal | Mindre til stor | Vedvarende | Moderat |
| Visuel påvirkning | Moderat | Lokal | Mindre til stor | Vedvarende | Moderat |

9.10. REKREATIVE FORHOLD

Nuværende status og miljømål

Svendborg Havn har udviklet sig fra at være en havn udelukkende med fokus på industri og de maritime erhverv til i højere grad også at tilføje rekreative elementer og udflugtsmål for turister og besøgende. I dag lever de maritime erhverv i en ligevægt med de rekreative elementer, som der er blevet flere af gennem tiden. Frederiksborg tiltrækker mange besøgende til havneområdet, hvor der er flere kulturelle tilbud. Rundt i havneområdet er boligerne og uddannelsesinstitutioner rykket helt ned på havnekanten og tilføjer nye opholdsarealer med rekreative elementer for brugerne og besøgende. I takt med ændret anvendelse fra erhvervsrelateret funktioner til kulturelle funktioner, boligformål og uddannelsesinstitutioner er der tilføjet flere rekreative elementer i området.

Havnen bruges i høj grad også til de mange besøgende der kommer via søvejen i egne sejlbåde, skibe og motorbåde. Hvor store dele af inderhavnen og træskibsbroen bruges til marina med dertilhørende faciliteter og rekreative elementer.

Påvirkninger fra planen

Delplanerne for Fremtidens havn 2014, åbning af Kobberbækken, Godsbanearealet, Kullinggade boligudvikling og Geohavnepark kan påvirke de rekreative forhold.

De øvrige delplaner vurderes ikke relevant her, da de på nuværende niveau ikke vurderes at ændre på de rekreative forhold.

Vurdering

Fremtiden havn 2014

Frederikshavn, Jessens Mole og Nordre Kaj vurderes i høj grad at bidrage med rekreative forhold. Via deres funktioner som kulturelle elementer, institutions- og boligformål er de med til at danne nogle byrum, hvor der etableres rekreative elementer for brugerne af området. Det vurderes som et vedvarende positivt element for området.

Østre Kaj vurderes ligeledes at kunne bidrage med nye rekreative elementer, men flere af projekterne er ikke så konkrete at der reelt kan vurderes på dem for nuværende. Det forventes at etableres der kulturelle tilbud, boligformål eller lignende, vil der ligeledes blive lagt vægt på de rekreative forhold for de kommende brugere.

Åbning af Kobberbækken

En åbning af Kobberbækken vurderes i høj grad at bidrage positivt i forhold til de rekreative elementer, ved at bringe mere natur ind i området. Dette forventes ligeledes at danne grobund og nye levesteder for flora og fauna i området langs bækken, som vurderes som positivt.

Godsbanearialet

Godsbanearialet fremstår i dag uden mange rekreative elementer for brugerne af området. Det bruges i høj grad som parkeringsplads i dag.

Ved et kommende boligområde vil der være fokus på de rekreative elementer i forbindelse med boligudlægget i henhold til kommuneplanens bestemmelser om opholdsarealer. En åbning af Kobberbækken, der slynger sig gennem delområdet, vurderes ligeledes at bidrage positivt til de rekreative elementer. Det vurderes i høj grad som et positivt element, der vil være med til at forbedre området og levevilkårene for brugerne.

Kullinggade boligudvikling

Ved en aktivering af de fredede pakhuse og en bedre forbindelse mellem de interne områder, så brugerne kan gå og cykle langs kajkanten, vurderes området i sammenhæng med de tilstødende at være med til at tilføje et rekreativt element, som ikke findes i dag.

Geohavnepark

Et formidlingscenter der skal formidle Det Sydfynske Øhav som UNESCO Global Geopark, vurderes at være et positivt rekreativt element for havneområde, der kan være et fælles samlingspunkt med rekreative elementer og historisk formidling om geoparken, Det Sydfynske Øhav.

Det forventes at der etableres biodiversitet og bypark, som vurderes at være positive elementer for borgere og besøgende.

Kumulative påvirkninger

Ved at tilføje flere rekreative elementer og naturområder i forbindelse med hinanden, vurderes det at have en positiv indvirkning på området som helhed. Jo større naturområderne kan vokse sig, jo mere rig vurderes den biologiske mangfoldighed at kunne blive.

Afværgeforanstaltninger

Der vurderes ikke behov for afværgeforanstaltninger. Dog nævnes at de rekreative elementer kan have en negativ påvirkning på de eksisterende erhverv. Som kan blive påvirket i forhold til deres eksisterende støjmuligheder, desto større og tættere de rekreative elementer kommer erhvervene.

Samlet vurdering af påvirkninger på rekreative forhold

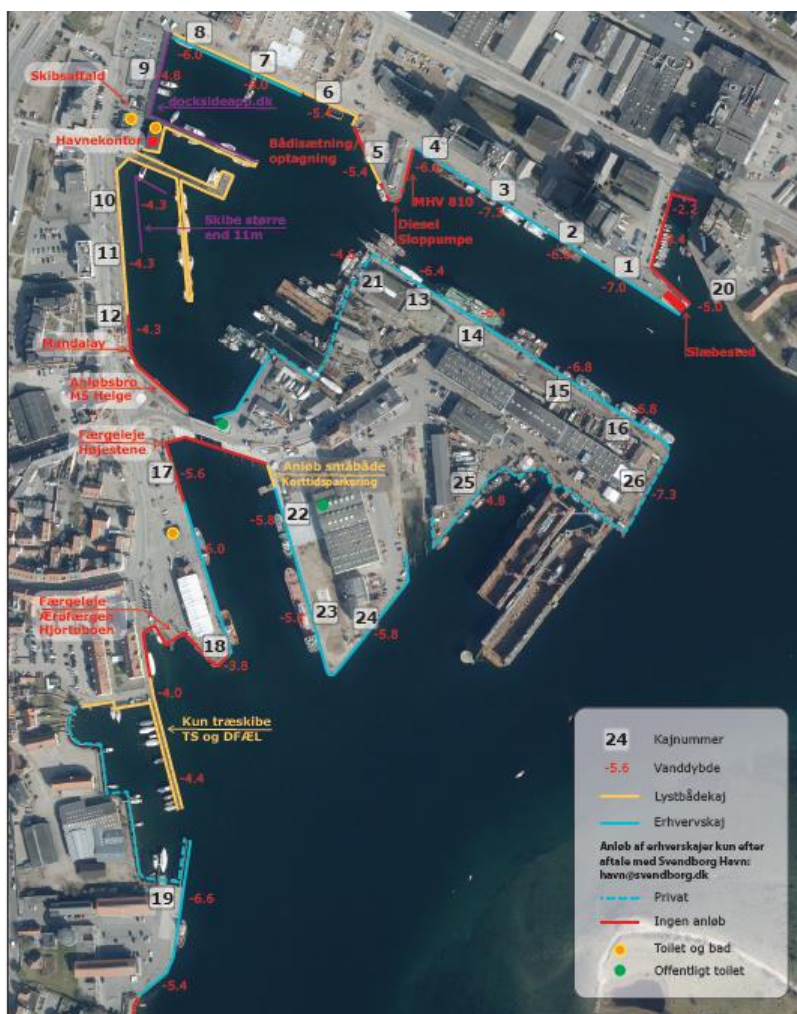
Table 12. Samlet vurdering af påvirkninger fra udviklingsplanen på rekreative forhold.

| Miljøemne | Sandsynlighed for miljøpåvirkning | Geografisk udbredelse af miljøpåvirkning | Påvirknings-grad af omgivelserne | Varighed | Samlet vurdering |
|---------------------------|-----------------------------------|--|----------------------------------|------------|------------------|
| <u>Rekreative forhold</u> | Stor | Lokal | Stor | Vedvarende | Moderat |

9.11. SEJLADS

Nuværende status og miljømål

Svendborg Havn er en aktiv havn med erhvervstrafik, færgedrift og en stor mængde lystsejlere. Havnen råder over et veludbygget havneområde med 2.000 meter kaj og vanddybder op til 6,5 meter (Figur 21). Faciliteter inkluderer skibsværft med bedding og flydedok, maskinværksteder, lods og trosseføring.



Figur 21. Faciliteter i Svendborg Havn. Kilde: Svendborg Havn.

Langs kysten og i Svendborg Sund er sejlds med motorbåde, herunder vandscootere og jetski og brætsjalds reguleret i medfør af politiets reglement for sejlds. I en zone på 300 meter fra kysten og i hele Svendborg Sund må der maksimalt sejles med en hastighed på 5 knob.

Intensiteten og typen af sejladstrafik vil kunne ændre sig som følge af planerne. Udvidelse af lystbådehavne og øget maritime fritidsaktiviteter kan føre til øgede mængder af mindre og mere sårbar trafik. Erhvervssejlds, godstransport og trafik til og fra værfter forventes at forblive uændret, eventuelt reduceres den.

Påvirkninger fra planen

Svendborg Havn og Svendborgsund har en tæt skibstrafik fordelt på færgefart til øer i det Sydfynske Øhav, lystsejlds og erhvervsstrafik til værfter og med gods.

Påvirkninger fra planen

Ingen del af udviklingsplanen for Svendborg Havn vil kunne have en direkte påvirkning på sejldsforhold, da planen ikke berører sejldsruiter og søterritoriet direkte. Delplanen for udviklingen af Østre Kaj vil dog kunne have en indirekte påvirkning idet realisering af et scenarie kan føre til ændringer i sejladsmønstre, type af skibstrafik og intensitet. For nuværende er der mulighed for at

erhvervstrafik kan komme til Østre Kaj og læsse og losse gods.

Udviklingen af Østre Kaj hen mod mere lettere bolig/erhverv, undervisningsfaciliteter, eventuel hoteldrift og rekreative aktiviteter kan sætte begrænsninger på grund af skærpede støjkrav. Dette er vurderet i afsnit 9.2., men en afledt påvirkning vil kunne være at tungere skibstrafik reduceres.

Vurdering

Det vurderes at påvirkningens sandsynlighed er meget lille, da der er et politisk ønske om at bibeholde erhvervsaktiviteter på havnen og udviklingen af Østre Kaj samt fastholdelse af tungt erhverv på Frederiksø vil inkludere muligheder for det. Udbredelsen og graden af påvirkningen vurderes til at være regional og lille, da andelen af erhvervstrafik til Østre Kaj vurderes til at være lille i forhold til den samlede skibstrafik i Svendborg Havn. Varigheden vil være permanent. Samlet set vurderes udviklingsplanen at have ingen eller ubetydelig påvirkning på sejladsforhold.

Kumulative påvirkninger

Der er ikke identificeret planer eller programmer der kan have kumulativ påvirkning på sejladsforhold.

Afværgeforanstaltninger

Der er ikke vurderet en væsentlig påvirkning på sejladsforhold der nødvendiggør afværgeforanstaltninger.

Samlet vurdering af påvirkninger på Sejlads

Tabel 13. Samlet vurdering af påvirkninger fra udviklingsplanen på sejladsforhold.

| Miljøemne | Sandsynlighed for miljøpåvirkning | Geografisk udbredelse af miljøpåvirkning | Påvirknings-grad af omgivelserne | Varighed | Samlet vurdering |
|----------------|-----------------------------------|--|----------------------------------|------------|------------------|
| Sejladsforhold | Lille | Regional | Lille | Vedvarende | Ingen/ubetydelig |

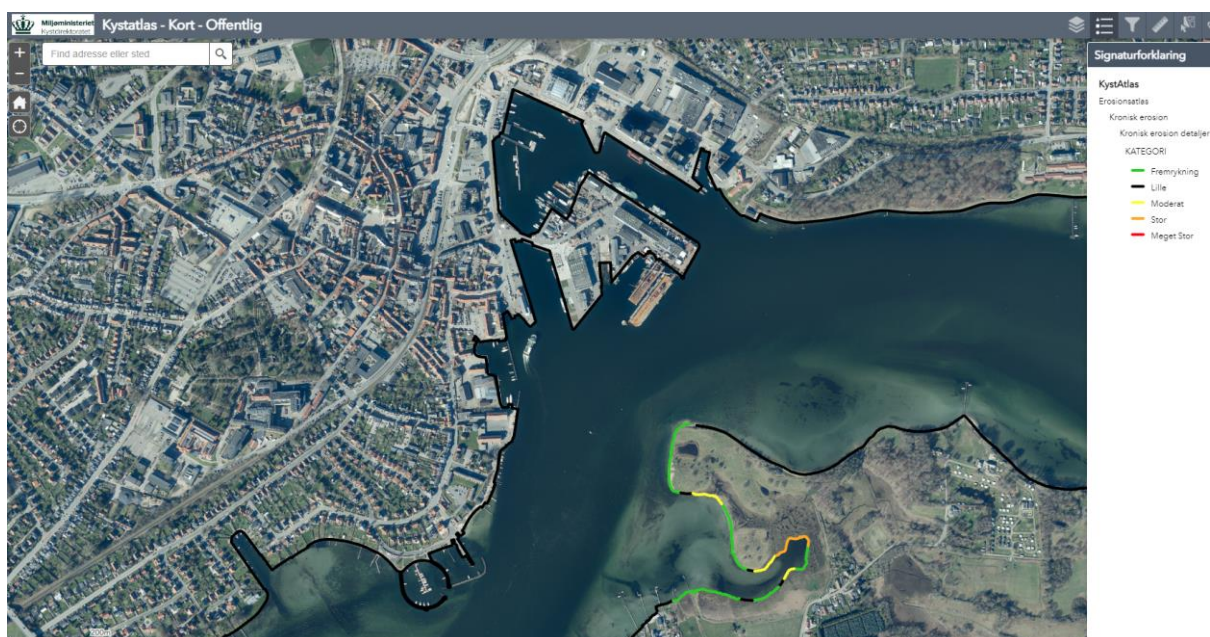
9.12. HYDROGRAFISKE FORHOLD OG KYSTMORFOLOGI

1.34.1. Nuværende status og miljømål

Svendborgsund er en vigtig del af det sydfynske øhav og har en kompleks hydrografi og kystmorfologi, der er præget af både naturlige processer og menneskelig aktivitet. Sundet strækker sig over cirka 10 km og er en del af det Sydfynske Øhav. Hydrografien i Svendborgsund er af vindforhold, tidevand og den resulterende vandudskiftning har stor betydning for områdets økosystem. Sundets dybde varierer markant, fra lavvandede områder tæt ved kysten til dybere partier i midten. Generelt har sundet en gennemsnitsdybde på omkring 6-7 meter, men visse steder kan dybden nå op på 15 meter. Strømforholdene i Svendborgsund er komplekse på grund af sundets krumme form og de smalle passager mellem øerne. Vinden spiller en væsentlig rolle i at styre strømmen i sundet. Ved rolige vindforhold vender strømmen ca. hver sjette time og har en fart på 2-3 knob. Derudover bidrager tidevand til vandbevægelsen. Tidevandsforskellen i Svendborgsund er dog relativt lille, typisk omkring 30-40 cm, men selv denne lille forskel kan have stor betydning for vandudskiftningen og strømmen i de smalle områder af sundet. De snævre passager i sundet, som f.eks. ved havnen, skaber områder med kraftigere strømme, hvor vandet presses gennem på kort

tid. Vandudskiftningen i Svendborgsund er relativt god på grund af de mange åbninger mod havet og de kraftige strømme, som regelmæssigt udskifter vandet. Det friske saltvand fra Østersøen og Kattegat blandes med det ferskere vand fra de indre danske farvande, hvilket giver en moderat salinitet på omkring 10-20 promille. Denne moderate salinitet er typisk for Østersøområdet og er med til at understøtte et rigt maritimt dyreliv med både saltvands- og ferskvandsarter.

Kystmorfologiske forhold (form, opståen og udvikling af kyster) i Svendborgsund er afhængig af bølgeforhold langs kysterne, vindgenererede vandstrømme og de beskedne vandstandsvariationer fra tidevandspåvirkningen. Området i og omkring Svendborg Havn er stærkt modificeret med moler, havneanlæg, bolværk med videre, der reducerer potentialet for erosion og dermed ændringer i kystmorfologi af naturlige årsager (se Figur 22). Undtagelsen er Skansen på Tåsinges nordkyst overfor havneområdet, hvor der er strækninger med moderat til stort potentiale for erosion (gule og orange streger på kort).



Figur 22. Potentiale for langtidserosion i og omkring Svendborg Havn som følge af sedimenttransport. Kilde: Kystatlas, Kystdirektoratet.

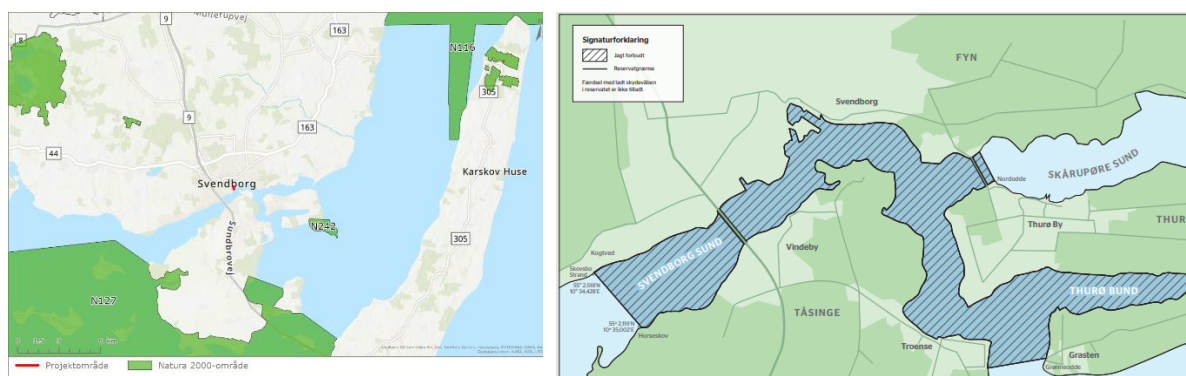
Svendborgsund er omfattet af en række love og direktiver i forhold til beskyttelse af vandkvalitet og påvirkninger på hydrografi og kystområder. Disse er opsummeret i Tabel 14.

Tabel 14. Love, regler og planer der fastsætter mål for Svendborgsunds vandkvalitet, hydrografi og miljøtilstand.

| Strategi/lov/plan | Relevante mål | Tilstand |
|---|---|----------|
| Vandområdeplaner (Vandrammedirektivet) | God økologisk tilstand | Ring |
| | Bunddyr | Ring |
| | Fytoplankton | Ring |
| | Rodfæstede planter | Ring |
| | Prioriterede stoffer | God |
| | God kemisk tilstand | Ikke-god |
| Havstrategi | Deskriptor 6 Havbundens integritet 6.4: fysisk tab og fysisk forstyrrelse af havbundens overordnede habitattyper vurderes og indrapporteres til Miljøstyrelsen. Deskriptor 7 Hydrografiske ændringer 7.1: Menneskeskabte aktiviteter | |

| | | |
|-------------------------|---|---------------|
| | <ul style="list-style-type: none"> - har alene lokale virkninger på havbunden og i vandsøjlen og - udformes under hensyn til miljøet samt, hvad der er teknisk muligt og økonomisk rimeligt for at forebygge skadelige virkninger på havbunden og i vandsøjlen. <p>7.2: I forbindelse med tilladelse til aktiviteter på havet, der kræver en miljøkonsekvensvurdering, fremmer godkendelsesmyndigheden, at opgørelse over hydrografiske ændringer og de negative påvirkninger heraf indrapporteres til Miljøstyrelsen</p> | |
| Skaldyrvand | Overholde kvalitetskrav i BEK nr. 794 af 13/06/2023 | Ikke vurderet |
| Danmarks havplan | Vandområde i Svendborg Havn udpeget som vildtreservat | Ikke vurderet |

Svendborg Havn er omgivet af en række Natura 2000-områder i varierende afstand, som vist på Figur 23.



Figur 23. T.v. Oversigt over nærliggende Natura 2000 områder ved Svendborg Havn. T.h. Afgrænsning af Svendborg Vildtreservat.

Svendborg Vildtreservat omfatter et areal på 698 ha af sundene mellem Svendborg, Tåsinge og Thurø. Reservatet omfatter kun fiskeriterritoriet i området og det er ikke tilladt at udøve jagt eller på anden måde at ombringe, indfange eller forjage fugle. Der er ingen mål eller indsatser i forhold til vandkvalitet i udpegningen som vildtreservat.

Påvirkninger fra planen

Delplanerne for den blå kant, havnepladsen med ny færgeterminal, åbning af Kobberbækken og i mindre grad havvandsvarmepumpen kan potentielt set påvirke vandområdets hydrografi og kystmorfologi. De øvrige delplaner vurderes ikke relevant her, da de ikke er kystnære eller leder til væsentlige ændringer i udledninger til vandområdet.

Blå kant

Blå kant kan ved installation af en eller flere delplaner, herunder klimasikring ved Sdr. Havn give anledning til støjudbredelse over og under vand ved isætning af spunsvægge og andet der skal vibreres eller hamres ned i havbunden.

I drift kan anlægget involvere lokale ændringer i strømforhold omkring Sdr. Havn ved at sluse og bygværk, afgrænser noget af havneområdet fra det øvrige vandområde.

Havnepladsen med ny færgeterminal

En ny færgeterminal kan indebære en forlængelse af molebygværket ud i Svendborgsund. Det kan lokalt påvirke strømforhold permanent. Kystmorfologien vil ændre sig lokalt ved en udvidelse af

færgelejet mod syd. Færgeterminalen ændres for at gøre plads til en udskiftning af de eksisterende færger til eldrevne færger. Færgedrift i snævre kystnære farvande kan lede til bølgepåvirkninger og erosion på følsomme kystzoner (Figur 22). De nye færger planlægges til at have samme driftsfart og sejlplan og med dobbeltender.

Åbning af Kobberbækken

Kobberbækkens udløb vil ændres fra en rørlagt åbning under vandlinjen ved Østre Kaj til et åbent udløb i det nordlige hjørne af havnen ved Jessens Mole. Det kan potentielt lede til lokale ændringer i strømforhold og eventuelt lokale, midlertidige ændringer af lagdeling af vandsøjlen som følge af udløbets nye placering. Mængder og stofkoncentrationer i udløbet vurderes ikke at blive påvirket. Ved stormflodshændelser kan opstuvning af havvand op i det planlagte nye vandløbsprofil forekomme.

Havvandsvarmepumpe

Etablering af havvandsvarmepumpe vil forventeligt lede til nye udledninger af relativt koldere havvand til Svendborgsund i forhold til normale vandtemperaturer. Det kan lede til påvirkninger på strømforhold og lagdelinger.

Vurdering

Blå kant

Klimasikringsprojektet vil kunne påvirke lokalt og midlertidigt i anlægsfasen med støjpåvirkninger over og under vand. Sandsynligheden for at støjpåvirkningen vil ske er stor, idet anlægsmetoden forudsætter at der sker støjudbredelse. Påvirkningens geografiske udbredelse vurderes at være lokal, da støjudbredelsen kun vil ske i nærområdet. Påvirkningsgraden vurderes at være ingen eller lille, idet støjgrænser i forhold til byzone og undervandsstøj i forbindelse med tilstedeværelse af marine havpattedyr forventes at blive overholdt. Endelig vurderes varigheden at være kortvarig, da det vurderes kun at indbefatte en kort periode på få dage eller uger med støjudbredelse i anlægsfasen.

Eventuelle afværgeforanstaltninger med hensyn til støj vil blive vurderet i det konkrete projekt.

Blå kant planen der berører hydrografi og strømforhold begrænser sig til Sdr. Havn delprojektet. Under drift, vil slusen kun lukke for vandgennemstrømning til de indre dele af havnen når der er stormflodshændelser der truer med oversvømmelse. Visse dele af strækningen under den nuværende træskibsbro vil blive permanent lukket med en væg. Den indre del af havnebassinet vurderes at være lille nok til at vandudskiftningen gennem den åbne sluse er tilstrækkelig for at opretholde god vandkvalitet. På den baggrund vurderes påvirkningen på strømforhold fra etablering af blå kant projektet at være af mindre sandsynlighed, lokal i udbredelse i lille grad og kortvarig på grund af slusens funktion i ekstreme vejrhændelser.

Havnepladsen med ny færgeterminal

En forlængelse af molebygværket ud i Svendborgsund vil kunne påvirke strømforhold i Svendborgsund lokalt omkring molen. Den generelle strømretning i sundet skifter mellem østlig og vestlig retning flere gang i døgnet styret af vind og tidevand og sundets form. Moleforlængelsen vurderes ikke at skulle række så langt ud i sundet at det kan påvirke de generelle strømforhold. Det kan påvirke vandudskiftningen i det nordlige hjørne af havnebassinet ud for det Gule pakhus.

Omfanget af påvirkningen skal vurderes når det konkrete projekt miljøvurderes, men på dette planniveau vurderes påvirkningen at være sandsynlig og vedvarende men lokal og i lille grad.

Erosion forårsaget af bølgepåvirkning vurderes ikke at ændres fra eksisterende forhold, da skibsstørrelse, sejlplan og sejladhastighed på det foreliggende grundlag ikke ændres ved udskiftningen til elfærger. Der planlægges for dobbeltendede skibe, som derved vil undgå at skulle vende ved ankomst eller afgang i modsætning til de nuværende færger. Det kan lede til reduceret turbulens og resuspension af sediment tæt ved færgeterminalerne.

Åbning af Kobberbækken

Ændringen af Kobberbækkens udløb fra en rørlagt åbning under vandlinjen ved Østre Kaj til et åbent udløb i det nordlige hjørne af havnen ved Jessens Mole kan potentielt lede til meget lokale ændringer i lagdeling i det inderste nordlige hjørne af havneområdet, når fersk overfladevand løber ud i det salte Svendborgsund. Havnebassinet er dog allerede under indflydelse af ferskvandsudstrømningen fra vandløbet og en flytning af udløbet vurderes ikke at føre til væsentlige ændringer på hydrografiske forhold. Ved stormflodshændelser kan opstuvning af havvand op i det planlagte nye vandløbsprofil forekomme.

Havvandsvarmepumpe

Etablering af havvandsvarmepumpe vil forventeligt lede til nye udledninger af relativt koldere havvand til Svendborgsund i forhold til normale vandtemperaturer. Det kan lede til påvirkninger på strømforhold og lagdelinger. For nuværende vides ikke pumpens placering, præcise dimensioner, pumperater og temperaturforskelle. Ved en eventuel realisering af projektet, skal pumpens potentielle påvirkninger på de tidligere beskrevne målsætninger og kvalitetskrav vurderes.

Kumulative påvirkninger

Der vurderes ikke at være kumulative påvirkninger i forbindelse med gennemførelsen af planen får så vidt angår hydrografi og kystmorfologi. Planens påvirkninger på hydrografi og kystmorfologi er små og lokale og vurderes ikke at lede til væsentlige påvirkninger. Eventuelle risici for kumulative påvirkninger når de relevante projekter er etableret og i drift vil blive vurderet nærmere i de konkrete projekter.

Afværgeforanstaltninger

Der er ikke identificeret nødvendige afværgeforanstaltninger i forhold til planens påvirkning på hydrografi og kystmorfologi.

Samlet vurdering af påvirkninger på Hydrografi og Kystmorfologi

Nedenstående Tabel 15 samler de primære påvirkninger fra planen på hydrografiske forhold. Der er ikke identificeret væsentlige påvirkninger, der har indflydelse på de mål der er opstillet i Tabel 14, i forbindelse med vandområdeplaner, havstrategi, skaldyrvande og havplan.

Tabel 15. Samlet vurdering af påvirkninger fra udviklingsplanen på hydrografiske forhold og kystmorfologi.

| Miljøemne | Sandsynlighed for miljøpåvirkning | Geografisk udbredelse af miljøpåvirkning | Påvirkningsgrad af omgivelserne | Varighed | Samlet vurdering |
|-----------|-----------------------------------|--|---------------------------------|----------|------------------|
|-----------|-----------------------------------|--|---------------------------------|----------|------------------|

| | | | | | |
|---|-------------------------|-------|-------|------------|-------------------------|
| Hydrografiske forhold | | | | | |
| Støjudbredelse, Blå Kant og færgeterminal | | | | | |
| Over vand | Stor | Lokal | Lille | Kortvarig | Ingen/ubetydelig |
| Under vand | Stor | Lokal | Ingen | Kortvarig | Ingen/ubetydelig |
| Strømforhold | | | | | |
| Blå Kant | Mindre | Lokal | Lille | Kortvarig | Ingen/ubetydelig |
| Færgeterminal | Mindre | Lokal | Lille | Vedvarende | Mindre |
| Lagdeling | Lille | Lokal | Lille | Kortvarig | Mindre |
| Kystmorfologi | | | | | |
| Erosion via færgetrafik | Ingen påvirkning | | | | |

10. OPSAMLING PÅ KUMULATIVE PÅVIRKNINGER

Der er identificeret sandsynlige kumulative påvirkninger ved nogle af de vurderede miljøparametre. Disse er samlet i nedenstående Tabel 16.

Tabel 16. Kumulative påvirkninger ved udviklingsplanen.

| Miljøemne | Kumulativ påvirkning |
|---------------------------|---|
| Støj | Sandsynlig under anlæg hvis påtænkte projekter etableres samtidig |
| Trafik | Østre Havne Kaj og Kobberbækken, kan have en kumulativ påvirkning i forhold til trafik via fælles adgang til Nyborgvej |
| Jord | Mulig positiv kumulativ effekt, hvis der i projekterne kan udveksles jord på tværs og dermed undgå unødige kørsel og miljøpåvirkning |
| Klima | Der vil være kumulative påvirkninger fra alle de byggerier og anlæg, som gennemføres på havnen og øvrige steder i kommunen i forhold til udledning af CO ₂ |
| Materielle goder | Enkelte positive, men mindre lokale kumulative påvirkninger ved genudnyttelse af de eksisterende bygninger, som kan få nye funktioner |
| Rekreative forhold | Flere rekreative elementer og naturområder i forbindelse med hinanden, kan have en positiv kumulativ påvirkning |

Planlægning af realiseringstidspunkter for de enkelte delplaner kan være afgørende for om der vil være kumulative påvirkninger i anlægsfaserne. Hvis hele udviklingsplanen gennemføres, vil der være en kumulativ påvirkning i forhold til udledning af CO₂. På dette planniveau er det ikke muligt at kvantificere denne påvirkning og derfor heller ikke at vurdere om der er konflikter i forhold til Svendborg Kommunes mål for klimapåvirkning som er vedtaget i klimahandleplanen. Størrelsesordenen af CO₂-udledninger afhænger af om alle delplaner realiseres, den byggemængde der opføres og hvilke afværgeforanstaltninger man beslutter sig for at anvende.

11. OPSAMLING PÅ AFVÆRGEFORANSTALTNINGER

Der er identificeret mulige behov for afværgeforanstaltninger mod påvirkninger fra udviklingsplanen på støj, trafik, klima samt landskab og visuel påvirkning.

Tabel 17. Identificerede mulige afværgeforanstaltninger ved realisering af udviklingsplanen.

| Miljøemne | Mulige afværgeforanstaltninger |
|--------------------------------------|---|
| Støj | I anlægsfaser kan der stilles vilkår i anmeldelsen af midlertidige støjende og støvende aktiviteter. Særlig opmærksomhed omkring eventuel nedrivning af DLG-bygninger. |
| Trafik | Forbedring af trafikafviklingen på områderne ved Østre Havnevej. Samling af P-pladser Køspole/tømningsprogram for signal ved Havnegade/Toldbodvej og Toldbodvej/Nyborgvej |
| Klima | Krav om bæredygtigt materialevalg ved nybyggeri |
| Landskab og visuel påvirkning | Krav om max højde på bebyggelse, sikring af vigtige kig og andet i forbindelse med både lokalplanlægning, udbud og salg |

12. OPSUMMERING

Miljørapporten har vurderet miljøpåvirkninger fra udviklingsplanen på en række emner, der er relevante jævnfør afgrænsningen. Vurderingen er gennemført med ens metodik og på basis af en beskrivelse af udviklingsplanen forskellige delplaner. Risiko for kumulative påvirkninger mulighed for eventuelle afværgeforanstaltninger er vurderet for de udvalgte miljøparametre.

Nedenstående tabel samler vurderingerne, hvor de primære påvirkninger er:

- Positiv påvirkning af beskyttet vandløb ved åbning af Kobberbækken mv.
- Mindre påvirkning af særligt beskyttede og fredede arter under forudsætning af, at der i anlægsfasen for de konkrete projekter vurderes, hvilke afværgeforanstaltninger, der er nødvendige.
- Bortset fra perioder, hvor projekter etableres, vil den samlede støjpåvirkning reduceres ved realiseringen af udviklingsplanen – men samtidig vil der opstå begrænsninger for, hvilke støjende aktiviteter, der kan tillades indenfor områderne.
- Der forventes en trafikal påvirkning i både anlægs- og driftsfasen, og der vil ved realisering af de konkrete projekter være behov for konkrete tiltag for at forbedre trafikafviklingen.
- Flere områder indeholder forurenede eller potentielt forurenede jord, og der skal for hvert delprojekt klarlægges risici og afværgeforanstaltninger i forbindelse med forurenede jord.
- Byggeri og trafikale ændringer vil som udgangspunkt øge CO₂-udledningen, og der bør i de konkrete projekter være fokus på tiltag med krav om CO₂-reduktion og bæredygtighed.
- Ved etablering af nyt byggeri skal de landskabelige og visuelle hensyn varetages, og der kan i de konkrete projekter være behov for afværgeforanstaltninger.
- De rekreative forhold forventes at blive påvirket positivt ved flere af projekterne – dog kan eksisterende erhverv påvirkes negativt.

Nedenfor er alle vurderingerne samlet i et fælles skema i forhold til vurderingsmetode.

Tabel 18. Vurdering af påvirkninger fra udviklingsplanen på udvalgte miljøparametre. Grøn farve indikerer positiv påvirkning, rød farve indikerer væsentlig negativ påvirkning og gul farve indikerer moderat negativ påvirkning.

| Miljøemne | Sandsynlighed for miljøpåvirkning | Geografisk udbredelse af miljøpåvirkning | Påvirkningsgrad af omgivelserne | Varighed | Samlet vurdering |
|--------------------------------|-----------------------------------|--|---------------------------------|------------|------------------|
| Biologisk mangfoldighed | | | | | |
| Beskyttet natur (§ 3) | | | | | |
| Trappebækken | Stor | Lokal | Lille | Vedvarende | Moderat |
| Alle øvrige delområder | Ingen | Ingen | Ingen | Ingen | Ingen/ubetydelig |
| Natura 2000 | | | | | |
| Alle delområder | Ingen | Ingen | Ingen | Ingen | Ingen/ubetydelig |
| Bilag IV-arter | | | | | |
| Trappebækken | Lille | Lokal | Lille | Kortvarig | Mindre |
| Alle øvrige delområder | Lille | Lokal | Lille | Kortvarig | Mindre |
| Fredede arter | | | | | |

| | | | | | |
|--|-----------------|---------------|-----------------|------------|------------------|
| Trappebækken | Lille | Lokal | Lille | Kortvarig | Mindre |
| Alle øvrige delområder | Mindre | Lokal | Lille | Kortvarig | Mindre |
| <u>Befolkning, menneskers sundhed</u> | | | | | |
| Støj | | | | | |
| Scenarie 1 | Mindre | Lokal | Lille | Kortvarig | Mindre |
| Scenarie 2 | Stor | Lokal | Lille | Kortvarig | Mindre |
| <u>Trafik</u> | | | | | |
| Trafikvikling for området | Stor | Lokal | Mindre | Vedvarende | Moderat |
| Trafik under anlæg | Stor | Lokal | Mindre | Kortvarigt | Moderat |
| <u>Jord</u> | | | | | |
| Jordforurening | Mindre | Lokal | Lille | Kortvarig | Mindre |
| <u>Grundvand</u> | | | | | |
| Grundvandsforurening | Lille/ingen | Ingen | Ingen | Vedvarende | Ingen/ubetydelig |
| Overudnyttelse af grundvandsressourcen | Lille/ingen | Ingen | Mindre | Mindre | Ingen/ubetydelig |
| <u>Klima</u> | | | | | |
| CO ₂ -udledning | Meget stor | International | Mindre/Stor | Vedvarende | Væsentlig |
| <u>Materielle goder</u> | | | | | |
| Naturskabte goder | Stor | Lokal | Lille | Vedvarende | Mindre |
| Menneskeskabte goder | Stor | Lokal | Stor | Vedvarende | Mindre |
| <u>Kulturarv og arkæologi</u> | | | | | |
| Kulturarv | Mindre til stor | Lokal | Mindre | Vedvarende | Mindre |
| Arkæologi | lille | Lokal | Lille | Vedvarende | Mindre |
| <u>Landskab og visuel påvirkning</u> | | | | | |
| Landskab | Moderat | Lokal | Mindre til stor | Vedvarende | Moderat |
| Visuel påvirkning | Moderat | Lokal | Mindre til stor | Vedvarende | Moderat |
| <u>Rekreative forhold</u> | | | | | |
| Rekreative forhold | Stor | Lokal | Stor | Vedvarende | Moderat |
| <u>Sejladsforhold</u> | | | | | |
| Sejladsforhold | Lille | Regional | Lille | Vedvarende | Ingen/ubetydelig |
| Hydrografiske forhold og kystmorfologi | | | | | |
| Støjudbredelse, Blå Kant og færgeterminal | | | | | |
| Over vand | Stor | Lokal | Lille | Kortvarig | Ingen/ubetydelig |
| Under vand | Stor | Lokal | Ingen | Kortvarig | Ingen/ubetydelig |
| Strømforhold | | | | | |
| Blå Kant | Mindre | Lokal | Lille | Kortvarig | Ingen/ubetydelig |

| | | | | | |
|-------------------------|-------------------------|-------|-------|------------|---------------|
| Færgeterminal | Mindre | Lokal | Lille | Vedvarende | Mindre |
| Lagdeling | Lille | Lokal | Lille | Kortvarig | Mindre |
| Kystmorfologi | | | | | |
| Erosion via færgetrafik | Ingen påvirkning | | | | |

Miljøvurderingen af udviklingsplanen for Svendborg Havn viser at planen kan gennemføres og delplanerne realiseres uden at det vil have væsentlige påvirkninger på miljøet. Udviklingsplanen tilgodeser forbedret klimatilpasning, nye bolig- og erhvervsmuligheder og en styrket biodiversitet.

For nogle miljøparametre er det vurderet at der kan forekomme moderate og væsentlige påvirkninger, men iværksættes de rette afværgeforanstaltninger kan påvirkningerne reduceres til mindre eller ubetydelige. Afværgeforanstaltninger inkluderer at der bør stilles krav i udarbejdelsen af lokalplaner i forhold til støj, klima og visuelle påvirkninger samt specifikke tiltag ved gennemførelsen af projekter omkring støj og trafik. Nogle påvirkninger vil være positive, blandt andet for bynær natur, støjforhold, rekreative forhold og materielle goder.

Planlægges realiseringen af udviklingsplanen så flere delplaner ikke gennemføres samtidigt kan man undgå kumulative påvirkninger i anlægsfasen. Hvis hele udviklingsplanen gennemføres, vil der være en kumulativ påvirkning i forhold til udledning af CO₂. Påvirkningen er dog ikke muligt at kvantificere eller vurdere i forhold til Svendborg Kommunes klimahandleplan.

13. BILAGSLISTE

1. Bilag 1. Afgrænsningsnotat
2. Bilag 2. Hvidbog med høringssvar
3. Bilag 3. Støjrapport, Cowi Støjrapport af 04.06.2024
4. Bilag 4. Trafikanalyse, ARTELIA's trafikanalyse "Helhedsplan Svendborg Havn – Trafikale analyse".