

Frederikshavn Kommune
Rådhus Allé 100
9900 Frederikshavn

Tlf. +45 98 45 50 00
post@frederikshavn.dk
www.frederikshavn.dk
CVR-nr. 29189498

6. august 2025

Screeningsafgørelse efter reglerne om miljøvurdering af etablering af en ladestation på ejendommen Sandholm 1, 9900 Frederikshavn

Sagsnummer: GEO-2024-05789

Dokumentnummer: 8495167

Frederikshavn Kommune modtog den 6. juni 2025 anmeldelse om etablering af en ladeplads til almindelig personbiltrafik og til tung trafik på ejendommen Sandholm 1. Anmeldelsen er suppleret den 10. juli 2025 med oplysninger om midlertidig grundvandssænkning.

Sagsbehandler:

Birthe Lene Sloth

Direkte telefon:

+45 9845 6353

Projektet er omfattet af lovbekendtgørelse nr. 4 af 3. januar 2023 om miljøvurdering af planer og programmer og af konkrete projekter (VVM) – nærmere bestemt bilag 2, pkt. 10 b, anlægsarbejder i byzoner, herunder opførelse af butikcentre og parkeringsanlæg, samt bilag 2, punkt 10 m, arbejder i forbindelse med indvinding af grundvand og kunstig tilførsel af grundvand, som ikke er omfattet af bilag 1.

Projektet skal således screenes, for at afklare hvorvidt projektet på grund af dets art, dimension eller placering må antages at kunne få væsentlig indvirkning på miljøet.

Kommunens afgørelse

Frederikshavn Kommune har vurderet, at projektet ikke på grund af dets art, dimensioner eller placering må antages at kunne få en væsentlig indvirkning på miljøet. Projektet kræver således ikke udarbejdelse af en miljøkonsekvensrapport.

Kommunen har vurderet, at der ikke vil ske en væsentlig påvirkning i forhold til natur og miljø og at anlæggets påvirkning i kumulation med allerede eksisterende aktiviteter ikke vil indvirke væsentligt på omgivelserne.

Selve screeningen fremgår af afgørelsens bilag 1.

Området er omfattet af Lokalplan 14.01.02, der udlægger området til havneorienterede serviceerhverv, og projektet er i overensstemmelse med lokalplanens anvendelsesbestemmelser.

Trafikforsyning sker via det overordnede vejnet

Der er foretaget en støjberegning der viser, at virksomhedsstøjen ikke overskrider Miljøstyrelsens vejledende grænseværdier hverken på de tilgrænsende erhvervsarealer eller i boligområder, der er beliggende længere væk fra projektområdet.

Hvis forudsætningerne for støjberegningen viser sig ikke at være repræsentativ for benyttelsen af anlægget, kan kommunen kræve en ny støjberegning. Hvis grænseværdierne overskrides, kan kommunen stille krav om reduktion af støjen.

Støjberegningen fremgår af afgørelsens bilag 2.

Selve anlægget oplyses af master i begrænset højde, hvor lyset rettes nedad mod ladestationens areal, så der ikke vil ske en lysforurening eller spildlys til naboarealer.

Offentliggørelse og klagevejledning

Kommunens vurdering af projektet i forhold til reglerne om miljøvurdering kan i henhold til §49 i bekendtgørelse af lov om miljøvurdering af planer og programmer og af konkrete projekter (VVM) påklages til Miljø- og Fødevareklagenævnet. Klageberettiget efter § 49, er miljø- og fødevareministeren, enhver med retlig interesse i sagens udfald og landsdækkende foreninger og organisationer, der som formål har beskyttelsen af natur og miljø eller varetagelsen af væsentlige brugerinteresser inden for arealanvendelsen og har vedtægter eller love, som dokumenterer deres formål, og som repræsenterer mindst 100 medlemmer. Kun retlige spørgsmål kan påklages.

Afgørelsen, som er meddelt i henhold til §21 i førnævnte bekendtgørelse, offentliggøres ved annoncering på kommunens hjemmeside (www.frederikshavn.dk) den 6. august 2025. I henhold til bekendtgørelsens §51 er klagefristen 4 uger fra afgørelsens offentlige bekendtgørelse. Klagefristen udløber ved midnat den 3. september 2025.

Hvis du ønsker at klage over denne afgørelse, kan du klage til Miljø- og Fødevareklagenævnet. Du klager gennem Klageportalen, som du kan logge på via dette link: <https://kpo.naevneneshus.dk>. Du kan også logge på via borger.dk (som borger) eller via virk.dk (som virksomhed eller forening). Du logger på Klageportalen med MitID.

Klagen sendes gennem Klageportalen til den myndighed, der har truffet afgørelsen. En klage er indgivet, når den er tilgængelig for myndigheden i Klageportalen. Når du klager, skal du som privatperson betale et gebyr på 900 kr. Virksomheder og organisationer skal betale et gebyr på 1.800 kr. Du betaler gebyret med betalingskort i Klageportalen. Gebyret betales tilbage hvis du får helt eller delvist medhold i klagen.

Miljø- og Fødevareklagenævnet skal som udgangspunkt afvise en klage, der kommer udenom Klageportalen, hvis der ikke er særlige grunde til det. Hvis du ønsker at blive fritaget for at bruge Klageportalen, skal du sende en begrundet anmodning til den myndighed, der har truffet afgørelse i sagen. Myndigheden videresender herefter anmodningen til Miljø- og Fødevareklagenævnet, som træffer afgørelse om, hvorvidt din anmodning kan imødekommes.

Ved rettidig klage efter bekendtgørelsens § 49 kan Miljø- og Fødevareklagenævnet bestemme, at en tilladelse meddelt af kommunalbestyrelsen ikke må udnyttes. Er et bygge- eller anlægsarbejde iværksat, kan nævnet påbyde dette standset.

I henhold til bekendtgørelsens § 54, skal søgsmål til prøvelse af afgørelsen efter loven være anlagt ved domstolene inden 6 måneder efter afgørelsens bekendtgørelse.

Med venlig hilsen

Birthe Sloth

Bilag 1: Miljøscreeningsskema

Bilag 2: Støjberregning

Kopi til:

E.ON Drive, Casper Graugaard, casper@graugaard@edri.com

Rambøll, Philip Andreas Holmkjær, phia@ramboll.dk

Danmarks Naturfredningsforening, dn@dn.dk

DN Lokalkomiteen for Frederikshavn og Læsø, dnfrederikshavn-sager@dn.dk

Friluftsrådet, Frederikshavn@friluftsradet.dk

Friluftsrådet – lokal, lokalraad@friluftsradet.dk

Danmarks Sportsfiskerforbund, post@sportsfiskerforbundet.dk

Lystfiskerforeningen Frederikshavn, formandlfo@gmail.com

Screening af konkret projekt vedrørende Ladestation ved Sandholm jf. lov om miljøvurdering af planer og programmer og af konkrete projekter (VVM)

Sagsnr.: GEO-2024-05789

Miljøscreening udført pr. 6. august 2025 ud fra ansøgningsskema pr. den 6. juni 2025, suppleret den 10. juli 2025 med oplysninger om midlertidig grundvandssænkning. I screeningen er der suppleret med oplysninger indsendt i forbindelse med ansøgning om opførelse af pyloner og etablering af vejadgang samt forhåndsdialog om etablering af lynladestation, sag BYG-2025-00458 og BYG-2024-02549.

VVM Myndighed	Frederikshavn Kommune		
Basis oplysninger	Tekst		
Projektbeskrivelse – jf. ansøgning (kan vedlægges):	E.ON Drive ønsker at understøtte overgangen til elektrificeret tung trafik, og vil i den forbindelse etablere ladepladser til den tunge trafik på forskellige lokaliteter i Danmark. I Frederikshavn ønskes der etableret en ladeplads til almindelig personbiltrafik og til tung trafik på Frederikshavn Havn. Frederikshavn Havn generer meget tung trafik, hvilket også er årsagen til netop denne placering.		
Navn, adresse, telefonnr. og e-mail på bygherre:	E.ON Drive Infrastructure Denmark – CVR: 42885746 Att. Casper Graugaard, Generatorvej 15, 1. sal, DK-2860 Søborg, +45 2710 1797 & casper.graugaard@edri.com		
Navn, adresse, telefonnr. og e-mail på bygherres kontaktperson:	Rambøll Danmark A/S – CVR: 35128417 Att. Philip Andreas Holmkjær, Hannemanns Allé 53, DK-2300 København S, +45 2647 7506 & phia@ramboll.dk		
Projektets adresse, matr.nr. og ejerlav. For havbrug angives anlæggets geografiske placering angivet ved koordinater for havbrugets 4 hjørneafmærkninger i bredde/længde (WGS-84 datum):	Sandholm 1, 9900 Frederikshavn Matrikel nr. 526f, Frederikshavn Bygrunde		
Projektet berører følgende kommune eller kommuner (omfatter såvel den eller de kommuner, som projektet er placeret i, som den eller de kommuner, hvis miljø kan tænkes påvirket af projektet):	Frederikshavn Kommune		
Oversigtskort i målestok f.eks. 1:50.000, men afhænger af det konkrete projekt – Målestok angives:	Oversigtskort er vedlagt i hhv. Bilag 1 & 2		
Kortbilag i målestok i f.eks. 1:10.000 eller 1:5.000 med indtegning af anlægget og projektet (vedlægges dog ikke for strækningsanlæg):	Situationsplan er vedlagt i Bilag 3.		
Forholdet til VVM-reglerne	Ja	Nej	
Er projektet opført på bilag 1 til "Lov om miljøvurdering af planer og programmer og konkrete projekter (VVM)" - (lovbekendtgørelse nr. 4 af 3. januar 2023):		X	
Er projektet opført på bilag 2 til "Lov om miljøvurdering af planer og programmer og af konkrete projekter (VVM)" - (lovbekendtgørelse nr. 4 af 3. januar 2023):	X		Bilag 2, pkt. 10, litra b: Anlægsarbejder i byzoner, herunder opførelse af butikscentre og parkeringsanlæg. Bilag 2, pkt. 10, litra m: Arbejder i forbindelse med indvinding af grundvand og kunstig tilførsel af grundvand, som ikke er omfattet af bilag 1.

Projektets karakteristika:	Bemærkning/begrundelse
1. Hvis bygherren ikke er ejer af de arealer, som projektet omfatter, angives navn og adresse på de eller den pågældende ejer, matr.nr. og ejerlav:	Nuværende ejer er Trigon A/S, Knivholtvej 45, 9900 Frederikshavn. Bygherre vil erhverve de fornødne arealer før projektstart.
2. Arealanvendelse efter projektets realisering. Det fremtidige samlede bebyggede areal i m ² : – Det fremtidige samlede befæstede areal i m ² : – Nye arealer, som befæstes ved projektet i m ² :	Op til 350 m2 – på situationsplanen vises 90 m2. 6.800 m2 med asfalt 900 m2 med grus/OB
3. Projektets areal og volumenmæssige udformning: – Er der behov for grundvandssænkning i forbindelse med projektet og i givet fald hvor meget i m: – Projektets samlede grundareal angivet i ha. eller m ² : – Projektets bebyggede areal i m ² : – Projektets nye befæstede areal i m ² : – Projektets samlede bygningsmasse i m ³ : – Projektets maksimale bygningshøjde i m: – Beskrivelse af omfanget af eventuelle nedrivningsarbejder i forbindelse med projektet: – Projektets kapacitet for strækingsanlæg: – Projektets længde for strækingsanlæg:	Grundvandssænkning forventes at være lokale sugespidsløsninger og ikke dræning af hele området. Projektet er på screeningstidspunktet ikke detailprojekteret. Ansøgers rådgiver estimerer dog at den maksimale udbredelse af grundvandssænkningen, i et såkaldt "worst case" scenarie vil være i en radius af maksimalt 110 m. Inden for denne influensradius for den kritiske sænkning findes både en bygning og en jernbane. Ud fra de geologiske forhold i nærområdet for projektet og afstanden til bygning og jernbane, vurderer rådgiver ikke at den midlertidige grundvandssænkning medfører risiko for sætningsskader. 27.512 m2 Op til 350 m2 – på situationsplanen vises 90 m2 6.800 m2 med asfalt og 900 m2 med grus/OB - Bebyggelse opføres i maks. 2 etager. Bebyggelseshøjden overstiger ikke 8,5 meter. Højde på pylon 7 meter. Projektarealet er i dag ubebygget. Der er derfor ikke behov for nedrivning ifbm. etablering og drift af projektet. - -

Projektets karakteristika:	Bemærkning/begrundelse
4. Projektets behov for råstoffer i anlægsperioden: Råstofforbrug i anlægsperioden på type og mængde: – Vandmængde i anlægsperioden: – Affaldstype og mængder i anlægsperioden: – Spildevand til renseanlæg i anlægsperioden: – Spildevand med direkte udledning til vandløb, søer, hav i anlægsperioden: – Håndtering af regnvand i anlægsperioden: – Anlægsperioden angivet som mm/åååå – mm/åååå:	Forventede foreløbige mængder: Sandfyld for terrænregulering = 7.000 m³ Bundsikringssand (BL) = 4.000 m³ Stabilgrus (SG) = 1.700 m³ Asfalt = 3.200 ton Estimat vandforbrug 30-100 m³ Beton, jern og metal, asfalt, træ, plast, pap og brændbart fra emballage, midlertidige anlæg, overskud. Samlet estimeret mængde 0-10 tons. Der kan forekomme tilslutning fra midlertidige byggepladsskure. Det oppumpede grundvand fra den midlertidige grundvandssænkning vil blive afledt til forsyningens eksisterende kloakledninger. Der forekommer ikke spildevand i anlægsfasen Da nedsvivning ikke vurderes muligt, vil der blive tilsluttet til Frederikshavns Forsynings system. Hvis der bliver behov, vil vandet blive forsinket før udledning for at overholde den maksimale udløbsrate på 151 l/s. Der vil forekomme afvanding fra tagvand på midlertidig skure og pladsafvanding på byggepladsveje. Forventet: 09/2025 – 09/2026.
5. Projektets kapacitet for så vidt angår flow ind og ud samt angivelse af placering og opbevaring på kortbilag af råstoffet/produktet i driftsfasen: – Råstoffer – type og mængde i driftsfasen: – Mellemprodukter – type og mængde i driftsfasen: – Færdigvarer – type og mængde i driftsfasen: – Vandmængde i driftsfasen:	- - - -
6. Affaldstype og årlige mængder, som følge af projektet i driftsfasen: – Farligt affald: – Andet affald:	Der forventes intet farligt affald i driftsfasen Der vil som følge af drift af ladestationen forekomme "almindeligt" husstandsaffald fra ladestationens gæster, f.eks. papir/pap, mindre plast, restaffald, i et skønnet omfang på 100-500 kg pr. måned.

- Spildevand til rensningsanlæg:

Der vil forekomme spildevand fra udsalgssted og toiletfunktioner i området. Størrelsesordenen vil først kendes ved nærmere detaljering af projektet, men på baggrund af kendskab til lignende projekter forventes et forbrug af brugsvand på 100 l/år/m².

- Spildevand med direkte udledning til vandløb, sø, hav:

Det forventes ikke spildevand med direkte udledning til vandløb, sø eller hav.

- Håndtering af regnvand:

Da nedsivning ikke vurderes muligt, vil der blive tilsluttet til Frederikshavns Forsynings system. Hvis der bliver behov, vil vandet blive forsinket før udledning for at overholde den maksimale udløbsrate på 151 l/s.

En eksisterende strømningsvej går gennem projektområdet (fra nord til syd) og vil blive håndteret ifbm. yderligere detaljering af projektet.

Projektets karakteristika:	JA	Skal undersøges i miljøvurdering	NEJ	Bemærkning/begrundelse
7. Forudsætter projektet yderligere vandforsyningskapacitet (herunder etablering af selvstændig vandforsyning)?			X	Det estimeres at der er brug for 30-100 m ³ vand i anlægsfasen. Dette kræver dog ikke etablering af selvstændig vandforsyning.
8. Kræver bortskaffelse af affald og spildevand ændringer af bestående ordninger?			X	
9. Overskrides de vejledende grænseværdier for støj? – I anlægsfasen? – I driftsfasen?			X X	De vejledende grænseværdier for støj vurderes ikke at overskrides i anlægsfasen. Der vil være støj i form af maskinstøj fra gravemaskiner mv. Hvis arbejdet foregår inden for normal arbejdstid (hverdage mellem kl. 07-18) vurderes den ikke at være væsentlig. Hvis arbejdet foregår uden for normal arbejdstid, er der mulighed for at regulere støjen med miljøbeskyttelsesloven. Der er foretaget en støjberegning der viser, at virksomhedsstøjen ikke overstiger Miljøstyrelsens vejledende grænseværdier hverken på de tilgrænsende erhvervsarealer eller i boligområder, der er beliggende længere væk fra projektområdet. Støjberegning er vedlagt som bilag 4 i ansøgningen. Hvis forudsætningerne for støjberegningen viser sig ikke at være repræsentativ for benyttelsen af anlægget, kan kommunen kræve en ny støjberegning. Hvis grænseværdierne overskrides, kan kommunen stille vilkår om reduktion af støjen.
10. Overskrides de vejledende grænseværdier for luftforurening? – I anlægsfasen? – I driftsfasen?			X X	De vejledende grænseværdier for luftforurening vurderes ikke at overskrides hverken i anlægsfasen eller driftsfasen
11. Vil projektet give anledning til vibrationsgener? – I anlægsfasen? – I driftsfasen?			X	De vejledende grænseværdier for vibrationer vurderes ikke at overskrides hverken i anlægsfasen eller driftsfasen
12. Vil projektet give anledning til støvgener? – I anlægsfasen? – I driftsfasen?			X X	Der forventes ingen væsentlige støvgener i anlægsfasen eller driftsfasen. Der er mulighed for at regulere gener fra støv med miljøbeskyttelsesloven
13. Vil projektet give anledning til lugtgener?				

- I anlægsfasen?			X	Det vurderes, at projektet ikke giver anledning til lugtgener hverken i anlægsfasen eller driftsfasen
- I driftsfasen?			X	
14. Vil projektet give anledning til lysgener? - I anlægsfasen? - I driftsfasen?			X X	Meget begrænset med lys. Der forventes ikke belysning i anlægsfasen, som ligger ud over, hvad der er sædvanligt i forbindelse med byggearbejder i eksisterende udlagt erhvervsområde. Pylonerne vil blive belyst indefra med diskret og dæmpet belysning. Selve anlægget oplyses af master i begrænset højde, hvor lyset rettes nedad mod ladestationens areal, så der ikke vil ske en lysforurening eller spildlys til naboarealer. Eksisterende beplantning mod nord suppleres med ny beplantning, som kan skærme mod indkik fra naboområder til ladestationen.

Projektets karakteristika:	JA	Skal undersøges i miljøvurdering	NEJ	Bemærkning/begrundelse
15. Vil projektet give anledning til væsentlig påvirkning af miljøet i forhold til trafikale fremkommelighed og trafikale sikkerhed? – I anlægsfasen? – I driftsfasen?			X X	I anlægsfasen forventes trafikken at blive påvirket tilsvarende almindelige anlægsarbejder, idet der skal til- og frakøres byggematerialer o.lign. Det forudsættes at til- og frakørsel i anlægsperioden hovedsageligt vil foregå direkte til Kragholmen som er en overordnet trafikvej som vurderes at kunne optage den øgede anlægstrafik uden at påvirke den trafikale fremkommelighed/sikkerhed væsentligt. Den trafikale fremkommelighed (driftsperioden) Projektområdet tilgrænser – og opnår efter projektet vejadgang til - det overordnede trafikvejnet (Kragholmen), som har direkte forbindelse til statsvejnettet (Havnepladsen). Derudover etableres vejadgang til de mindre private fællesveje Sandholm og Nordhavnsvej, som skal optage dele af trafikken fra projektområdet, hvilket kan medføre ombygninger af vejen, primært ifm. selve adgangsstedet. Den umiddelbare tilslutning til det overordnede vejnet vurderes at medføre, at projektet ikke vil give anledning til trafikale fremkommelighedsproblemer. Der må dog forventes, at til- og frakørsel fra Kragholmen i mindre grad vil påvirke trafikken på denne vej. Den trafikale sikkerhed (driftsperioden) Der foreligger en godkendt vej/afmærkningsplan for indretningen af ladestationen, som viser, at trafikken indenfor og til/fra projektområdet kan afvikles på en trafikale hensigtsmæssig måde, herunder ift. den trafikale sikkerhed. På den baggrund vurderes projektet ikke at påvirke den trafikale sikkerhed væsentligt.

Projektets karakteristika:	JA	Skal undersøges i miljøvurdering	NEJ	Bemærkning/begrundelse
16. Må projektet forventes at udgøre en særlig risiko for uheld, herunder er projektet omfattet af risikobekendtgørelsen, jf. bekendtgørelse om kontrol med risikoen for større uheld med farlige stoffer nr. 372 af 25. april 2016? – I anlægsfasen? – I driftsfasen?			X	Projektet er ikke omfattet af risikobekendtgørelsen

Projektets placering:	JA	Skal undersøges i miljøvurdering	NEJ	Bemærkning/begrundelse
17. Forudsætter projektet ændring af en eksisterende lokalplan for området?			X	Området er omfattet af Lokalplan 14.01.02, der udlægger området til havneorienterede serviceerhverv, og projektet er i overensstemmelse med lokalplanens anvendelsesbestemmelser. Projektet forudsætter konkret dispensation fra lokalplanens §4.3 til anden vejadgang end forudsat i lokalplanen. Dispensation til vejadgang til området fra Kragholmen gives med hjemmel i planlovens §19 samtidig med denne afgørelse.
18. Forudsætter projektet ændring af kommuneplanen?			X	Det vurderes projektet er i overensstemmelse med kommuneplanen. Og kræver dermed ikke ændringer.
19. Forudsætter projektet landzonetilladelse?			X	Arealet ligger i byzone, og kræver dermed ikke landzonetilladelse.
20. Vil projektet påvirke den samlede arealressource i kommunen i negativ retning?			X	Projektet er i overensstemmelse med områdets anvendelse, og vurderes at have tilknytning til området.
21. Forudsætter projektet dispensation fra gældende bygge- og beskyttelseslinjer?			X	Projektområdet er ikke berørt af bygge- og beskyttelseslinjer.
22. Er projektet tænkt placeret indenfor kystnærhedszonen?	X	Nej		Projektet er inde for byzone og påvirkes derfor ikke af zonens begrænsninger.
23. Indebærer projektet behov for at begrænse anvendelsen af naboarealer ud over, hvad der fremgår af gældende kommune- og lokalplaner?			X	Nej
24. Vil projektet kunne udgøre en risiko for mobilisering af nærliggende jordforureninger?			X	Der er ingen V1 eller V2 kortlagte grunde i nærheden, og derfor ingen risiko for mobilisering af jordforureninger.
25. Vil projektet kunne udgøre en hindring for anvendelsen af udlagte råstofområder?			X	Der er ingen udlagte råstofområder i nærheden af projektområdet.
26. Vil projektet udgøre en hindring for fremtidig anvendelse af områdets grundvand?			X	Projektet er placeret på havnen i Frederikshavn. Der er ikke registreret drikkevandsinteresser i området. Det forventes at der vil være brug for en midlertidig grundvandssænkning i anlægsfasen. Påvirkningen af grundvandet vil kun være midlertidig og er reversibel efter ophør. Det vurderes ikke at dette projekt vil være en hindring for anvendelse af områdets grundvand i fremtiden.
27. Vil projektet medføre påvirkninger af overfladevand, f.eks. i form af udledninger til eller fysiske ændringer af vandområder (herunder sårbare vådområder)?			X	Der sker ikke udledning til vandområder.
28. Forudsætter projektet rydning af skov?			X	Der er ingen skov indenfor projektområdet.
29. Vil projektet være i strid med eller til hinder for etableringen af reservater eller naturparker?			X	Projektet ligger i forbindelse med Frederikshavn Havn og der er ikke planer om at området skal udlægges til reservat eller naturpark.
30. Vil projektet være i strid med eksisterende eller kommende			X	Der er ingen nuværende eller kommende fredninger indenfor projektområdet.

fredning?				
-----------	--	--	--	--

Projektets placering:	JA	Skal undersøges i miljøvurdering	NEJ	Bemærkning/begrundelse
31. Kan projektet påvirke registrerede, beskyttede eller fredede områder? – Nationalt (beskyttet natur, fredede arter)? – Internationalt (Natura 2000 områder, habitatområder, fuglebeskyttelsesområder og Ramsar områder)? – Forventes området at rumme beskyttede arter efter bilag IV? – Forventes området at rumme sjældne arter?			X Der beskyttede naturtyper strandeng og sø ligger henholdsvis ca. 140 m og 167 m fra projektområdet. Projektet vurderes ikke at påvirke de angivne beskyttede naturområder. Der er ingen fredede naturområder i nærheden af projektområdet. Der er registreret en enkelt priklæbet gøgeurt ved den nord/nordøstlige matrikelgrænse men der er ingen fund af orkidéer indenfor projektområdet. Projektet vurderes ikke at påvirke orkidéfund i området. Der er registreret dværgflagermus ca. 1,7 km vest for projektområdet. Projektet vurderes ikke at påvirke eventuelle flagermus i nærheden af projektområdet. X Der er ca. 800 meter til nærmeste naturbeskyttelsesområde nordøst for projektområdet. – Natura 2000 habitatområde H4 Hirsholmene, havet vest herfor og Ellinge Ås udløb (DK00FX113) med følgende arter på udpegningsgrundlaget: hedepletvinge, havlampret, bæklampret, marsvin, odder, gråsæl og spættet sæl. – Natura 2000 fuglebeskyttelsesområde F11 Hirsholmene (DK00FX011) med følgende arter på udpegningsgrundlaget: tejst, fjordterne, havterne og splitterne. – Ramsarområde Hirsholmene (RAMSAR8) De marine og vandbundne arter fisk, hvaler og sæler kan udelukkes, da projektområdet ligger på land. Oddere og fugle kan potentielt benytte projektområdet midlertidigt. X Der er ikke registreret bilag IV-arter indenfor projektområdet. Projektet vurderes ikke at påvirke eventuelle bilag-arter i området. X Der er ikke registreret sjældne arter indenfor projektområdet.	
32. Kan projektet påvirke områder, hvor fastsatte miljøkvalitetsnormer allerede er overskredet? – Overfladevand (DVFI m.m.)? – Grundvand? – Naturområder (fx tålegrænser for N-emission)? – Boligområder (støj/lys og luft)?			X Der sker ikke udledning til vandområder. X Det vurderes at projektet er placeret så tæt på kysten at meget af det terrænnære grundvand man vil støde på i forbindelse med den midlertidige grundvandssænkning, er en blanding af fersk grundvand og havvand. Det vurderes ikke at projektet vil have en negativ påvirkning af kvaliteten af det grundvand der findes i området. X Ikke relevant X Der er ikke områder i nærheden af projektområdet, hvor fastsatte miljøkvalitetsnormer for støj/lys og luft allerede er overskredet	

33.	Er projektet placeret i et område, der i kommuneplanen er udpeget som område med risiko for oversvømmelse?	X	Nej	Ifølge kortlægningen er der risiko for oversvømmelse fra nedbør enkelte steder, og der er risiko for høj grundvandsstand i hele projektområdet. Dette vurderes at være af minimal betydning for projektet.
34.	Tænkes projektet etableret i et tæt befolket område?		X	Projektet placeres i et industriområde, med ca. 70 meter til nærmeste beboelsesejendom. Arealet herimellem er udlagt som grønt areal/ offentligt formål og må ikke bebygges.
35.	Kan projektet påvirke?			
	– Historiske landskabstræk?		x	Projektområdet ligger ca. 170 meter syd for Nordre Skanse. Projektet vurderes ikke at have en påvirkning af mindesmærket.
	– Kulturelle landskabstræk?		x	Projektområdet ligger ikke indenfor et område med kulturelle landskabstræk.
	– Arkæologiske værdier/landskabstræk?		x	Projektområdet ligger ikke indenfor et område med arkæologiske værdier/landskabstræk.
	– Æstetiske landskabstræk?		x	Projektområdet ligger kystnært, ca. 160 meter sydvest fra kysten. Projektområdet ligger i udkanten af havneområdet i Frederikshavn der er udlagt til erhvervsområde.
	– Geologiske landskabstræk?		x	Projektområdet ligger ikke indenfor et område med geologiske landskabstræk.

Kendetegn ved den potentielle miljøpåvirkning:	JA	Skal undersøges i miljøvurdering	NEJ	Bemærkning/begrundelse
36. Er området, hvor projektet tænkes placeret, sårbar over for den forventede miljøpåvirkning?			X	Området hvor projektet tænkes placeret, vurderes ikke at være sårbart over for den forventede miljøpåvirkning.
37. Er der andre anlæg eller aktiviteter i området, der sammen med det ansøgte medfører en påvirkning af miljøet (kumulative forhold)?			X	Der er ikke kendskab til andre anlæg eller aktiviteter i området, der sammen med det ansøgte medfører en påvirkning af miljøet
38. Er der andre kumulative forhold?			X	Der er ikke kendskab til andre kumulative forhold.
39. Den forventede miljøpåvirknings størrelsesorden og rumlige udstrækning, f.eks. geografisk område?			X	Miljøpåvirkningen vurderes ikke at være væsentlig i nærområdet.
40. Antallet af personer der forventes berørt af miljøpåvirkningen?			X	Ingen personer forventes berørt af miljøpåvirkningen.
41. Vil den forventede miljøpåvirkning række ud over kommunens område?			X	
42. Vil den forventede miljøpåvirkning berøre nabolande?			X	
43. Forventes miljøpåvirkningerne at kunne være væsentlige?				

– Enkeltvis?			X	Se ovenstående punkter i screeningsskemaet.
– Eller samlet?			X	De samlede miljøpåvirkninger vurderes ikke at være væsentlige.
44. Må den samlede miljøpåvirkning betegnes som kompleks?			X	
45. Er der stor sandsynlighed for miljøpåvirkningen?			X	
46. Er påvirkningen af miljøet?				
– Varig?			X	
– Hyppig?			X	
– Reversibel?			X	

Konklusion:	JA	NEJ	
Giver resultatet af screeningen anledning til at antage, at det anmeldte projekt på grund af dets art, dimensioner eller placering kan få en væsentlig indvirkning på miljøet, og således er omfattet af krav om miljøvurdering?			Projektet vurderes på baggrund af screeningen ikke at kunne få en væsentlig indvirkning på miljøet og er således ikke omfattet af krav om miljøvurdering.

NOTAT

Projektnavn **Udvikling af ladepladser**
Projektnr. **1100058928-001**
Kunde **E.ON Drive Infrastructure**
Notat nr. **1.0**
Version **1.0**
Til **PHIA**
Fra **SEWP**
Kontrolleret af **MPAN**
Godkendt af **SEWP**

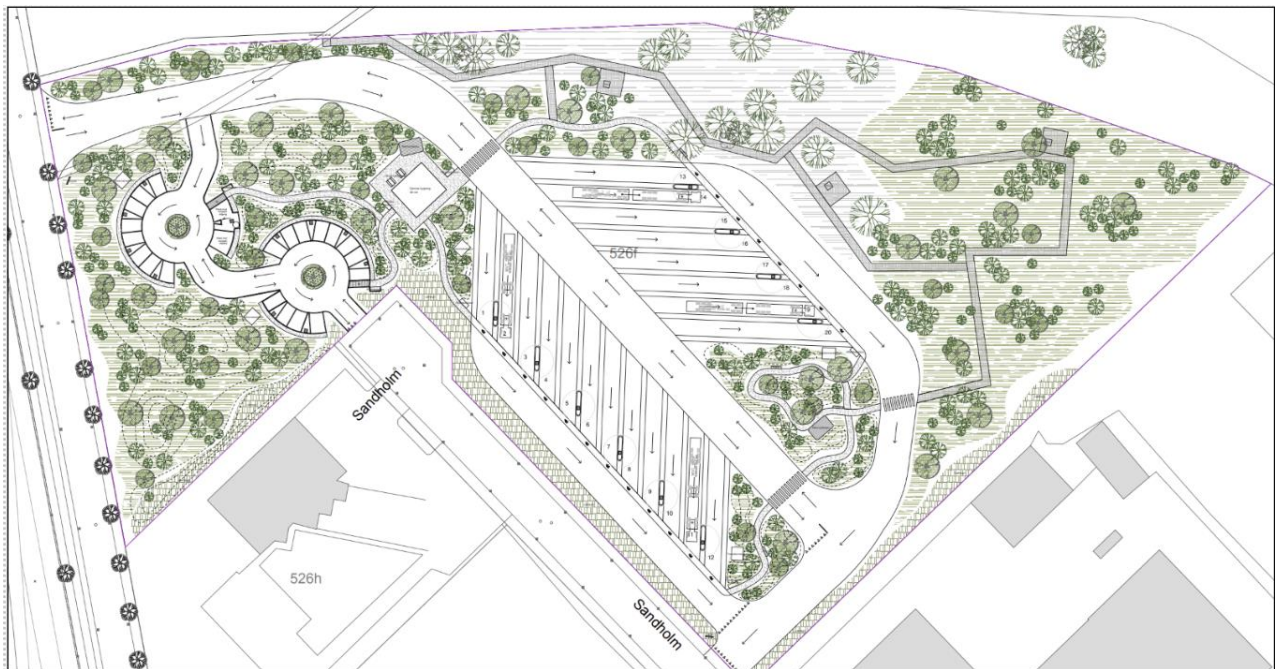
1 Indledning

Dato 27-11-2024

I forbindelse med en VVM-ansøgning for et ladestanderanlæg i Frederikshavn, skal det undersøges, om ny ladeplads for biler og lastbiler i området påvirker eksisterende bebyggelse med støj. Placeringen af boligerne er mod nord og vest samt et industriområde mod syd. En situationsplan af området kan ses af Figur 1-1:

Rambøll
Englandsgade 25
DK-5100 Odense C

T +45 5161 1000
F +45 5161 1001
<https://dk.ramboll.com>



Figur 1-1 – Situationsplan for el-ladeplads for biler og lastbiler.

Det ses af Figur 1-1, at de nye pladser til opladning af elbiler og ellastbiler planlægges med en placering tæt på boligområder og eksisterende erhverv. Samtidig ses det, at eksisterende boliger ligeledes ligger mindst 50 meter fra ladepladsen. De eksisterende forhold kan ses af Figur 1-2:



Figur 1-2 - Luftfoto af eksisterende område med interessesfæren (ladepladsen og omkringliggende støjfølsomme punkter) indrammet i rød.

2 Støjgrænser

Den nye ladeplads kan anses som værende en virksomhed som støjer til omgivelserne. Miljøstyrelsen opstiller støjgrænser for støjen fra virksomheder som er benyttet i lokalplanerne som omgiver ladepladsen. De relevante støjgrænser kan ses herunder.

Miljøstyrelsens vejledende støjgrænse for støjbelastning, L _r			
Tidsrum	Hverdage fra kl. 07 – 18 Lørdage fra kl. 07 – 14	Hverdage Fra kl. 18 – 22 Lørdage Fra kl. 14 – 22 Søndage Fra kl. 07 – 22	Alle dage Fra kl. 22 - 07
Boligområder for åben og lav boligbebyggelse	45 dB	40 dB	35 dB
Erhvervs- og industriområder med forbud mod generende virksomheder	60 dB	60 dB	60 dB

Tabel 2-1 - Støjgrænser for virksomheder til forskellige støjbeskyttede områder.¹

Støjgrænserne gælder i de angivne perioder med følgende referenceperioder som midlingstid:

- Hverdage fra kl. 07 – 18: 8 timer
- Lørdage fra kl. 07 – 14: 7 timer
- Lørdage fra kl. 14 – 18: 4 timer
- Søndage fra kl. 07 – 18: 8 timer
- Alle dage fra kl. 18 – 22: 1 time
- Alle dage fra kl. 22 – 07: 30 minutter

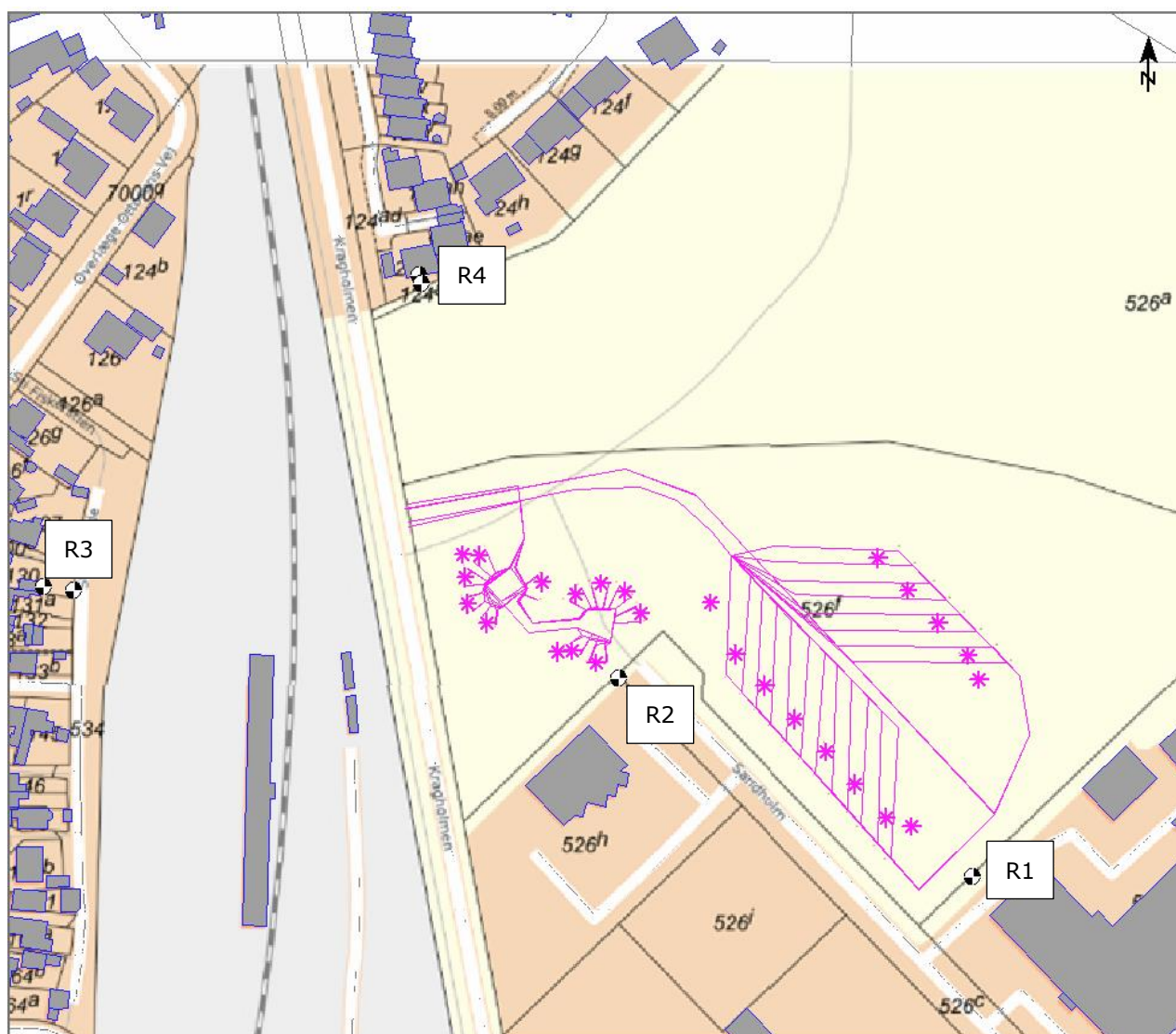
Der skal tages gennemsnit af den mest støjende periode som falder inden for disse referenceperioder.

3 Støjberegninger

Der er opstillet en rumlig model, som indeholder eksisterende boliger og terræn i området dannet fra baggrundsmateriale af Klimadatastyrelsen, GeoDanmark og DHM/terræn, oktober 2024. Det generelle terræn er beregnet akustisk hårdt med enkelte områder som akustisk blødt.

Beregninger omfatter både støj på facade og punkter i skel. Disse er beregnet som fritfeltsværdier. Dette betyder, at der ikke er regnet med refleksioner fra egen facade. Disse støjniveauer (fritfeltsværdier) kan sammenholdes direkte med grænseværdien. Beregningspunkterne kan ses af:

¹ Vejledning fra Miljøstyrelsen, ekstern støj fra virksomheder, vejledning nr. 5/1984



Figur 3-1 - Matrikelkort med beregningssituationen på og omkring ladepladsen.

R1 og R2 grænser op til erhvervsområder og har derfor grænseværdier som erhvervsområder i Tabel 2-1. R3 og R4 er boligområder og har derfor grænseværdier som åben og lav boligbebyggelse i Tabel 2-1.

Til undersøgelsen er der desuden udført en såkaldt fladeberegning, hvor støjen beregnes i højden 1,5 m over terræn i området på og omkring ladepladsen. Resultatet vises som et støjudbredelseskort, der viser støjens udbredelse i undersøgelsesområdet. Fladeberegninger kan ikke udføres uden at medtage refleksioner fra "egen" facade. Dette betyder, at støjniveauet tæt på facader kan være op til 3 dB højere end støjen i frit felt. Støjen nær bygningsfacader vil typisk blive beregnet for højt. Derfor kan disse beregninger ikke direkte sammenholdes med grænseværdien.

Støjudbredelsen er beregnet efter metoden beskrevet i Miljøstyrelsens vejledning nr. 5/1995, "Beregning af ekstern støj fra virksomheder". Softwaren SoundPLAN er anvendt til dette, med version 9.0 og opdatering 15-06-2023.

4 Støjkloder

Der er flere støjkloder i området blandt andet transformere, ladestanderer og kørser på pladsen. Kildestyrkerne af støjkloderne kan ses af Tabel 4-1:

Tabel 4-1 - Lydeffektniveau for forskelligt udstyr på pladsen, se tekst herunder for dybere forklaring.

Lydeffektniveau af forudsat udstyr								
Biler kørser 10 – 20 km/t (samlet lydeffektniveau 90 dB)								
Frekvens	63	125	250	500	1.000	2.000	4.000	8.000
Lydeffektniveau	75	79	81	83	85	83	78	70
Opladestander til biler (samlet lydeffektniveau 71,5 dB)								
Frekvens	63	125	250	500	1.000	2.000	4.000	8.000
Lydeffektniveau	36	46	58	67	67	63	62	56
Lastbiler kørser 10 – 20 km/t, forudsat 5 dB lavere end konventionelle diesel lastbiler, (samlet lydeffektniveau 96 dB)								
Frekvens	63	125	250	500	1.000	2.000	4.000	8.000
Lydeffektniveau	76	79	85	87	92	89	83	75
Opladestander til lastbiler (samlet lydeffektniveau 85 dB)								
Frekvens	63	125	250	500	1.000	2.000	4.000	8.000
Lydeffektniveau	67	67	76	82	78	71	67	56
Transformer (samlet lydeffektniveau 57 dB)								
Frekvens	63	125	250	500	1.000	2.000	4.000	8.000
Lydeffektniveau	36	41	45	49	52	52	46	41

For ladestanderer af lastbiler er benyttet HYC 400. Kildestyrken af denne er undersøgt i mange forskellige driftstilstande med kildestyrke imellem 59 dB – 94 dB. Opladning af kørselsbatterier er ikke lige effektiv under hele ladeprocessen, hvorfor det virker urimeligt at benytte den højeste kildestyrke under hele opladningsprocessen. Test af en enkelt opladningsproces har empirisk vist at kildestyrken varierer imellem 65 dB til 80 dB under en almindelig opladning. Derfor vælges en konservativ kildestyrke på 85 dB for alle ladestanderer for lastbiler i området.

Det har ikke været muligt at bestemme kildestyrken for ladestanderer for elbiler. Københavns Kommune har fået foretaget en undersøgelse af lynladestanderer for elbiler. Undersøgelsen viste at kildestyrken for en el ladestander ligger på omkring 71 dB, som der derfor benyttes i disse beregninger.

Det virker også realistisk at der er en forskel i støjen for opladning af lastbiler i forhold til personbiler. I disse støjberegninger er forskellen 85 dB for lastbiler og 71 dB for personbiler som lydeffektniveau. Det er en forskel på 14 dB. Dette er en stor forskel i lydeffektniveau og understøtter samtidig tanken om at et lydeffektniveau på helt op til 94 dB for ladestanderer til lastbiler virker urealistisk, da forskellen på lastbiler og personbiler ville blive for stor.

Transformere har en kildehøjde på 4 m over terræn, ladestationerne har en kildehøjde på 1 m over terræn.

Ellastbiler støjer ikke på samme måde som lastbiler, når hastigheden er under 30 km/t. Over 30 km/t begynder støjen fra dækkene at være mest betydende. Det er forudsat at hastigheden ved ladepladsen ikke er højere end 20 km/t. Ved disse hastigheder kan en forskel på 5 dB forventes imellem en el lastbil og en konventionel lastbil der kører på diesel. Frekvensspektret af ellastbilen er ikke kendt, så

frekvensspektret for konventionelle lastbiler fra opslagsværket støjtabbogen er benyttet og herefter forskudt 5 dB ned.

Kildehøjen for lastbiler er klassisk blevet lagt 1,5 m over terræn. I en el lastbil kan kildehøjden forventes at ligge lavere. Derfor er denne placeret 1 m over terræn i beregningerne.

Personbiler er forudsat at støje ens for elbiler som for almindelige benzin og dieslbiler. Dette er valgt som worst case da der ikke er tilstrækkeligt data på hvor meget elbiler støjer ved hastighed på 20 km/t.

Kildehøjden for elbiler er lagt samme sted som for almindelige biler, 0,5 m over terræn.

Da støjen midles over en referenceperiode er driften af de forskellige støjkloder ligeledes vigtige for den samlede støj fra anlægget. Driften af de forskellige kilder kan ses af nedenstående.

Driften af ladestanderne for lastbiler, biler og kørsel af køretøjerne er den samme, hvor en kørsel ind på pladsen forudsættes at medfølge en opladning på en times varighed for lastbiler og en halv times opladning for elbiler. Driften er forudsat at være jævnt fordelt ud over pladsen langs linjekilder for kørslen og punktkilder for opladestanderne. Følgende forudsætninger er oplyst for driften når anlægget ligger klar i 2025 og for prognoseåret 2035.

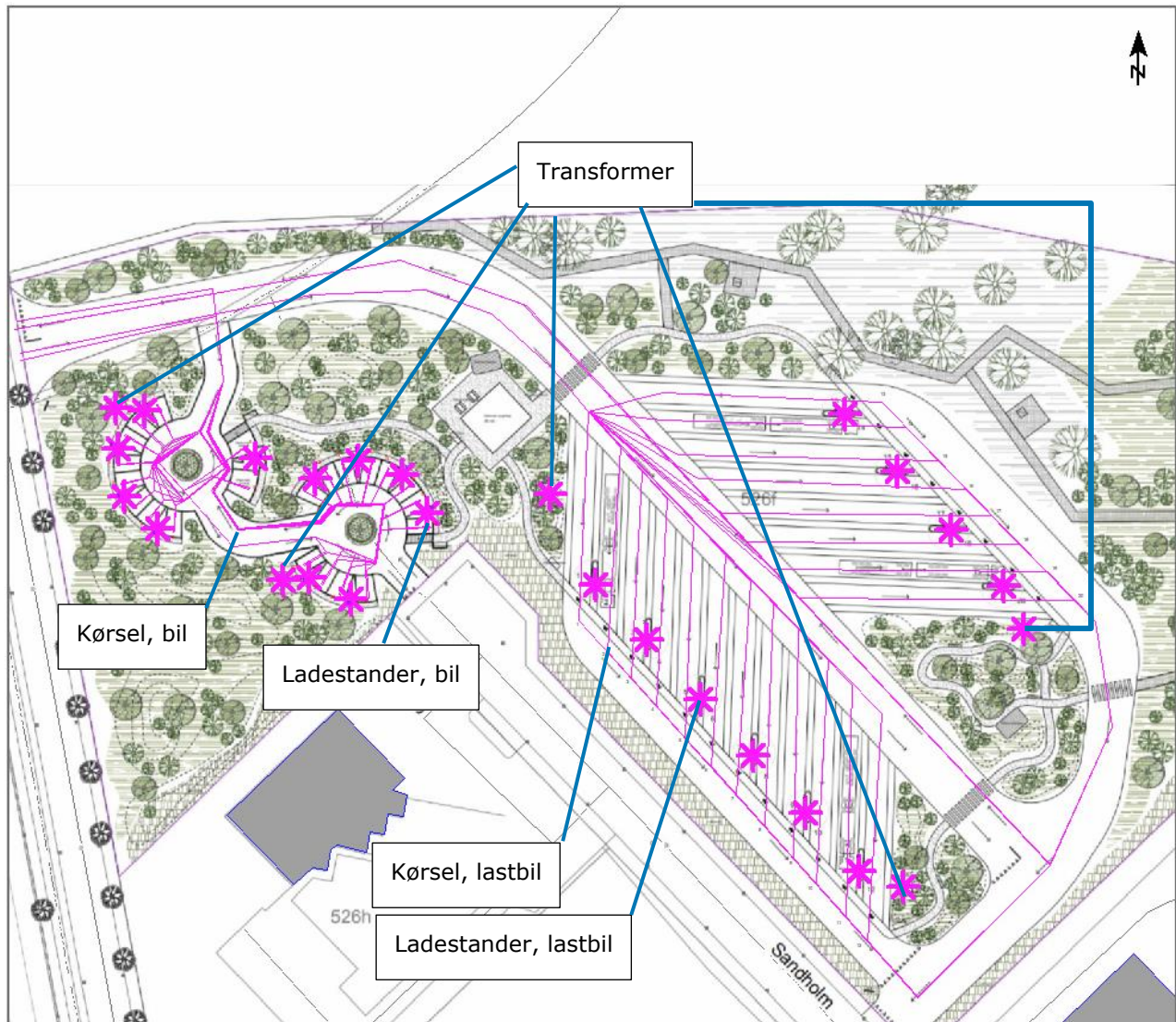
Tabel 4-2 - Forventet trafik til ladepladsen i 2025 og prognoseåret 2035.

Trafik på grunden for åbningsåret 2025 og prognoseåret 2035		
Trafik åbningsåret 2025		
Hverdag	Lastbiler	Biler
Dag (7-18)	9	15
Aften (18-22)	8	12
Nat (22-07)	1	2
Lørdag		
Dag (7-14)	9	15
Eftermiddag (14-18)	4	7
Aften (18-22)	4	5
Nat (22-07)	1	2
Søndag		
Dag (07-18)	6	10
Aften (18-22)	2	2
Nat (22-07)	1	2
Trafik prognoseåret 2035		
Hverdag	Lastbiler	Biler
Dag (7-18)	74	109
Aften (18-22)	59	86
Nat (22-07)	10	15
Lørdag		
Dag (7-14)	74	109
Eftermiddag (14-18)	35	54
Aften (18-22)	24	32
Nat (22-07)	10	15
Søndag		
Dag (07-18)	35	70
Aften (18-22)	24	16

Nat (22-07)	10	15
-------------	----	----

Driften af transformere på grunden er forudsat konstant støjende alle døgnets timer og alle dage.

Placeringen af kilderne kan ses af nedenstående figur.



Figur 4-1 - Placering af støjklender på pladsen.

5 Resultater

Resultater af de ovenstående beregninger kan ses af:

Tabel 5-1 - Resultater af støjeregninger i 2025.

Resultater af støj fra el ladeplads til lastbiler og biler 2025						
Hverdag	Dag	Grænse	Aften	Grænse	Nat	Grænse
R1	36	60	38	60	35	60

R2	34	60	40	60	41	60		
R3	24	45	28	40	27	35		
R3 ophold	23	45	29	40	27	35		
R4	26	45	33	40	31	35		
R4 ophold	27	45	33	40	31	35		
Lørdag	Dag	Grænse	Eftermiddag	Grænse	Aften	Grænse	Nat	Grænse
R1	33	60	32	60	42	60	35	60
R2	35	60	37	60	39	60	41	60
R3	22	45	22	40	29	40	27	35
R3 ophold	23	45	22	40	30	40	27	35
R4	26	45	25	40	34	40	31	35
R4 ophold	26	45	26	40	34	40	31	35
Søndag	Dag	Støjgrænse	Aften	Støjgrænse	Nat	Støjgrænse		
R1	32	60	42	60	35	60		
R2	35	60	42	60	42	60		
R3	22	40	30	40	28	35		
R3 ophold	22	40	30	40	27	35		
R4	25	40	34	40	31	35		
R4 ophold	25	40	34	40	32	35		

Tabel 5-2 - Resultater af støjberegninger i 2035.

Resultater af støj fra el ladeplads til lastbiler og biler 2035								
Hverdag	Dag	Grænse	Aften	Grænse	Nat	Grænse		
R1	39	60	45	60	42	60		
R2	45	60	49	60	45	60		
R3	29	45	34	40	28	35		
R3 ophold	29	45	34	40	28	35		
R4	33	45	38	40	31	35		
R4 ophold	33	45	38	40	32	35		
Lørdag	Dag	Grænse	Eftermiddag	Grænse	Aften	Grænse	Nat	Grænse
R1	47	60	46	60	44	60	42	60
R2	48	60	47	60	48	60	45	60
R3	35	45	33	40	34	40	26	35
R3 ophold	34	45	32	40	34	40	27	35
R4	37	45	36	40	37	40	30	35
R4 ophold	38	45	36	40	37	40	30	35
Søndag	Dag	Støjgrænse	Aften	Støjgrænse	Nat	Støjgrænse		

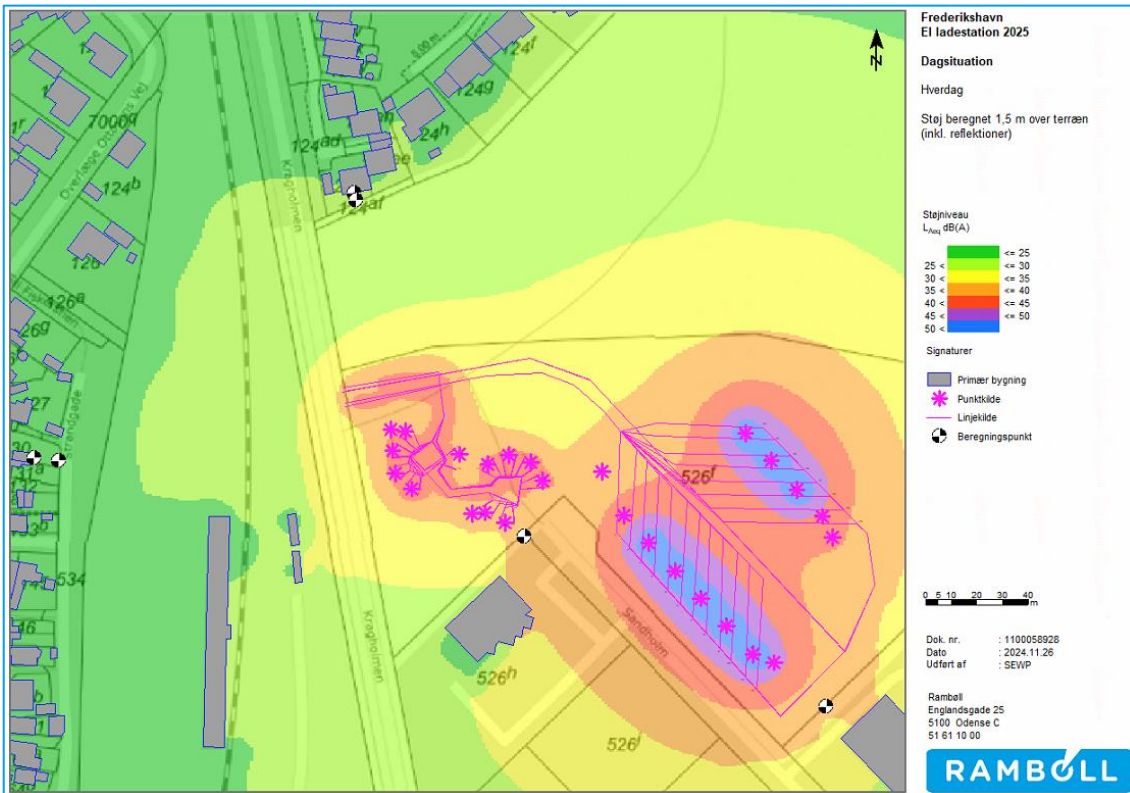
R1	43	60	47	60	42	60
R2	45	60	42	60	44	60
R3	31	40	31	40	28	35
R3 ophold	31	40	32	40	27	35
R4	34	40	36	40	31	35
R4 ophold	34	40	36	40	32	35

Resultaterne viser at støjgrænserne overholdes i alle punkter for både året 2025 og prognoseåret 2035.

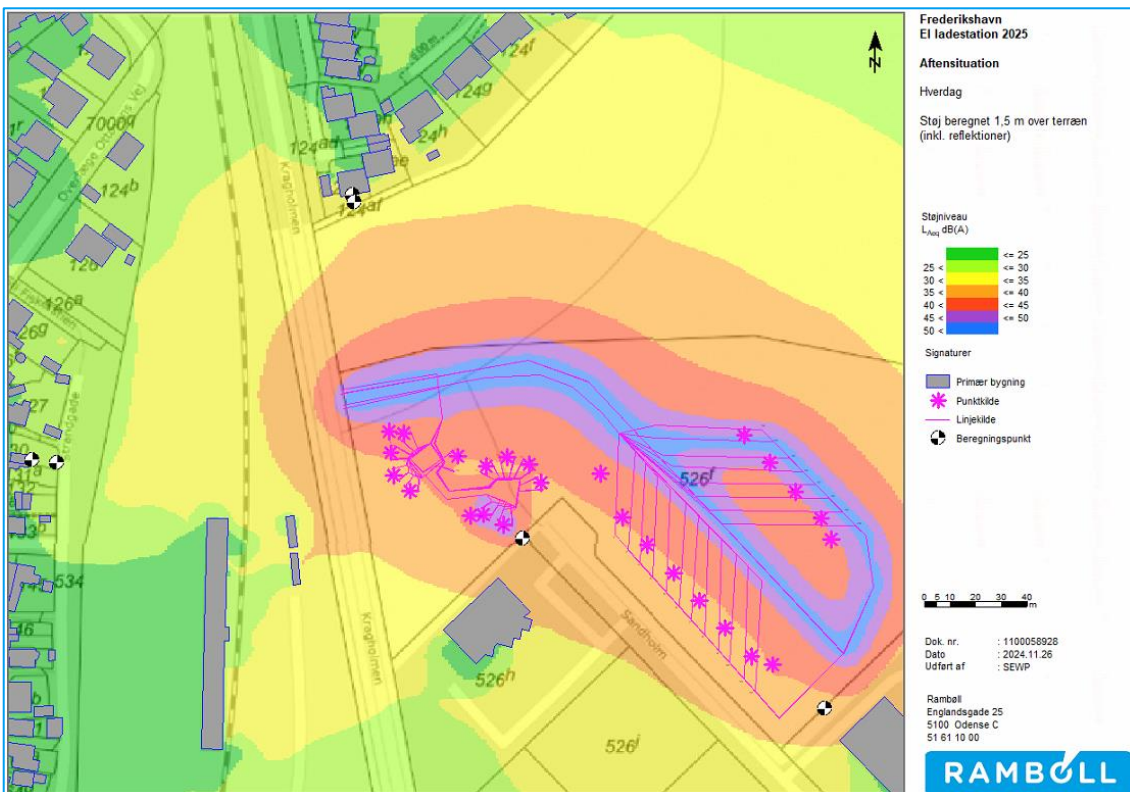
Støjen er næsten den samme i natperioden imellem 2025 og 2035, selvom der er noget mere trafik i 2035 sammenlignet med 2025. At støjen næsten ikke stiger skyldes at trafikken er jævnt fordelt over natperioden og der kun beregnes støj over 0,5 time i natperioden. Hvis der er en mere ujævn fordeling af trafikken i natperioden i prognoseåret 2035 kan det betyde at støjen fra ladepladsen vil stige mere markant. Der er ikke yderligere viden omkring hvordan trafikken ville fordeles på pladsen i 2035 og derfor har beregningsmetoden været at fordele trafikken ligeligt ud over referenceperioderne i forhold til prognosen for året 2035.

Herunder ses støjdbredelseskort for de forskellige scenarier beregnet. Støjdbredelseskortene er dannet 1,5 m over terræn.

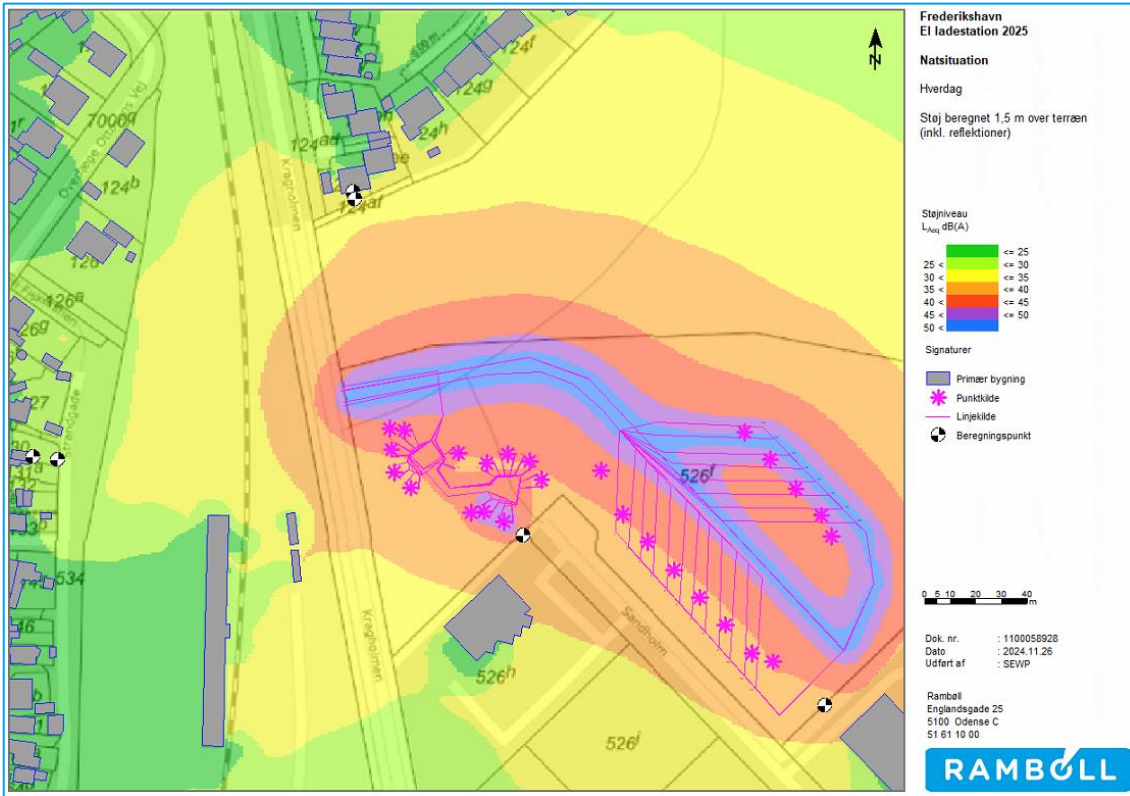
Støjdbredelseskort kan ikke direkte sammenlignes med støjgrænserne da de ikke kan dannes uden refleksioner fra egne facader. Miljøstyrelsens vejledende grænseværdi for støj er sat i akustisk frit felt som betyder at bidraget fra egen facade ikke skal medtages. Derfor kan støjdbredelseskortene ikke direkte sammenlignes med støjgrænserne fra Miljøstyrelsen. Støjen på støjdbredelseskort kan ligge op til 3 dB over de punktberegninger som beregnes uden refleksion fra egen facade. Støjen på støjdbredelseskort kan derfor siges at overestimere støjen.



Figur 5-1 - Støjudbredelse for dagsituation 2025 hverdag.



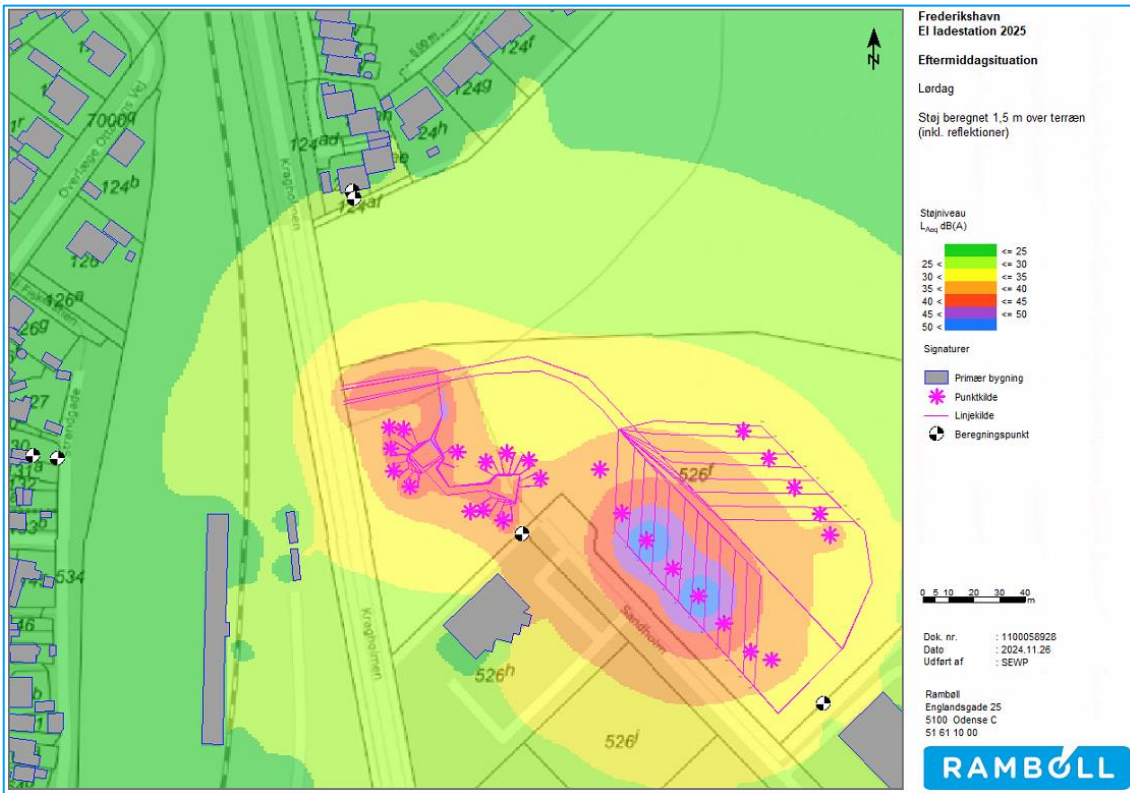
Figur 5-2 - Støjudbredelse for aftensituation 2025 hverdag.



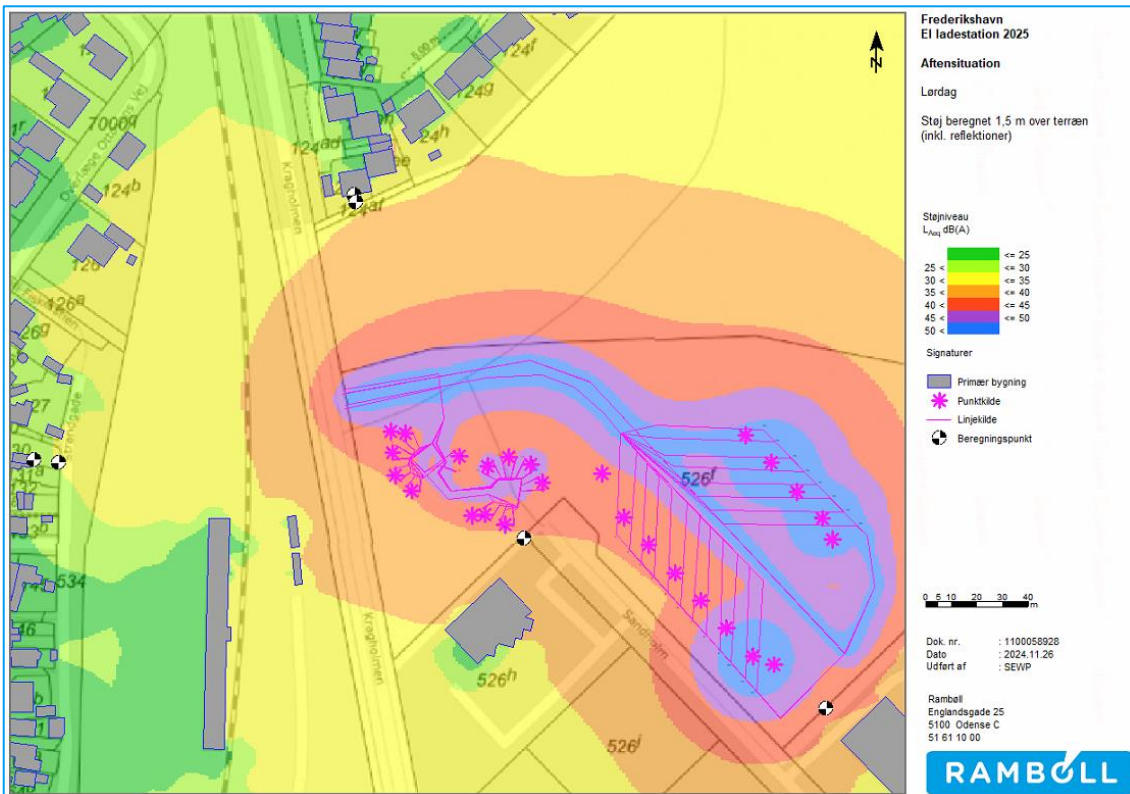
Figur 5-3 - Støjudbredelse for natsituation 2025 hverdag.



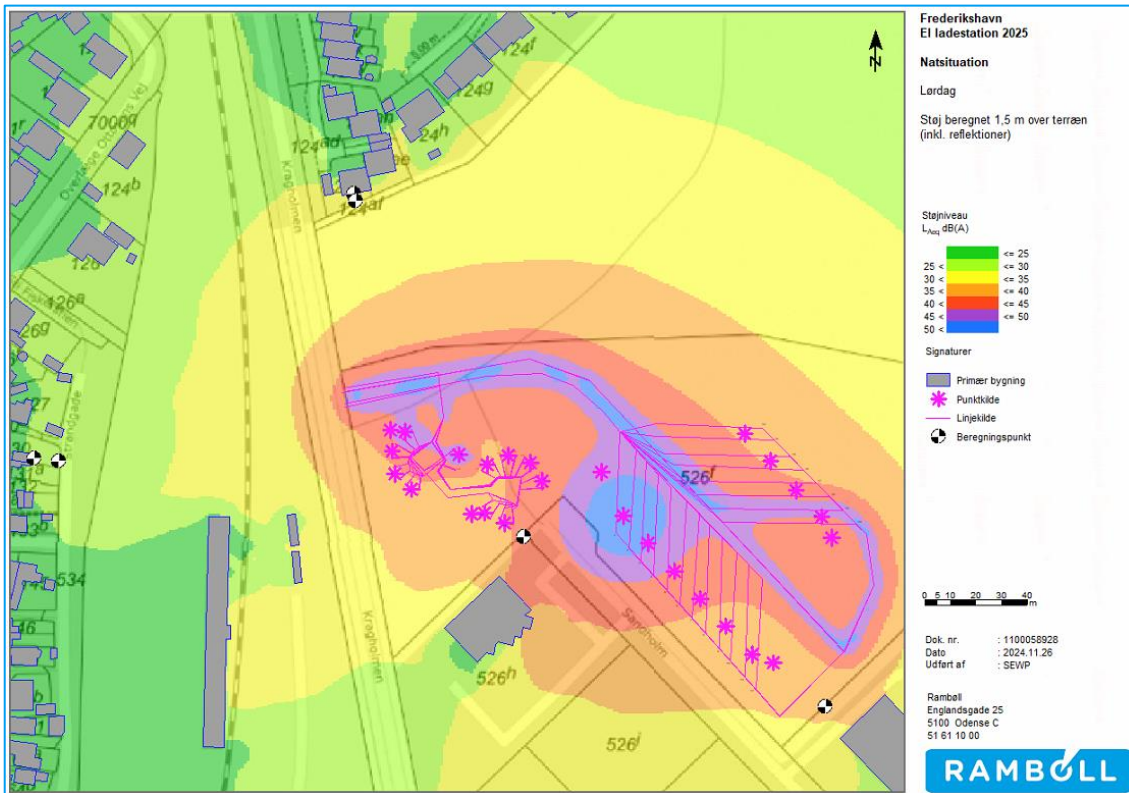
Figur 5-4 - Støjudbredelse for dagsituation 2025 lørdag.



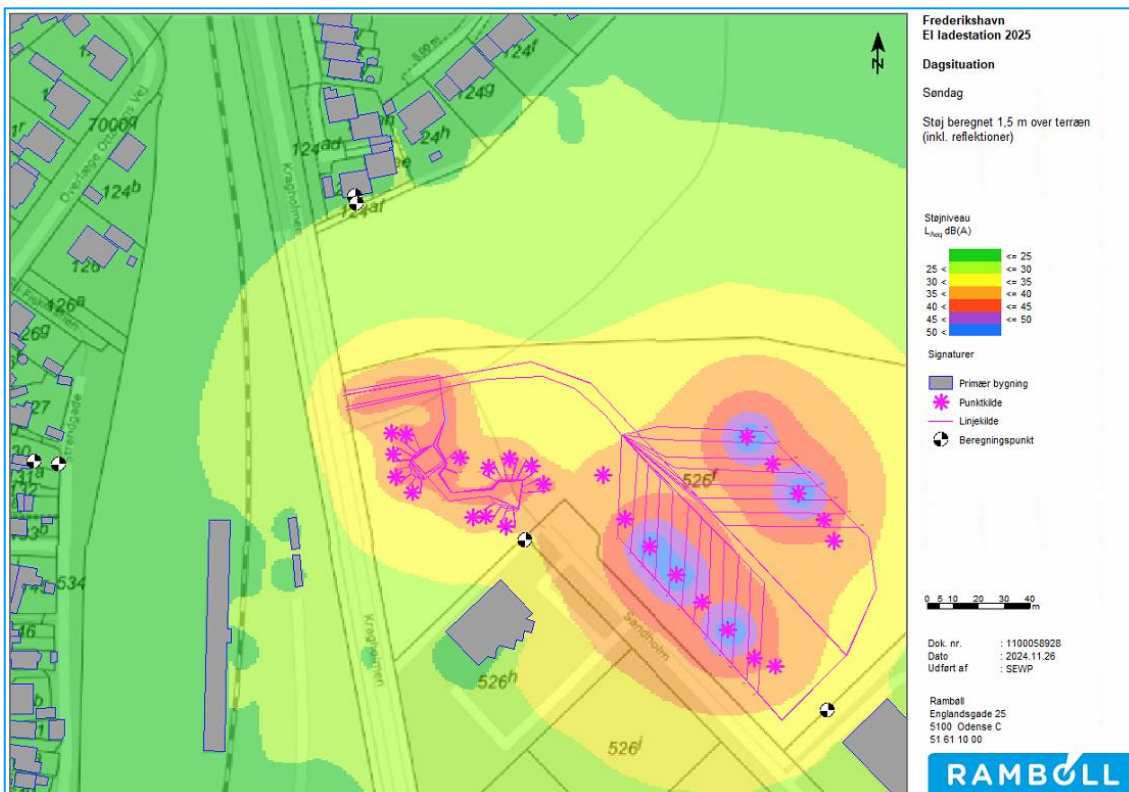
Figur 5-5 - Støjudbredelse for eftermiddagsituation 2025 lørdag.



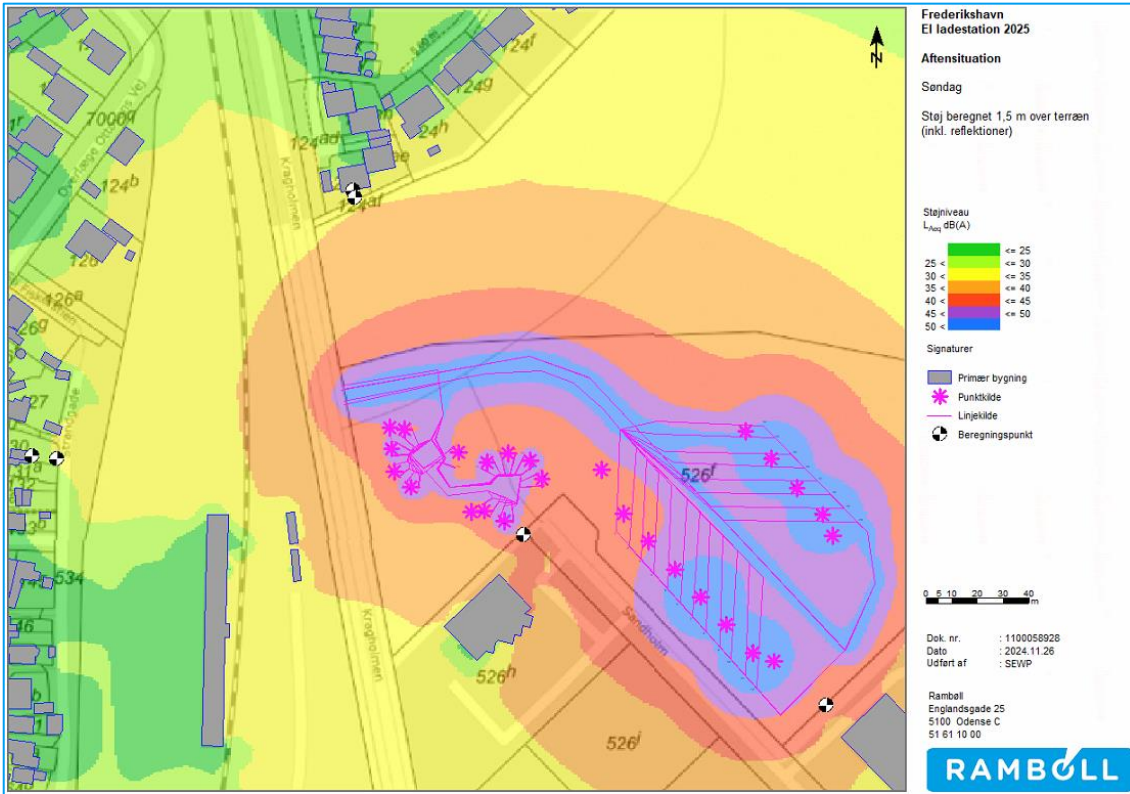
Figur 5-6 - Støjudbredelse for aftensituation 2025 lørdag.



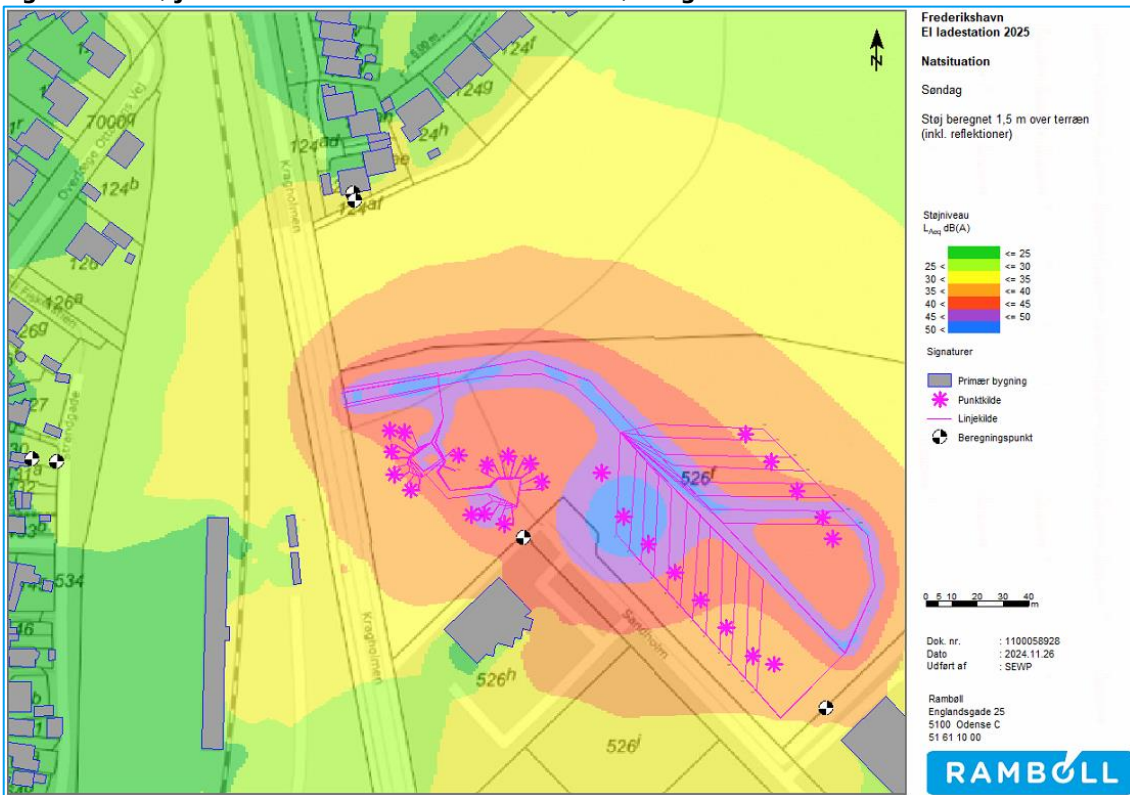
Figur 5-7 - Støjudbredelse for natsituation 2025 lørdag.



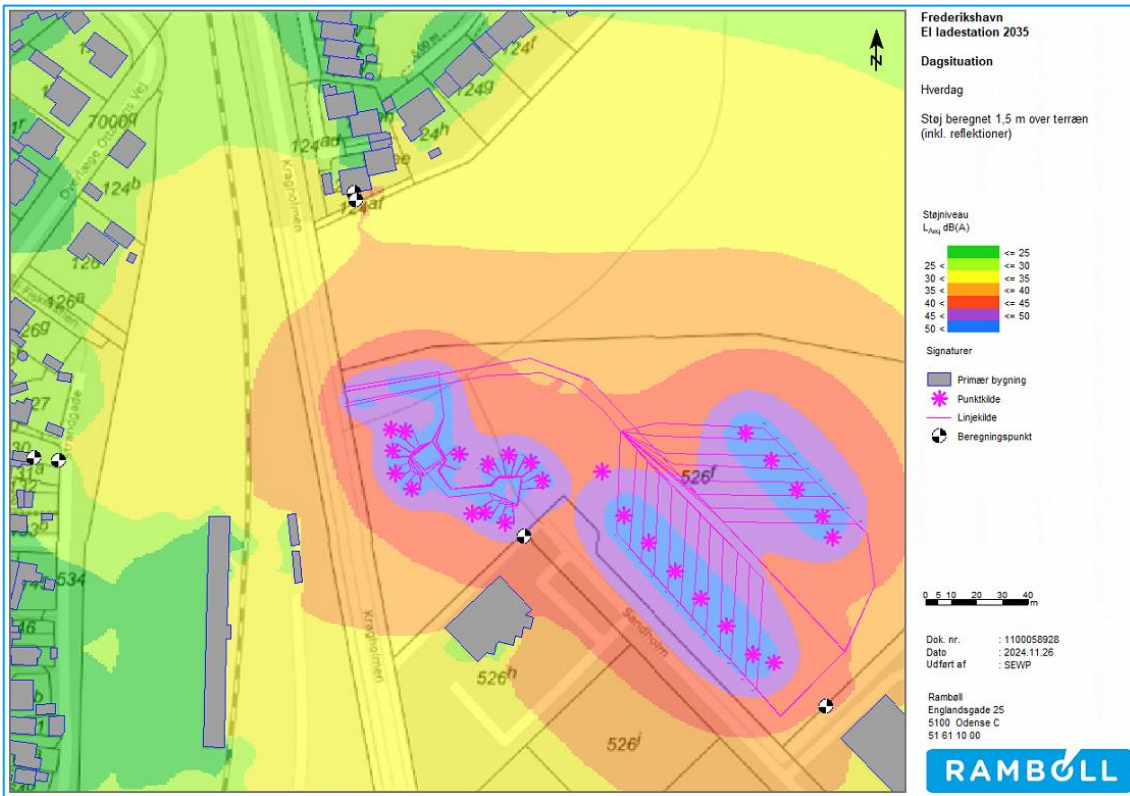
Figur 5-8 - Støjudbredelse for dagsituation 2025 søndag.



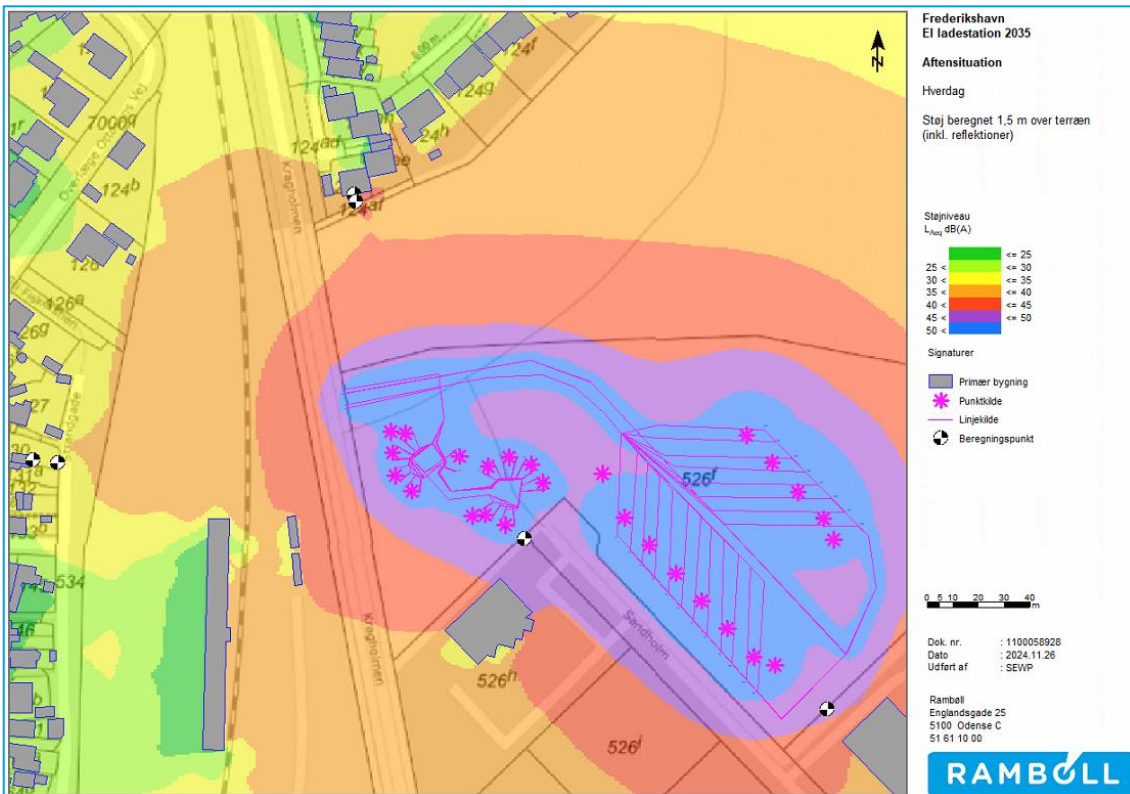
Figur 5-9 - Støjudbredelse for aftensituation 2025 søndag.



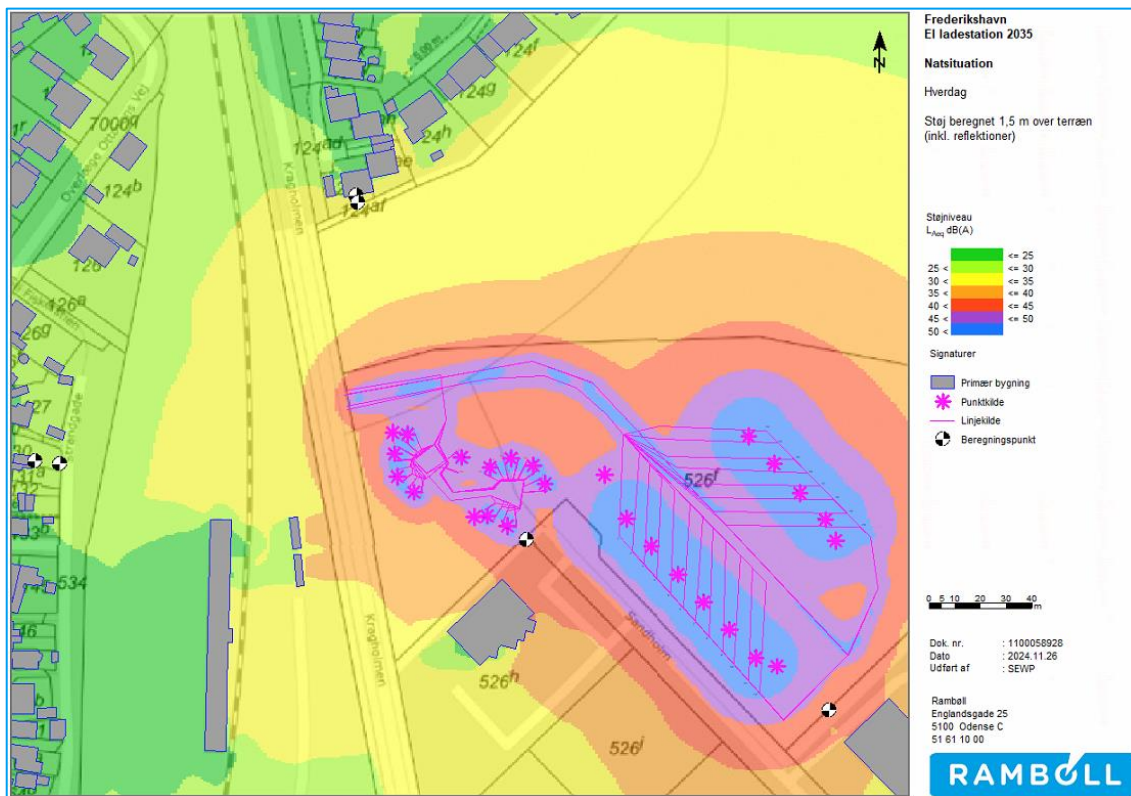
Figur 5-10 - Støjudbredelse for natsituation 2025 søndag.



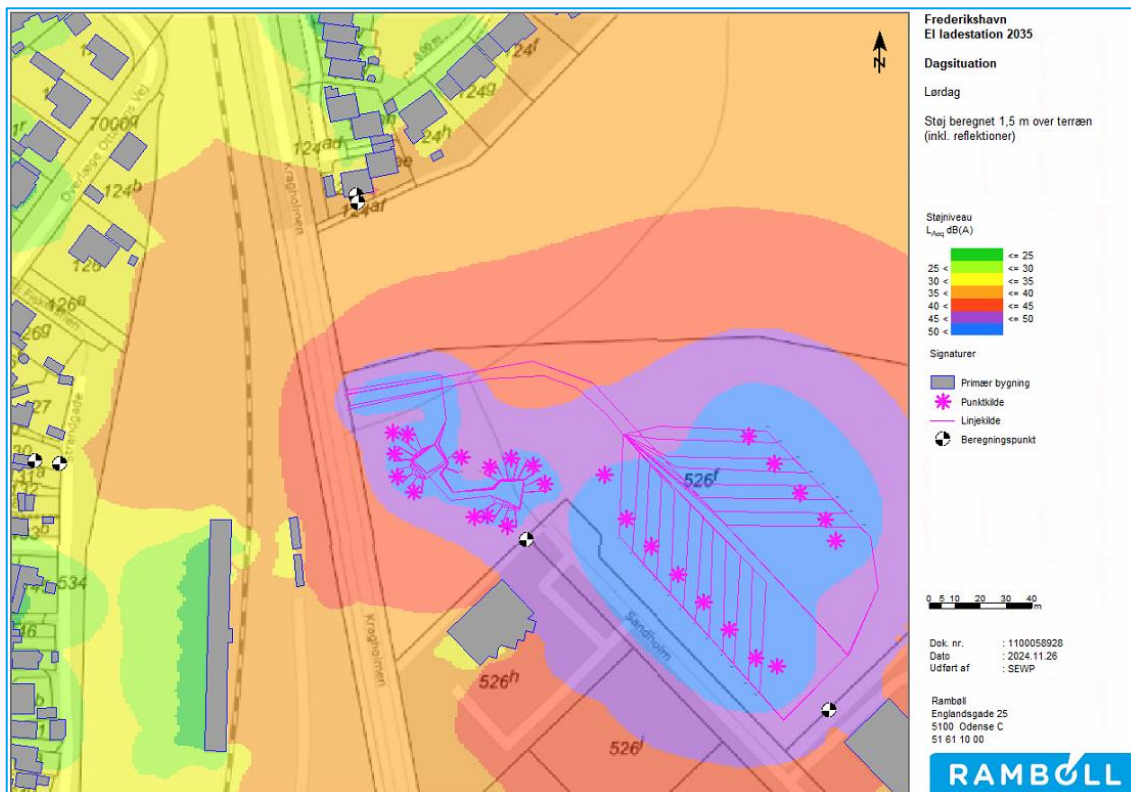
Figur 5-11 - Støjdbredelse for dagsituation 2035 hverdag.



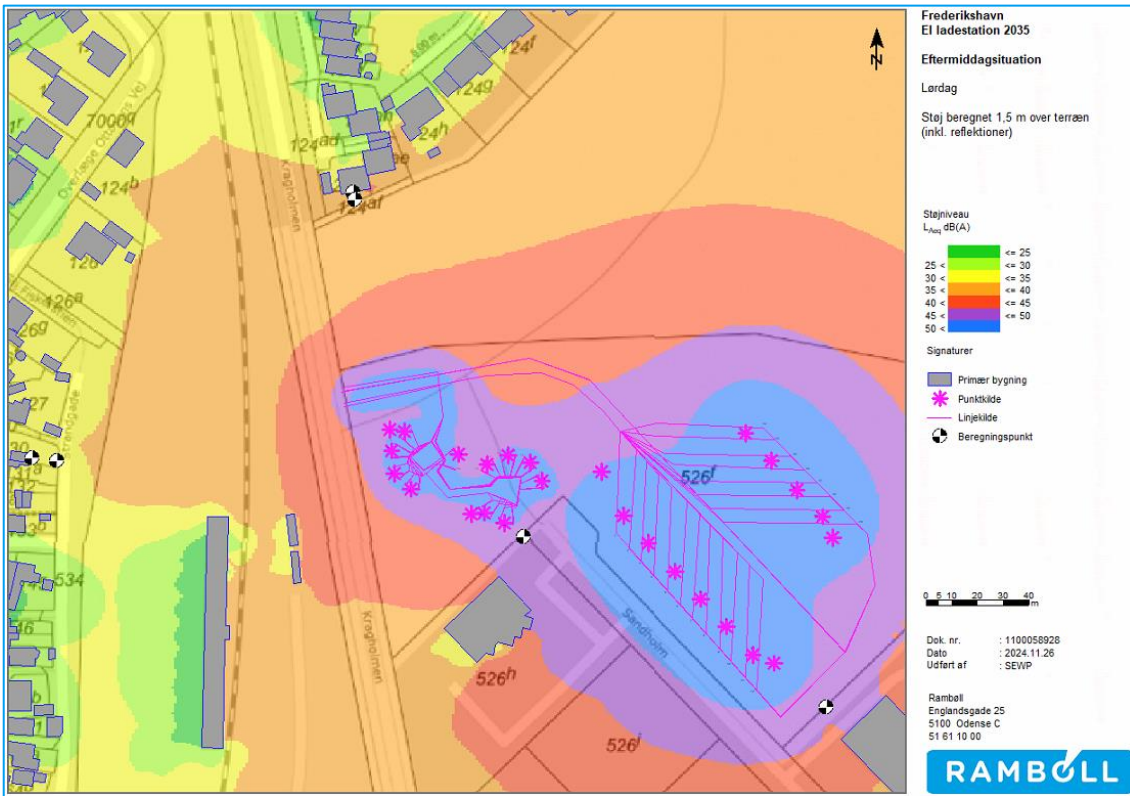
Figur 5-12 - Støjdbredelse for aftensituation 2035 hverdag.



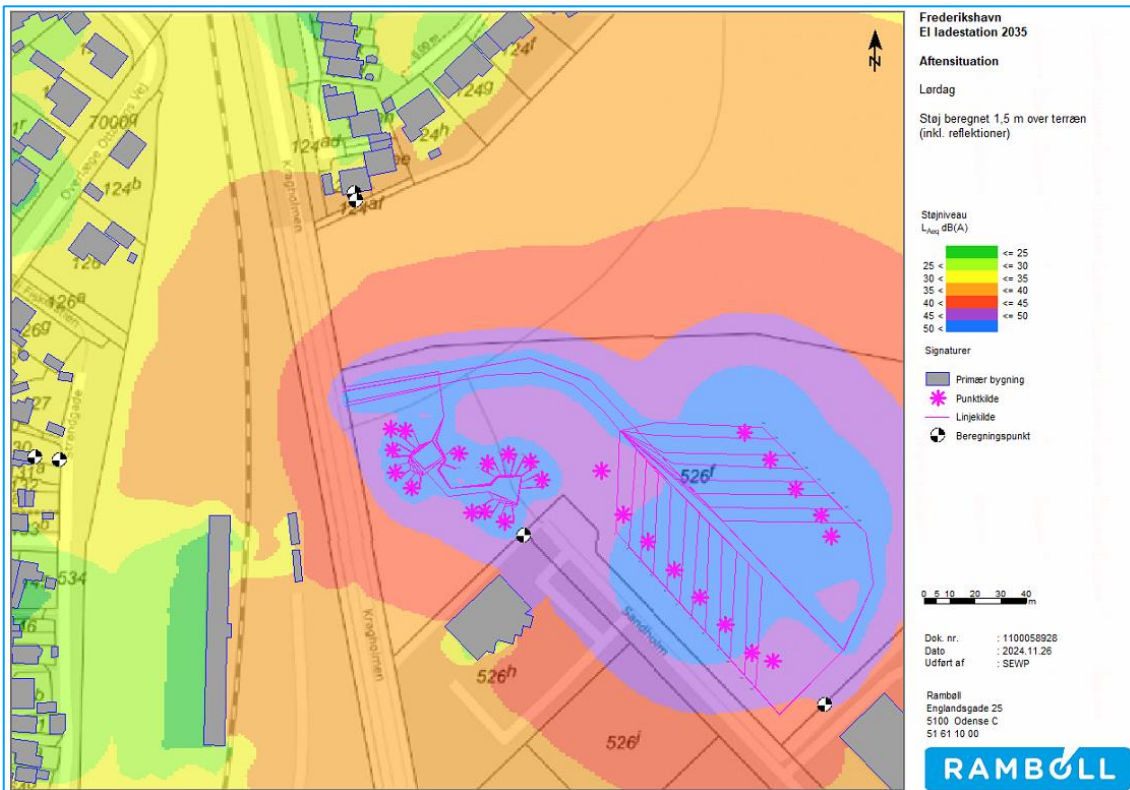
Figur 5-13 - Støjdbredelse for natsituation 2035 hverdag.



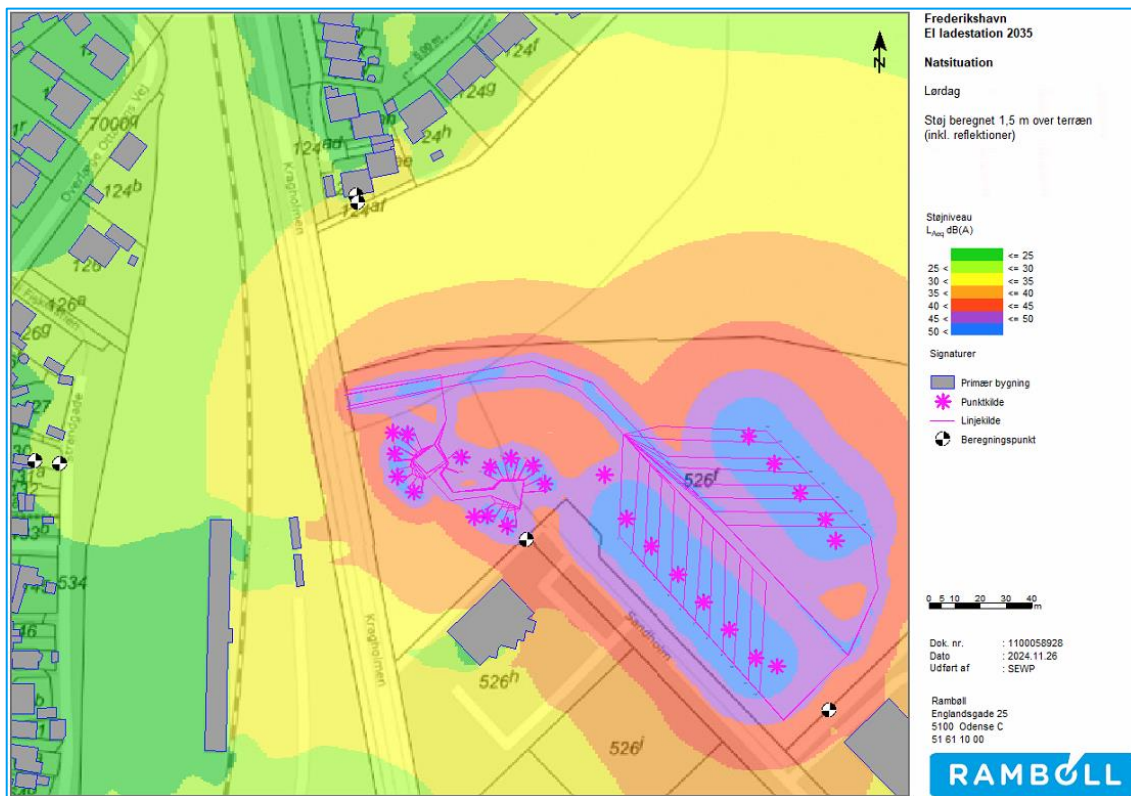
Figur 5-14 - Støjdbredelse for dagsituation 2035 lørdag.



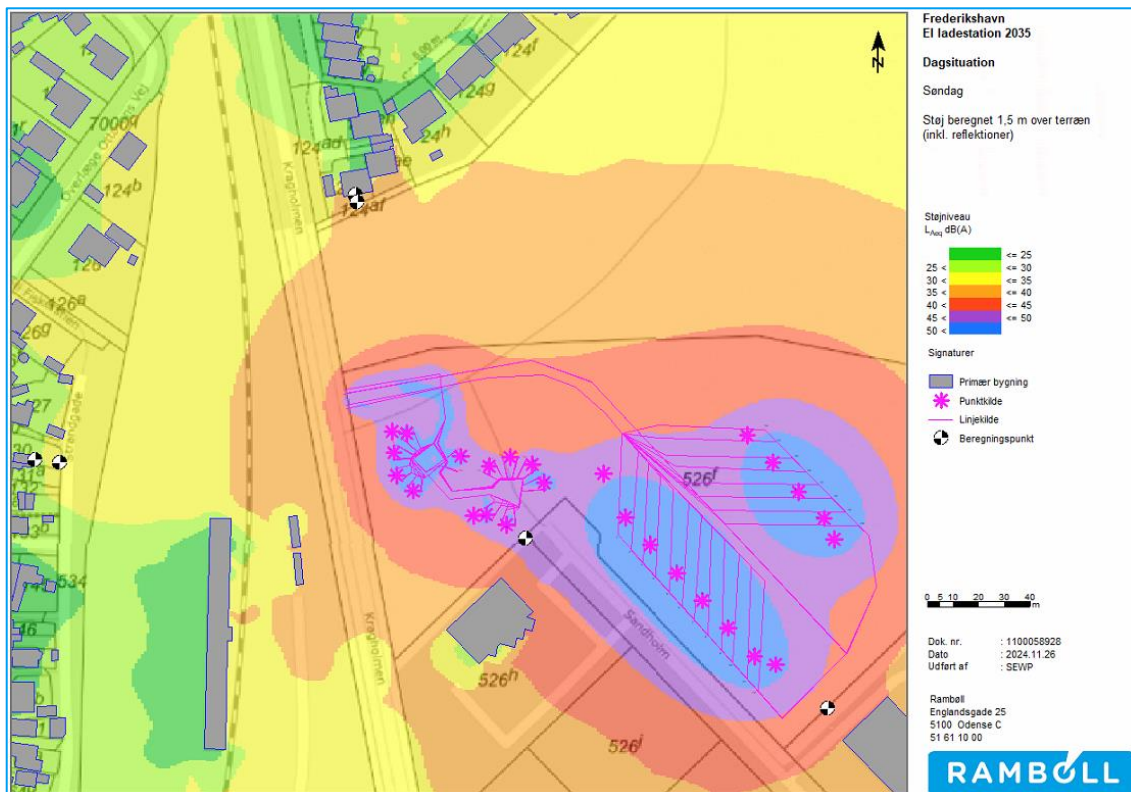
Figur 5-15 - Støjudbredelse for eftermiddagsituation 2035 lørdag.



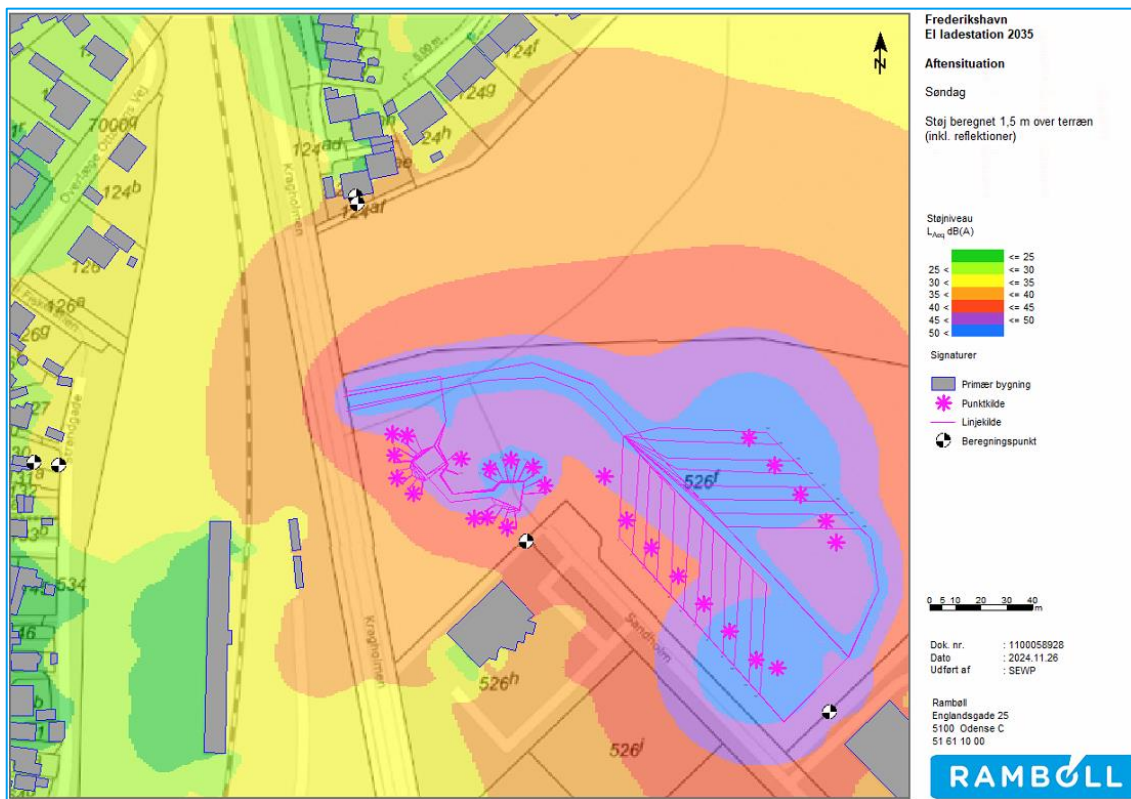
Figur 5-16 - Støjudbredelse for aftensituation 2035 lørdag.



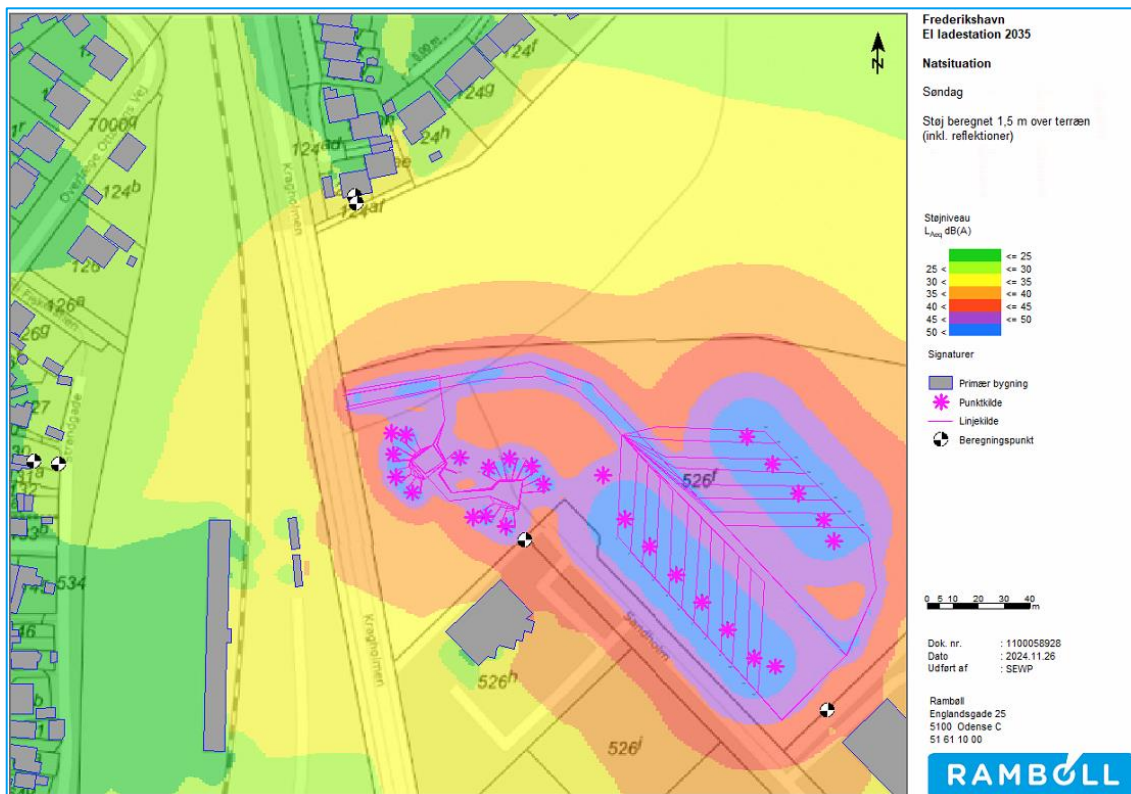
Figur 5-17 - Støjjudbredelse for natsituation 2035 lørdag.



Figur 5-18 - Støjjudbredelse for dagsituation 2035 søndag.



Figur 5-19 - Støjudbredelse for aftensituation 2035 søndag.



Figur 5-20 - Støjudbredelse for natsituation 2035 søndag.

6 Toner og impulser

Støj kan indeholde tydelige toner og/eller impulser. Hvis støjen indeholder tydelige toner og/eller impulser tillægges støjbidraget +5 dB for at imødekomme den forøgede gene som kan opleves ved støj med denne karakteristisk. I praksis kan det ikke udelukkes at støjen indeholder tydelige toner og/eller impulser før man står ved pladsen i det støjfølsomme punkt.

Der forventes ikke tydelige toner i støjen. Frekvensfordelingen i Tabel 4-1 giver ikke udtryk for at enkelte frekvenser dominerer støjbilledet.

Ligeledes vurderes at støjen fra ladepladsen ikke vil have tydelige impulser i støjen, da udstyret ikke varierer kraftigt i støjen. Smækken med døre kan give anledning til impulser i støjen når det sker tæt på. Afstanden til de støjfølsomme punkter er mindst 50 meter fra hvor smækken med døre kan forekomme. I en så stor afstand vurderes det at impulserne ikke vil være hørbare i punkterne.

7 Konklusion

Støjen fra den nye ladeplads til lastbiler og biler i Frederikshavn er undersøgt for både startåret 2025 og prognoseåret 2035. Støjberegningerne viste at de gældende støjgrænser fra de omkringliggende lokalplaner kan overholdes uden yderligere tiltag under forudsætning af at:

- Lydeffektniveauet fra ladestanderne til lastbiler ikke overskrider: 85 dB
- Lydeffektniveauet fra ladestanderne til biler ikke overskrider: 71,5 dB
- Lydeffektniveauet fra ellastbiler i kørsel ikke overskrider: 96 dB
- Lydeffektniveauet for elbiler i kørsel er den samme som for almindelige biler
- Lydeffektniveauet fra transformerne på pladsen ikke overstiger: 57 dB
- At trafikken er jævnt fordelt ud på referenceperioderne for de undersøgte dage.

Med disse forudsætninger er alle støjgrænser overholdt for både 2025 forholdene og prognoseåret 2035.