

Banedanmark	<p>Bestemmelsen om, at der <i>ikke</i> skal ligge støjfølsomt erhverv, skal bevares.</p> <p>Herudover kan det overvejes, hvorvidt lokalplansområdets erhverv også skal indarbejde mulighed for gods langs banen i lighed med havnearealet mod syd/sydvest.</p> <p>I forhold til opførelsen af bygninger på op til 35 meter på området bør støjen fra vores aktiviteter på Godsbaneområdet også indgå i den støjvurdering, de har tænkt sig at lave, da aktiviteterne, når de foregår vil ligge i miljøklasse 6-7.</p>	<p>Lokalplanen giver ikke mulighed for at opføre boliger. I den vestlige del, vest for Norgesgade bliver det muligt at opføre erhverv i miljøklasse 4-6. Her vil det dog være muligt at etablere tilhørende administrationsbygninger og kontorer til de enkelte erhverv, og det vil være muligt at opføre en større administrationsbygning sydvest for Norgesgade, som evt. kan bygges ind med støjmur eller erstatte støjmuren.</p> <p>Øst for Norgesgade bliver det muligt at opføre erhverv i miljøklasse 2-3, med det formål at skabe en miljømæssig overgangszone mod Fredericia by mod øst.</p>
Beredskabsstyrelsen	<p>Det fremgår af høringsmaterialet at der ikke påtænkes etableret administration eller anden miljøfølsom erhvervsanvendelse inden for området. Desuden fremgår det af det fremsendte materiale,</p>	<p>Se ovenfor</p>

	<p>at der ikke planlægges for boliger eller institutioner i lokalplanen idet der med lokalplanen alene vil gives mulighed for anlæg/bebyggelse til erhvervsformål.</p> <p>På baggrund af disse oplysninger har Beredskabsstyrelsen ingen bemærkninger til den påtænkte arealudvidelse på havnen i Fredericia. Fredericia Kommune skal dog være opmærksom på, at arealerne ikke umiddelbart kan anvendes af flere personer end de gør i dag før end Fredericia Kommune har afdækket om dette er muligt inden for den beregnede samfundsmæssige risiko for risikovirksomheden Samtank.</p> <p>Styrelsen skal henvise til Trekantområdets Brandvæsen for en samlet vurdering af mulighederne for at foretage indsats.</p> <p>Med henvisning til høringsmaterialet, som er udsendt den 29. marts 2022 vedrørende Miljøvurdering af en udvidelse af Fredericia Havn, kan Beredskabsstyrelsen oplyse følgende:</p> <p>Beredskabsstyrelsen udtaler sig i denne sammenhæng om de sikkerhedsmæssige forhold på brandfarlige virksomheder, der er omfattet af beredskabslovgivningen. Det fremgår af høringsmaterialet at arealudvidelsen primært skal anvendes til containerterminal herunder oplag/henstilling af containere.</p> <p>Beredskabsstyrelsen skal hertil bemærke, at risikovurderingen for Risikovirksomheden Samtank viser, at iso risikokurven for 10-5 når ind over en lille del af arealet langs Vesthavnsvej, hvilket er for højt jf. de almenanerkendte risikoacceptkriterier i DK. Fredericia Kommune bør derfor undersøge, hvilke scenarier der generere denne risiko og planlægge for arealanvendelsen under hensyntagen til denne</p>	<p>Behandles i miljørapport/miljøkonsekvensvurdering</p>
--	---	--

	risiko.	
Sydøstjyllands Politi	<p>Fredericia Kommune har ved høring af 29. marts 2022 anmodet om bl.a. Sydøstjyllands Politis bemærkninger ifm. 1) projektbeskrivelse og ideoplæg til afgrænsning af miljøvurderingen af en eventuel udvidelse af Fredericia Havn, 2) forslag til lokalplan 387 om havneudvidelse samt miljøvurdering af kommuneplantillæg nr. 7 og 3) lokalplan 387 for havneudvidelse. Sydøstjyllands Politi har gennemgået det fremsendte materiale og har i den forbindelse følgende bemærkninger:</p> <p>I forhold til 1) ovenfor bemærkes, at Sydøstjyllands Politi er enig i særligt det i afsnit 3.1.5 fremførte i projektbeskrivelsen og forslag til afgrænsning af miljøvurdering. Dog således, at der i den formelle miljøvurdering bør udarbejdes en beskrivelse af trafikafviklingen i anlægsfasen og trafikafviklingen efter endelig ibrugtagning, selvom det af det fremsendte udkast fremgår, at trafikken ikke forventes at blive væsentligt påvirket i anlægsfasen. For så vidt angår afsnit 3.1.6 bemærkes, at miljøkonsekvensvurderingen skal indeholde en grundig redegørelse for spørgsmålet om håndtering af nærheden til risikovirkomheden Samtank A/S.</p> <p>I forhold til 2) ovenfor er Sydøstjyllands Politi enig i, at der skal ske en beskrivelse af projektets betydning for risikovirkomheden Samtank A/S samt de regler, der gælder i risikobekendtgørelsen.</p> <p>I forhold til det medsendte miljøoplysnings- og screeningsskema bemærkes ift. sikkerhedsafsnittet på side 22, at Sydøstjyllands Politi ikke på nuværende tidspunkt kan vurdere, om projektet vil medføre øget</p>	<p>Trafikafviklingen i anlægsfasen og trafikafviklingen efter endelig ibrugtagning: Behandles i miljøkonsekvensvurderingen</p> <p>Redegørelse for spørgsmålet om håndtering af nærheden til risikovirkomheden Samtank A/S: Behandles i miljøkonsekvensvurderingen</p> <p>Betydning for risikovirkomheden Samtank A/S: Behandles i miljøkonsekvensvurderingen</p> <p>Planlægningszonen omkring Samtank A/S i det hele respekteres: Behandles i miljøkonsekvensvurderingen</p>

	<p>kriminalitet. Sydøstjyllands Politi er naturligvis opmærksom på eventuelle tendenser i den forbindelse. I forhold til det efterfølgende afsnit om brand, eksplosion og giftpåvirkning er Sydøstjyllands Politi enig i, at forholdet til virksomheden Samtank A/S skal belyses yderligere i miljørapporten.</p> <p>I forhold til 3) ovenfor bemærker Sydøstjyllands Politi vigtigheden af, at planlægningszonen omkring Samtank A/S i det hele respekteres.</p>	
TrekantBrand	<p>Jeg skal beklage det sene svar fra Trekantbrand om høringssvar til ovenstående sag. Jeg har afventet svar fra Beredskabsstyrelsen, som desværre ikke fik mig på som cc i deres svar til jer.</p> <p>Jeg har ikke yderligere at tilføje, ud over at jeg også læner mig op af svaret fra Ellen Vibeke Olesen, Fredericia kommune, om en vurdering af eventuel dominoeffekt i forhold til Samtank.</p>	Behandles i miljørapport/miljøkonsekvensvurdering
Fredericia Kommune	<p>Vi noterer os, at følgende fremgår af den fremsendte projektbeskrivelse/afgrænsningsnotat:</p> <p>Risikovirksomheder</p> <p>Kaj 19 og 23 ligger under 500 m fra Samtank A/S som er en risikovirksomhed (oplag og distribution af benzin, gas- og dieselolie samt metanol og ethanol). Samtank A/S er en såkaldt kolonne 3-virksomhed og Fredericia Kommune er godkendelsesmyndighed.</p> <p>Miljøkonsekvensvurderingen skal indeholde en redegørelse for risikoen for påvirkning af og fra virksomheden, herunder om der er særlige forholdsregler, der skal iagttages og implementeres i projektet.</p> <p>Vi afventer redegørelsen, herunder en vurdering af projektets betydningen for den samfundsmæssige risiko, den individuelle stedbundne risiko og risikoen for dominoeffekt som følge af evt. uheld hos Samtank eller aktiviteter i projektområdet, der kan påvirke Samtank.</p>	Behandles i miljøkonsekvensvurdering

<p>Miljøstyrelsen – plantilsyn og VVM</p>	<p>Miljøstyrelsen har modtaget debatoplæg om Indkaldelse af ideer og forslag til kommuneplantillæg 7 for udvidelse af havn i Fredericia - Fredericia kommune.</p> <p>Dele af det berørte område er udlagt som lavbundsareal. Oplægget kan således potentielt være i konflikt med de nationale interesser, jf. "Oversigt over nationale interesser i kommuneplanlægningen 2018".</p> <p>Miljøstyrelsen forventer, at ovennævnte forhold bliver behandlet i kommunens videre planproces og har dermed ikke yderligere bemærkninger på nuværende tidspunkt.</p> <p>Bemærk endvidere - et kommuneplantillæg skal altid indeholde en vurdering af, om planen kan beskadige eller ødelægge yngle- eller rasteområder for bilag IV-arter.</p>	<p>Fredericia Kommune</p>
<p>Business Fredericia</p>	<p>Fredericia er sammen med resten af Trekantområdet ét af landets førende vækstområder.</p> <p>Vi er et infrastrukturelt knudepunkt i Vestdanmark, og i Business Fredericia arbejder vi i disse år tæt sammen med kommune og erhvervsliv med transformation fra industriby til en moderne by, hvor nye samarbejder inden for teknologi, transport og logistik, energi og forsyning giver os unikke muligheder for at sætte fart på den grønne omstilling.</p> <p>Erhvervsmæssigt er byen inde i en meget positiv udvikling med tilflytning af flere store virksomheder, som sikrer udvikling, vækst og arbejdspladser.</p> <p>Fredericia har flere fyrtårnsprojekter, som har sat retning for byens udvikling. Kanalbyen er vores nye bydel tæt på havnefronten, som sikrer bosætning til byen. Fredericia Havn og Taulov Dry Port er ét af vores andre markante erhvervsfyrtårne, som med deres udvikling har tiltrukket investorer og ikke mindst har tiltrukket mange nye virksomheder.</p> <p>ADP A/S har med havnen og Taulov Dry Port i spidsen skabt Danmarks multimodale knudepunkt, som ikke alene tiltrækker mere import og eksportaktiviteter til området, men som også nu kan tænkes ind i en</p>	<p>Taget til efterretning</p>

	<p>sammenhængende infrastruktur til produktion af fremtidens grønne brændstoffer til transportsektoren.</p> <p>En kommende havneudvidelse vil være forudsætningen for at havnen og dermed byen kan fortsætte væksten og udviklingen af grønne løsninger til gavn for Fredericia og Region Syddanmark.</p> <p>ADP A/S bidrager til et stærkt og visionært erhvervssamarbejde i byen.</p> <p>Fredericia har med sin centrale infrastruktur Danmarks største koncentration af virksomheder inden for transport og logistik samt energi og klima og står overfor en meget vigtig rolle i forbindelse med at Danmark skal lave en kraftig og hurtig grøn energiomstilling indenfor få år.</p> <p>En Transformation som vil kunne brande Fredericia som en grøn og moderne by.</p> <p>Business Fredericia støtter en kommende havneudvidelse, fordi Fredericia Havn igennem mere end 200 år har haft afgørende betydning for lokale arbejdspladser samt for byens udvikling.</p> <p>Havnen skal også i de næste mange generationer være én af byens vigtige arbejdspladser. Havneudvidelsen skal ske med videst mulige miljø og støj hensyn som muligt.</p> <p>Fredericia Havn er én af Danmarks største havne med én af de mest konkurrencedygtige containerterminaler ikke mindst takket være Fredericia Shippings udvikling af containerforretningen siden 1998.</p> <p>En konkurrencedygtig og fremtidssikret havn med mulighed for import eller eksport via en effektiv containerhavn styrker Business Fredericias muligheder for tiltrækning af nye virksomheder til Fredericia.</p>	
Crossbridge Energy	<p>Crossbridge Energy A/S´ s havneterminal på Skanseodden på Fredericia Havn har gennem årtier været et vigtigt knudepunkt mellem olieproduktionen i Nordsøen, forarbejdningen af olien på raffinaderiet og udslibningen af produkter til forsyning af Danmark og markeder i hele verden. Udslibningen af råolie fra Nordsøen har i mange år gjort Fredericia Havn til én af Danmarks største havne. Men Fredericia Havn er</p>	Taget til efterretning

	<p>knudepunkt for meget mere end olieaktivitet. I takt med den grønne omstilling og omstillingen af samfundet i andre sammenhænge, er der sket en enorm udvikling af også containertrafik. Fredericia Havn har naturligt igangsat en større omlægning af arealer og faciliteter for at optimere havnen til fremtidens krav, som også indbefatter grønne energiprodukter.</p> <p>Vi har som en god, mangeårig samarbejdspartner med ADP og Fredericia Havn fulgt med i de senere års udvikling, hvor havnen nu er koblet op på Taulov Dry Port og de store lagerbyggerier. Vi kan konstatere, at det har sat gang i en spændende udvikling for havnen og for hele Fredericia, inklusive den eksisterende aktivitet omkring havneterminalen på Skanseodde. Vi, som lokal virksomhed i Fredericia, støtter op om udvidelsen af Fredericia Havn, fordi det er vigtigt for samfundet, byen og for den grønne omstilling, at vi udnytter den eksisterende infrastruktur til det, vi gerne vil mere af i fremtiden. For os at se tegner havneudvidelsen til at gavne den grønne omstilling af transporten af varer via containerskibe, og man etablerer landstrømsanlæg på de nye terminaler, som i den grad er bæredygtigt og fremtiden for skibsfarten.</p> <p>Fredericia havn er generator for skabelsen af arbejdspladser indenfor ikke bare havnens direkte virkeområde, men også i associerede erhverv. Det betyder, at for andre arbejdspladser er der en større kritisk masse i forhold til arbejdstagerudbud og kompetencer. Tilsvarende vil det gavne mulighederne for at fastholde og tiltrække uddannelsesinstitutioner. Det betyder også noget for Crossbridge Energy, der i høj grad har brug for samme typer af kompetencer og de tilhørende erhverv. En stærk havn er derfor også en katalysator for et stærkt erhvervsliv iøvrigt.</p> <p>Crossbridge Energy har en vision om at blive verdens første klimaneutrale raffinaderi i 2035, og en sådan omstilling af vores forretning vil kræve en stærk containerhavn. En solid og fremtidsudviklet havn er derfor ensbetydende med bedre muligheder for udvikling på</p>	
--	---	--

flere måder. Dels i forhold til kundegrundlag, altså direkte salg, men også i associeret omsætning, fordi havnens knudepunktsfunktion fastholdes – ikke bare på havnen, men ligeså vel i form af det indenlandske knudepunkt Taulov Dryport. Tilsvarende er skabelsen af en sammenhængende infrastruktur nøglen for udviklingen af de nye energiløsninger, hvor ord som sektorkobling og symbiose er centrale, hvilket vil sige sammenhængen og samarbejdet mellem forskellige sektorer og virksomheder. Også i den sammenhæng gælder arbejdsressource-argumentet, fordi det er flere aktører, som har behov for kompetent og veluddannet arbejdskraft.

Med udviklingen indenfor den grønne omstilling, så må der forventes en stigende transport af forskellig art. Med omstillingen af raffinaderiet fra den kendte konfiguration til en fremtid som producent af grønne energiløsninger til transport, så kan vi se et behov for en havneudvidelse, så denne transport er mulig.

I Crossbridge Energy føler vi en stor stolthed over, at Fredericia Havn sammen med andre lokale virksomheder vil tage en førertrøje på i arbejdet med den grønne omstilling og den fremtidige jobskabelse og vækst.

Vi støtter derfor op om udvidelsen af Fredericia Havn, fordi det vil bidrage med en synergi til vores egen transformation over mod nye grønne teknologier og udviklingen af det øvrige erhvervsliv.

Det er vigtigt for Fredericia, at de store virksomheder støtter op om udviklingen af grønne løsninger, fordi det ikke kun vil gavne lokalt i Fredericia men hele Trekantområdet, som dermed kan glæde sig over, at Fredericia Havn udvikles og vil kunne levere de løsninger, der er forudsætningen for fremtidig vækst og udvikling. Fredericia Havn er en kombination af industrihavn og bynært havnemiljø. Det ved vi som bruger af havneterminalen på Skanseodde om nogen. Vi foretager løbende de tiltag, vi ser relevant for at være en god nabo.

<p>Fredericia Shipping</p>	<p>Vi støtter den skitserede havneudvidelse, som vi mener er både kommercielt, strategisk og operationelt vigtig for Fredericia Havn og virksomhederne på havnen.</p> <p>Med havneudvidelsen og udviklingen af Kanalbyen kommer havneoperation og Kanalby endnu tættere på hinanden.</p> <p>Som borgere i Fredericia og lokal virksomhed, mener vi, at det er af stor vigtighed, at udvidelsen og den efterfølgende organisation og operationen på områderne, og ikke mindst den forventede øgede trafikbelastning til/fra havneområderne, planlægges og indrettes med udpræget hensyntagen til dette naboskab med byområdet, så der ikke skabes en strukturel konfliktsituation.</p>	<p>Taget til efterretning</p>
<p>SDK Shipping</p>	<p>SDK Shipping A/S er én af Danmarks største shippingselskaber med 24 kontorer fordelt på danske havne. SDK Shipping A/S er en del af SDKFREJA A/S koncernen med en årlig omsætning på 5 mia. kr.</p> <p>Vi har siden 1876 været repræsenteret med eget kontor på Fredericia Havn, og står blandt andet for håndteringen/stevedore arbejde af bulk -& ro/ro skibe samt krydstogtskibe.</p> <p>Igennem årene har godsmængderne været stigende hvilket medfører et naturligt behov for vi forsat kan udvikle vores forretning og samtidig være en del af den grønne omstilling – herunder at få endnu mere gods flyttet fra landevejene til søvejen</p> <p>Vores udvikling og vækst er afhængig af, at der et stort opland af virksomheder, der efterspørger transport-og logistikydelse i forbindelse med deres internationale samhandel. Fredericia Havn ligger centralt placeret som et vigtigt maritimt knudepunkt for et stigende opland af virksomheder. Udviklingen af hele Taulov har også styrket hele transportklyngen, hvilket kan mærkes på stigende godsmængder, der skal ind og ud via havnen. Fredericia Havn er en strategisk vigtig havne for vores aktiviteter.</p>	<p>Taget til efterretning</p>

	<p>Vi støtter helt klart op om havneudvidelsen i Fredericia, idet det er meget positivt for os som havne operatør og især at RO/RO terminalen udvides, så det bliver muligt at håndtere flere RO/RO skibe på samme tid.</p> <p>Derudover vil en større og moderne terminal betyde, at vi kan tilbyde vores kunder nogle flere muligheder. Vores samlede kundeportefølje er ikke kun i Danmark, men også Skandinavien og Baltikum. En styrkelse af Fredericia Havn som et short-sea knudepunkt mellem Danmark, Skandinavien og Baltikum vil stille os i en bedre konkurrencemæssig position og give os muligheder for at vækste og ansætte flere medarbejdere.</p> <p>Etableringen af den ny RO/RO terminal vil ske i forlængelse af den ny RO/RO trailerplads, så der skabes en optimeret logistik i vores håndtering af RO/RO trailere. Det er utroligt vigtigt for en sikker håndtering af trailere og andet gods, at arealer og terminaler er placeret optimalt i forhold til hinanden.</p> <p>I SDK har vi stor fokus på sikkerhed, miljøpåvirkning og vi prioriterer generelt høj kvalitet i vores service til kunderne.</p> <p>På miljø siden vil den nye RO/RO terminal blive fremtidssikret, fordi terminalen etableres med landstrømtilslutning.</p> <p>Havneudvidelsen vil helt klart få en positiv effekt på miljøpåvirkningerne og understøtte den grønne omstilling. Det ligger meget godt i tråd med vores strategi og målsætninger.</p>	
Nippon Gases	<p>I forbindelse med modtagelse af ovennævnte skrivelser ønsker Nippon Gases Danmark A/S, som mangeårig virksomhed og operatør på havnen i Fredericia at respondere med følgende:</p> <p>Vi ønsker og forventer ifm. afklaring af nævnte sag fortsat uindskrænket, at kunne drive vores forretning og aktiviteter på havnen i Fredericia.</p> <p>Aktuelt for CO2-terminalen beliggende på Depotvej 4 samt tilhørende Pier for indskibning af CO2 fra skib; og også tørisfabrikken beliggende på Nyhavnsvej 2.</p> <p>Ser frem til at modtage kommunens kommentarer/accept</p>	Taget til efterretning

<p>Karréforeningerne Langebro</p>	<p>Bestyrelsen for Karréforeningen Langebro, der består af de 3 ejerforeninger EF Toldkammeret 7, EF Toldkammeret 9 samt EF Skibbroen 12, ønsker hermed at afgive vores fælles hørings svar som ønsket af Fredericia Kommune og Trafikstyrelsen i høringsbrevet dateret den 29. marts 2022.</p> <p>Vi finder helt overordnet, at forslaget om udvidelsen af Fredericia Havn betyder en væsentlig forringelse af området omkring Langebro, idet der nu planlægges en ikke uvæsentlig udvidelse af havnens kajanlæg. Udvidelsen vil dels medføre yderligere støj fra skibe ved kaj samt, medføre væsentligt forøgede støjgener fra håndteringen af containere i området. Endeligt vil det medføre indskrænkninger i udsigten fra enkelte boliger.</p> <p>Vi finder overordnet, at ADP's forslag er urimeligt og i strid med den vision, der oprindeligt var for det store og ambitiøse byudviklingsprojekt Kanalbyen i Fredericia bymidte.</p> <p>Vi er ikke i tvivl om, at det vil være et alvorligt tilbageskridt i Fredericia Kommunes ambitioner og ønsker om at være en attraktiv bosætningskommune.</p> <p>Udvidelsen vil medføre betydeligt flere skibsanløb og ikke mindst skibsanløb, der kommer tættere på bebyggelsen på Langebro. Det betyder, at beboere på Langebro, og på sigt også i de kommende bebyggelser på østsiden af Gl. Havn, vil blive støjplaget i væsentlig grad. For slet ikke at tale om den betydningsfulde luftforurening, der følger med når skibe lægger til kaj med tændte hoved- eller hjælpemotorer. Det danske GTS institut, ForceTechnology har for nyligt offentliggjort, at alene i EU anslås det, at trafikstøj forårsager 10.000 årlige tilfælde af for tidlig død. Så støj dræber. Det er et ubestrideligt faktum.</p> <p>I en rapport af 2018 fra Det Økologiske Råd om "renere skibstrafik" anføres det specifikt, at partikler fra skibenes luftforurening øger risikoen</p>	
-----------------------------------	--	--

	<p>for bl.a. kræft, hjertekarsygdomme, blodpropper, luftvejslidelser og derved for tidlig død.</p> <p>Man ved, at fine partikler spredes over store afstande. Derfor bidrager disse til helbredsskader, både når de udledes på havet og i havneområder.</p> <p>Vi finder derfor, at der i den kommende planlægning skal være betydeligt større fokus på at sikre, at det forsat er muligt at kunne bo og leve i Kanalbyen.</p> <p>Såfremt udvidelsen alligevel skulle blive en realitet, har vi følgende ønsker, som vi forventer, at Fredericia Kommune og Trafikstyrelsen tager med i den kommende planlægningsproces:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Samtlige skibe, der lægger til kaj, skal kunne tilsluttes landstrøm ved såvel den eksisterende Kaj 19 som udvidelsen mod Langebro. 	<p>Der forberedes til landstrøm men skibene er ikke klar endnu.</p>
	<ul style="list-style-type: none"> • Skibe skal som hovedregel lægge til kaj med bagbordsside mod kaj. Derved vender skibene agterenden (motorerne) mod syd og længst væk fra Langebro. 	<p>Bagbord er den foretrukne anløbsside ved de fleste anløb og det forventes fortsat at være tilfældet efter udvidelsen.</p>
	<ul style="list-style-type: none"> • Såfremt det er muligt, skal skibe lægge til kaj længst væk fra Langebro. Specielt når der kun er 1 skib til kaj. 	<p>I dag og aftentimerne placeres skib således kørsel minimeres. I natperioden placeres skib midt på kajen.</p>
	<ul style="list-style-type: none"> • Vi ønsker, at de vejledende støjgrænser, der skal overholdes i forhold til Langebro, skal være lig med de grænser, der gælder for øvrige boligbebyggelser, der er nabo til ADP mm. • Det betyder, at vi foreslår følgende støjgrænser: 1. Mandag - fredag (kl 07:00 - 18:00) samt lørdag (kl 07:00 - 14:00 maks 45 dB, 	<p>De gældende støjgrænser for Langebro overholdes.</p> <p>Der vil ikke blive fastsat andre støjgrænser i forbindelse med projektet.</p>

	<p>2. Mandag - fredag (kl 18:00 - 22:00) samt lørdag (kl 14:00 - 22:00) samt søn og helligdage (kl 07:00 - 22:00) maks 40 dB, og</p> <p>3. Alle dage (kl 22:00 - 07:00) maks 35 dB.</p> <p>Det bør bemærkes, at 3 dB svarer til en fordobling af lydtrykket.</p>	
	<ul style="list-style-type: none"> • Vi er opmærksom på, at de støjberegninger, der fremadrettet lægges til grund for planlægningen, alene beror sig på modelberegninger. Derfor ønsker vi, at de nævnte støjberegninger efterfølgende og afsluttende verificeres ved konkrete, fysiske målinger. • Det skal bemærkes, at allerede idag arbejdes der 24/7 med transport og flytning af containere til meget stor gene for beboerne. Vi er d.d. vidende om, at Fredericia kommune endnu ikke har givet noget påbud til ADP og operatøren af containerterminalen trods mange klager over støjen. 	<p>Især pga. baggrundsstøjen er det ikke praktisk muligt at verificere modelberegningerne ved konkrete fysiske målinger.</p>
	<ul style="list-style-type: none"> • Skibsstøjen skal ligeledes overholde grænseværdierne. Her tillader vi os at henvise til, at Fredericia Kommune, Natur og Miljø i skrivelse af 3. december 2021 har oplyst, at skibe, der ligger til kaj i havn, skal overholde de vejledende støjgrænser. 	<p>Støjberegningerne er udført som tidligere beregninger, hvor skibsstøjen ikke er medregnet.</p>
	<ul style="list-style-type: none"> • Den planlagte støjmur ønskes opført længst muligt fra bebyggelsen på Langebro og skal anbringes i den såkaldte sigtelinje i vestsiden af Norgesgade. • Støjmuren skal i denne placering føres helt frem til kajkanten og følge den nye fløjkaj helt frem til forlængelsen af Kaj 19. • Højden på støjmuren skal være mindst 10 m i dens fulde længde frem til skæringen med den nye kaj mod øst. Højden skal naturligvis tilgodese og opfylde de støjberegninger, der udføres i forbindelse med projektet. Det betyder således, at støjmuren godt kan tænkes højere end de 10 m. 	<p>Støjvæggen følger sigtelinjen fra Norgesgade, dvs. i overensstemmelse med lokalplanen.</p> <p>Det er planen.</p> <p>Støjvæggens højde bestemmes af støjberegningerne for</p>

	<ul style="list-style-type: none"> • Foran støjmuren foreslår vi foretaget en beplantning, der medvirker til at gøre støjmuren mere grøn at beskue. • Området mellem støjmuren og bebyggelsen på Langebro ønskes beplantet og benyttelsen af området må ske i samspil med Kanalbyens Bydelsforening. • Vi anbefaler, at der også tænkes arkitektur og æstetik ind i forbindelse med opførelsen af støjmuren. • Som alternativ og supplement til en støjmur, kunne der overvejes opførelse af en kontorbebyggelse i op til 3 etager mod den gamle fiskerihavn. 	<p>overholdelse af de gældende krav.</p> <p>Mod byen beplantes langs med støjskærmen. Benyttelsen af området fastsættes i lokalplanen, der giver mulighed for bebyggelse med tilhørende udenomsarealer som eksisterende Port House.</p> <p>Lokalplanen vil stille krav til støjmurens udseende.</p> <p>En bebyggelse på højde med eksisterende Port House vil være en effektiv støjskærm mod boligerne på Langebro.</p>
	<ul style="list-style-type: none"> • Vi ønsker, at Fredericia kommune -som minimum- forlanger foretaget en 3. parts kontrol af de beregninger og modelleringer som ADP lægger til grund for deres ansøgning. Baggrunden herfor er, at Fredericia kommune har et 89 % ejerskab af ADP og, der kan derfor tænkes et habilitetsproblem med ADPs ansøgning. 	<p>Taget til efterretning</p>
	<ul style="list-style-type: none"> • Stabling af containere indenfor en afstand af 300 m fra Toldkammeret 9 må maksimalt ske i en højde af 3 lag. 	<p>Stabling af containere vil være som nuværende forhold med 5 i højden.</p>

	<ul style="list-style-type: none"> • Der må ikke henstilles kølecontainere eller containere indeholdende farligt gods indenfor en afstand af 500 m fra Toldkammeret 9. 	Behandles i miljøvurdering/miljøkonsekvensvurdering
	<ul style="list-style-type: none"> • Det skal sikres, at belysningen af området ikke giver gener for bebyggelsen på Langebro. Her tænkes såvel den faste belysning af området som belysningen fra de nye kraners top. 	Belysning af kajarealer og skibe sker i et omfang der gør skibsoperationer mulig og med fokus på de ansattes sikkerhed.
	<ul style="list-style-type: none"> • Benyttelse af dieseldrevne trucks og lastbiler bør på rimelig sigt kræves ændret til mindre støjbelastende og forurenende køretøjer, f.eks. med el-drift. 	Det vil naturligt komme til at følge udviklingen.
	Som alternativ til den voldsomme havneudvidelse ønsker vi, at Fredericia Kommune pålægger ADP at vurdere andre løsningsmuligheder for at skabe den ønskede kajplads samt bagland.	Fredericia Kommune

<p>Man kunne f.eks. overveje at flytte losseramperne for Samtank for derved at give mulighed for et ekstra skib ved kaj. Disse ramper anvendes, så vidt vi er orienteret, kun i begrænset omfang. Vi er bekendt med, at der tidligere har været tale om at flytte en del af Samtanks faciliteter over på den modsatte side af Holstensvej. Dette ville muliggøre et betydeligt areal tæt på kaj til opstabling og håndtering af containere.</p> <p>Vi finder også, at det bør undersøges, om ikke ADP kan nøjes med en mindre forlængelse af den nuværende Kaj 19. Afgræsningsnotatet beskriver en forlængelse på ca. 230 m. Men måske kunne mindre være tilstrækkelig? Alene en 100 m kortere forlængelse af Kaj 19 vil betyde, at skibene vil få en væsentligt større afstand til den nuværende bebyggelse. Vi stiller ligeledes spørgsmål ved, om den kommende udvidelse overhovedet er nødvendigt set i lyset af de ændrede handelsvilkår og, ikke mindst den aktuelle geopolitiske virkelighed. En virkelighed, hvor de nuværende handelsmønstre helt sikkert vil ændre sig.</p> <p>Vi finder afsluttende, at der også bør lægges til grund, at den kommende udvidelse vil medføre en ikke ubetydelig stigning i trafikken til og fra Fredericia Havn med voldsomme gener for de mange, der er beboere langs byens indfaldsveje.</p> <p>Vi har med ovennævnte forsøgt at beskrive vores bekymringer over den kommende udvidelse af Vesthavnen og containerterminalen.</p> <p>Vi har dog ikke medtaget de mange udfordringer, vi ser med støj i en lang anlægsfase. Her forventer vi, at myndighederne ikke vil tillade støjende anlægsarbejde 24/7.</p> <p>Vi forventer, at Fredericia Kommune og Trafikstyrelsen vil medtage vores grundige overvejelser i forbindelse med bl.a. byrådets fortsatte behandling af planprocessen startende med et, efter vores opfattelse, ringe gennearbejdet afgræsningsnotat, dateret den 28. marts 2022, udarbejdet af SWECO.</p>	<p>Anlægsværket er en vigtig forudsætning for Samtanks aktiviteter. I 2021 var der 62 skibsanløb med olie- og benzinprodukter.</p> <p>Flytning af Samtanks faciliteter til den modsatte side af Holstensvej er ikke en mulighed af hensyn til de eksisterende boligområder.</p>
--	---

<p>Hans Thomassen</p>	<p>Der bør analyseres så man undgår mindst mulig forøgelse af støjen fra havnen i forbindelse med den øgede aktiviteter, herunder evt. øget støjdemning.</p> <p>Jeg har fuld forståelse for at havnen er en arbejds- og industrihavn men: Der bør etableres landstrøm til både almindelig skibsfart og krydstogt. Mange har indført og flere vil indføre landstrøm. Og med den omstilling til grøn energi er den alligevel kun et spørgsmål om tid før det bliver et krav. Vi kan ikke i længden især med krydstogtskibe blive ved med at have skibe liggende og forurene hele dagen og forurene hele byen og ikke mindst hele det bebyggede havneområde. Når vi vil øge såvel bosætning, som erhverv i kanalbyen, så er det nu der skal etableres Landstrøm,</p> <p>Vi er imod klapning, men siger ja til krydstogt forurening det passer ikke sammen.</p> <p>EU har ovenikøbet afsat midler der kan søges til dette formål.</p> <p>Og så er det nu at vi skal have inddraget lystbådehavnen til havn for ADP til gengæld skal der etableres og evt. udbygges en ny lystbådehavn i gammel havn og der hvor Rahbek fisk i sin tid lå.</p> <p>Dette bl.a. for at tilgodese havnen men også byen, idet man kan få en lystbådehavn som ligger for enden af gågaden om nogle få år. Det vil blive alle tiders og man vil opnå en øget søgning til Fredericia Lystbådehavn i modsætning til idag, hvor der er lille søgning og hvor mange lystsejlere mener at den ligger for langt ude. Og ja det koster, men få det gjort nu det kommer før eller siden alligevel.</p> <p>Det vil betyde så meget for turismen i Fredericia.</p> <p>Og så skal man fortsætte med at etablere grønne områder ud mod strandvejen og i det hele taget lave en mere spændende indfaldsvej til Fredericia, fremfor som det har set ud de seneste år, det er den vej man kommer når man møder Fredericia, og den kan kun gøres kønnere. Håber det er noget i kan bruge. Jeg er åben for evt. spørgsmål.</p>	<p>Gældende støjgrænserne overholdes og der etableres støjvægge, hvor nødvendigt. Krydstogt er ikke en del af dette projekt og vil som nu lægge til ved kaj 3.</p> <p>Forberedelse til landstrøm er en del af planen med projektet.</p> <p>Fredericia Kommune</p>
-----------------------	--	---

	<p>Hej igen et lille supplement.</p> <p>Ved at etablere lystbådehavn ved Gl. Havn og ved det tidligere Rahbek evt. med moler vil der blive en mere naturlig overgang fra boligbyggeri, til lystbådehavn og til havnen. Desuden vil havnen bedre kunne arbejde med havnerelateret arbejder der hvor lystbådehavnen nu ligger, så det er en fordel for alle parter.</p> <p>Det koster ja, men det er en investering i fremtiden.</p>	
Henrik Krogh	<p>Havnens udvidelsesplaner er så store og gennemgribende, at der reelt burde have været foretaget en grundig undersøgelse af – foretaget af et landets universiteter – om Fredericia kommunes borgere på det økonomiske og sundhedsmæssige område egentlig havde været bedre tjent med, at havnen som erhverv blev nedlagt, og havnen i stedet blev udlagt til boligområder med indbyggede kreative rum.</p> <p>Det kommer aldrig til at ske. Det må derfor konstateres, at den store udvidelse af havnen vil medføre endnu mere tung godstransport med lastvogne og containertrailere. Den uhyre mængde af lastvogns- og containerkørsel på alle tider af døgnet vil også fremover påføre Fredericias borgere mange lidelser i form af sundhedsskadelig støj og helbredsfarlig luftforurening i form af kvælstofdioxid (NO₂) fra de tonstunge køretøjer. Snoghøj Landevej/Strandvejen er et af de bedste eksempler på støj- og miljøproblemet, og det bliver værre og værre. Her er støjniveauet det 16-dobbelte af Miljøstyrelsens anbefalinger, og en 32 gange fordobling af WHO's anbefalinger for, hvad der bør tåles af støj. Et problem, der i den sidste ende tillige vil medføre manglende bosætning og yderligere forringelse af middelalderen i forhold til vore nabokommuner.</p> <p>Det store antal af tunge køretøjer på Snoghøj Landevej har også medført, at allerede her et par år efter den sidste asfaltering af vejen er der nu synlige kørespor og brønddækslerne er mange steder kørt i stykker. Det medfører, at lastvognene og containertrailerne med høj fart hopper og</p>	<p>Fredericia Kommune vedr. indhold.</p> <p>Projektet er omfattet af vvm-reglerne og der skal udarbejdes en miljøkonsekvensvurdering for at klarlægge projektets miljøpåvirkninger, herunder støj, trafik, emissioner.</p>

	<p>danser på vejen, hvilket giver meget støj i form af høje bump og rystelser i ejendommene. Snoghøj Landevej er ganske enkelt ikke bygget til den nuværende tonstunge og uforsvarlige hurtige lastvogns- og containertrafik.</p> <p>Nedennævnte er forslag til handlinger for at mindske det helt uacceptable høje og skadelige støjniveau på og omkring Snoghøj Landevej/Strandvejen:</p> <p>1) Nedsættelse af hastigheden fra 70 km/t. til 60 km/t., helst lavere. Færdselsloven giver mulighed for at nedsætte trafikhastigheden for at reducere trafikstøjen. Tiltaget vil med det samme halvere støjen og skåne vejen. Det skal ske med det samme. Endvidere vil cyklisterne på "supercykelstien" undgå at blive suget ud på kørebanen. Herefter skal der opsættes "stærekasser" mellem krydsene Snoghøj Landevej/Røde Banke og Snoghøj Landevej/Erritsø Bygade/Kystvejen. Alt for at fastholde hastighedsbegrænsningen og for at stoppe, at strækningen benyttes som en fartstribe, hvor lastvogne, personbiler og motorcykler kører racerløb. Det er jo tilfældet nu. Fra havnen til motorvejen vil en reduktion af hastigheden kun medføre en øget transporttid på mellem 20-30 sekunder (maksimalt), hvilket ikke vil påvirke "trafik-flowet" i negativ retning.</p> <p>2) Udskiftning af de nuværende støjværn med både højere og bredere støjværn, der kan imødegå støj fra lastvogne og containertrailere. De berørte grundejere skal naturligvis inddrages, for at finde ud af, hvad der bygningsmæssigt er muligt og tåleligt.</p> <p>3) Snoghøj Landevej skal ombygges med en rigtig underbund og vejbefæstelse, der kan håndtere den nuværende og kommende store tunge trafik. Det kan Snoghøj Landevej ikke på nuværende tidspunkt. Asfalten skal være et to-lags drænasfalt. Støjen vil da blive halveret med det samme. I nogle tilfælde kan støjen jf. Miljøstyrelsen endda reduceres fire gange. For at undgå utilsigtede bump skal vejen være plan og vejafmærkning males på, og ikke som nu, støbes på.</p>	
--	---	--

	<p>4) Inden 25 år skal Snoghøj Landevej graves ned, og der skal lægges låg på vejen. En såkaldt Hamburg-løsning, hvilket harmonerer godt med, at Fredericia har en ambition om at blive Danmarks Hamborg. Da det er ADP's landaktiviteter, som medfører et behov for en sådan løsning, skal ADP hvert år lægge penge til side til projektet med henblik på at betale størstedelen af de forbundne omkostninger.</p>	
Jakob Larsen	<p>Jeg vil hermed gerne som borger og husejer på Sandal Engvej 6 7000 Fredericia.spørge hvordan kommunen sikrer sig at den ekstra trafik af lastbiler ikke overskrider den i forvejen støjbelastede villakvarter langs SnoghøjLandevej og Strandvejen.</p> <p>https://eu01.l.antigena.com/l/EyDnqtgk55UVc8PrIm1s6d~gAtWRqgAddvtXjP6Gr3yT8gbSpNVrY8xjVDUAFID9luiPtLxTRKfNx2mNNmdlspyPOTATwzPfUXXPqqm7Jr0Uvh700MCUSB08RUORK2EQRYw~8cR04yEoy4ADnaUt2AKKw8</p> <p>Her er jeg særlig bekymret for at grænseværdierne overskrides på de 58 db.</p> <p>Samt uden for normaltid – dvs 7:00 til 19:00</p> <p>Her er jeg godt klar over myndighederne vil sige det kun er ved nybyggeri. Men da Snoghøj Landevej/ Strandvejen blev anlagt i 1977 var der ikke den samme trafik fra Fredericia Havn og til motorvejen ved ad og tilkørsel ved Lillebæltsbroen. Den er mange dobbelt på de år siden 1977.</p> <p>Her havde det været bedre i set i bakspejlet at industrihavnen var blevet anlagt ved den støjende Lillebæltsbro- med kort afstand til motorvej.</p> <p>Jeg forslår at om Havnens planer bliver realiseret at der enten/og bygget højere støjmur end den ca kun 2- 2,5 m høje støjmur.</p> <p>Hastigheden nedsættes til max 60 km/t</p> <p>Der opsættes automatisk trafik kamera / "stærekasser" langs indfaldsvejen for at holde trafikken nede.</p>	Fredericia Kommune
Jan Henriksen	Her lige nogle indspark, og idéer til jeres planlægning.	

	<p>Lige først en kommentar. En container havn vil aldrig have plads nok. Vores container havn er omsluttet af byen. Den har nu kun få muligheder for at udvide.</p>	
	<p>1. Trafik. Trafikken vil efter eget udsagn blive en del på bane. En hel del vil dog også blive på Strandvejen som er i forvejen yderst belastet. Derved frygter jeg at ADP vil genoplive tanken om en vej ud Tavlov gennem Hannerup skov/eng. Løsning: Container havnen flyttes til Nyborg.</p>	Fredericia Kommune
	<p>2. Øget foruening. Med den øgede trafik, kommer også øget forurening. Diesel os, mv.</p>	Fredericia Kommune
	<p>3. Mere trafik, mindre sikkerhed. Det er klart at med mere trafik, vil der være øget risiko for person uheld, da trafikken går gennem tæt bebyggelse.</p>	Fredericia Kommune
	<p>4. Opgravning af sediment fra hav bunden. Det opgravede materiale kan Aalborg ikke behandle ordentligt. Der sker i disse år en massiv svindel med de prøver, og målinger der bliver foretaget rundt omkring i de Danske farvande De bliver desuden tolket i øst, og vest. Det gælder desværre for samtlige Rågivende ingeniør firmaer. Suk. Løsning: Container havnen bygges i Nyborg.</p>	Taget til efterretning
	<p>5. Ændring af strømforhold. Jeg kan se at ADP vil yderligere bygge ud i Lillebælt. Det er en rigtig dårlig idé. Man bygger ikke ud i Lillebælt ustraffet. Det er set før. Løsning: Container havnen bygges i Nyborg. Nyborg er jo også med i ADP, og har et stort ledig areal, lige ud til T-ruten i Storebælt, og lige op ad motorvejen.</p>	Behandles i miljøkonsekvensvurderingen
	<p>6. Støj. Med mere trafik, mere støj. Støj væge flytter bare hvor støjen slår ned. Bare spørge dem der bor ved en støj mur ved motorvejen.</p>	Behandles i miljøkonsekvensvurderingen

Thomas Larsen	<p>Hejsa</p> <p>Angående en kommende havne udvidelse , er det en meget skidt ide for fredericia .</p> <p>Øget tung trafik ad Strandvejen og fra vestre ringvej , vil skabe en masse støj og gener for hele byen og øge belastningen af vejnettet væsentligt .</p> <p>Synes det vil være en katastrofe for fredericia , igen at satse på tung industri , når man efter møje og besvær , endelig kom af med kemira og fredericia, og man kan se hvordan fredericia blomstrer op . Endvidere kan man nu se se hvordan ADP , har fået lov til at udvide arealet på den anden side af holstensvej , som ellers kunne udvikles til nogle fede højhuse eksempelvis , der er et kæmpe potentiale i dette område (svelle arealet / Banedanmark) hvis man var kreativ . I stedet har ADP nu fået lov til at udvide . Så nu kan man sikkert ikke bruge dette areal til byggemodning heller . Mener man skal tænke stort/ kreativt , bebyggelses mæssigt i fredericia . Se hvordan Vejle , Kolding, Horsens eller Middelfart bygger og får ting til at ske , og tilflyttere hvalfarter dertil , mens Fredericia , står fuldstændigt stille i disse år . Det er lige nøjagtigt nu der skal satses på tilflytning og bebyggelse og man er nødt til at tænke ud af boksen og være kreativ. Fredericia får ikke mange flere Arb pladser ved en kommende havneudvidelse . Der har været nævnt 1400 , men ikke mange vil være lokale . Langt de fleste Arb pladser vil være eks. Vognmænd , chauffører , speditørere , men i mange andre byer. Fredericia vinder ikke noget på at en chauffør fra Tønder henter en container i Fredericia og betaler skat i Tønder . Men fredericia vinder noget ved øget bosætning og det kræver nogle atraktive boliger og det nytter ikke at man læner sig tilbage og siger at vi da har kanalbyen , nej videre og bygge modne flere stedet , eksempelvis Voss grunden eller svelle grunden ,som tidligere nævnt , med fed udsigt over Lillebælt og havnen , hvis man da ellers ikke var så skræmt af at bygge højt . Kig mod Århus havn , de tør at lave nogle fede og atraktive byggerier . Hvis man</p>	Fredericia Kommune
---------------	---	--------------------

	<p>gerne vil udvide havnen , skulle man tage det lange seje træk og nedlægge lystbåde havnen og bruge dette areal til container aktivitet , det ville spare noget at Strandvejen for tung trafik og man fik industrien væk fra indre by og man ville få nemmere ved kommede beboelses byggeri ved havnen , kanalbyen , indre by . Så skulle man tage den dyre læsning og bygge en ny lystbåde havn i verdensklasse på østerstrand . Der er flere steder der den kunne ligge og ville værd en perle , med fantastisk strand og historisk voldanlæg omkring sig . Ved der har lagt bygge forslag på dette ved Jacob Bjerregaard en gang og det kunne være fantastisk for byen . Vil til slut sige at jeg selv arbejder på havnen og har boet hele mit liv i Fredericia og brænder for byen og vil byen det bedste , men synes vi skal være meget mere agressiv , med hensyn , til at tænke stort og tiltrække nye fredericianere .</p>	
Søfartsstyrelsen	<p>Til Trafikstyrelsen</p> <p>Høringssvar vedr: Afgrænsningsnotat for havneudvidelsen i Fredericia SFS sag: 2022120751</p> <p>Søfartsstyrelsen har ud fra det modtagne materiale ingen sejladmæssige indsigelser til havneudvidelsen af Fredericia havn</p> <p>Vi skal anmode om at følgende fremgår af en eventuel tilladelse:</p> <ul style="list-style-type: none"> •BEK nr. 1351 af 29/11/2013 om sejladssikkerhed ved entreprenørarbejder og andre aktiviteter mv. i danske farvande, skal følges ifm. arbejdet. •Vurderingsskema for vurdering af sejladssikkerheden ved arbejder til søs skal anvendes i relevant omfang. •Midlertidig og permanent afmærkning i forbindelse med udvidelsen, skal godkendes af søfartsstyrelsen •Eventuel omlægning eller fjernelse af Fredericia Anlægsværk II Bagfyr, i forbindelse med anlæggelsen af den nye Brokaj 23, skal godkendes af søfartsstyrelsen. 	<p>Søfartsstyrelsens høringssvar tages til efterretning og indarbejdes i endeligt projekt og udbud.</p>

	<p>•Anlæggelsen skal indmeldes til Efterretninger for Søfarende (efs@dma.dk) senest 6 uger før arbejdet påbegyndes.</p> <p>Information, bekendtgørelse og vurderingsskema kan findes på søfartsstyrelsens hjemmeside. https://www.soefartsstyrelsen.dk/sikkerhed-til-soes/sejladssikkerhed/entreprenoeropgaver-til-soes</p> <p>Havplanssekretariatet har følgende kommentar til projektet: Havplanssekretariatet gør opmærksom på, at de to projekter, overlapper med et område i Fredericia Havn udlagt som natur- og miljøbeskyttelsesområde (N129), og at den gældende natur- og miljølovgivning i det pågældende område skal overholdes.</p>	Behandles i miljøkonsekvensvurderingen
Forsvarsministeriets ejendomsstyrelse	<p>Til Trafikstyrelsen</p> <p>Forsvarsministeriets Ejendomsstyrelse har efter høring af underliggende myndigheder ingen bemærkninger til høringen vedrørende; afgrænsningsnotat for havneudvidelse i Fredericia.</p>	Taget til efterretning
Miljøstyrelsen, Arter & Naturbeskyttelse	<p>Miljøstyrelsen har gennemgået det fremsendte materiale vedr. afgrænsningsnotat for havneudvidelsen i Fredericia, og har følgende bemærkninger hertil:</p> <p>Erhverv: Miljøstyrelsen finder følgende formulering under afsnit 3.1.4 Støj og vibrationer:</p> <p><i>"Der forventes ikke at være lavfrekvent støj forbundet med projektet."</i></p> <p>Miljøstyrelsen bemærker at umiddelbart virker det ikke plausibelt, at der ikke skulle kunne være lavfrekvent støj - Hvad bygger konsulenten denne antagelse på?</p>	Behandles i miljøkonsekvensvurderingen
	Råstofinteresser:	Taget til efterretning

	<p>Det beskrives på s. 13 i ansøgningen, at der er behov for 923.000 m³ sand til opfyldning ifm. projektet. Sandsindvinding forventes at ske fra de nærmest beliggende fællesområder, som er 542-PA Tragten og 542-VA Tragten ved Lillebælt. Miljøstyrelsen skal gøre opmærksom på, at der ikke vil være nogen sikkerhed for, at der er tilgængelige ressourcer i nærliggende fællesområder, når der er behov for dem, idet der også er andre tilladelsesindehavere, der indvinder i samme indvindingsområder, og det er ikke muligt at reservere råstofressourcerne til bestemte formål. Indvindingen i fællesområder foregår efter et "først til mølle" princip.</p>	
	<p>Arter og Naturbeskyttelse: Af det foreliggende materiale fremgår det, at "<i>det skal undersøges, hvilke konsekvenser projektet har i forhold til udpegningsgrundlaget for de nærmeste marine Natura 2000 områder: nr. 108 Æbelø, havet syd for og Nærå og nr. 112 Lillebælt</i>". I forlængelse heraf bemærker Miljøstyrelsen, at materialet bør udfolde en redegørelse for, hvorfor undersøgelsen begrænses til disse Natura 2000-områder, samt hvorfor N111 undlades.</p> <p>Miljøstyrelsen bemærker endvidere at det fremgår uklart om der konsekvenserne for arter og natur undersøges i både anlægs- og driftfase.</p>	<p>Behandles i miljøkonsekvensvurderingen</p> <p>Behandles i miljøkonsekvensvurderingen</p>
	<p>Hav- og Vandmiljø:</p> <p>Miljøstyrelsens enhed for Hav- og Vandmiljø (HOV) skal gøre opmærksom på, at udvidelse af Fredericia Havn skal være i overensstemmelse med vandplanlægningen for berørte målsatte vandforekomster (søer, vandløb, kystvand og territorialvand samt grundvandsforekomster) og havstrategien for berørte havområder.</p> <p>Bemærkninger fra HOV har til formål at sikre at afgrænsningen omfatter relevant lovgivning og miljøfaktorer med henblik på at</p>	<p>Bemærkninger fra HOV behandles i miljøkonsekvensvurderingen</p>

	<p>miljøkonsekvensvurderingen for udvidelse af Fredericia Havn kan danne grundlag for en vurdering af om udvidelsen:</p> <ul style="list-style-type: none"> - kan indebære direkte eller indirekte påvirkning af vandforekomster, der medfører, at aktuel tilstand forringes, eller at fastlagte miljømål ikke kan opnås, jf. lov om vandplanlægning med tilhørende bekendtgørelser, - kan indebære påvirkning af havets økosystemer og miljømål, der medfører at god miljøtilstand ikke kan opnås eller opretholdes, jf. lov om havstrategi. <p>Lov om vandplanlægning (lovbekendtgørelse 126 af 26/01/2017) fastsætter bl.a. miljømål og indsatsprogrammer med henblik på at forebygge forringelse af og opnå god tilstand for overfladevandområder og grundvandsforekomster. Det følger af § 8 i indsatsbekendtgørelsen (BEK 449 af 11/04/2019 om indsatsprogrammer for vandområdedistrikter), at offentlige myndigheder ikke må træffe afgørelser, hvis afgørelsen kan medføre at aktuel tilstand forringes, eller at fastlagte miljømål ikke kan opnås for målsatte overfladevandområder eller grundvandsforekomster.</p> <p>Lov om havstrategi (lovbekendtgørelse 1161 af 25/11/2019) fastsætter bl.a. miljømål og indsatsprogrammer med henblik på at opnå eller fastholde god miljøtilstand i havets økosystemer, og muliggøre en bæredygtig udnyttelse af havets ressourcer. Det følger af havstrategilovens § 18, at offentlige myndigheder er bundet af de miljømål og indsatsprogrammer der fastsættes i havstrategien.</p> <p><i>Bemærkninger for Hav og vandmiljø:</i></p> <p>Miljømyndigheden skal forebygge forringelse af tilstanden for overfladevandområder og grundvandsforekomster og sikre at opfyldelse af fastsatte miljømål ikke forhindres, jf. lov om vandplanlægning (lovbekendtgørelse 126 af 26/01/2017) med tilhørende bekendtgørelser.</p> <p>Det følger af § 8 i indsatsbekendtgørelsen (BEK 449 af 11/04/2019 om indsatsprogrammer for vandområdedistrikter), at der kun kan træffes afgørelse, hvis afgørelsen ikke medfører en forringelse af overfladevandområders eller</p>	<p>Hav og vandmiljø behandles i miljøkonsekvensvurderingen. Der foretages en vurdering af sedimentspild og -spredning ved begge kajer samt frigivelse af kvælstof fra uddybningsarbejdet ved kaj 23. Der foretages en vurdering af grundvandspåvirkningen ved opfyld bag kaj 19.</p>
--	---	--

	<p>grundvandsforekomsters tilstand, og ikke hindrer opfyldelse af det fastlagte miljømål.</p> <p>Miljøkonsekvensvurderingen skal redegøre for alle de målsatte overfladevandområder og grundvandsforekomster, der kan forventes at blive berørt direkte, eller indirekte af projektet. Vandforekomsterne er afgrænsede og karakteriserede overfladevandområder og grundvandsforekomster med et konkret fastlagt miljømål, jf. lov om vandplanlægning, § 2, stk. 1 nr. 10-12</p> <p>Miljøkonsekvensvurderingen skal redegøre vandforekomstens nuværende miljøtilstand samt hvordan vandforekomsten forventes påvirket, såvel i anlægsfasen som efter projektets gennemførelse, herunder en vurdering af hvilke eventuelle ændringer det ville kunne medføre for den økologiske og kemiske tilstand (overfladevandområder) og den kemisk tilstand og kvantitativ tilstand (grundvandsforekomster), og om projektet hindrer gennemførelse af fastsatte indsatser for vandforekomsten.</p> <p>Det er bygherres opgave at redegøre for og vurderer projektets påvirkning af målsatte overfladevandområder og grundvandsforekomster med henblik på Miljøstyrelsens vurdering af om der er risiko for at projektet kan medføre tilstandsforringelse af en eller flere kvalitetsselementer for den pågældende vandforekomst eller risiko for ikke-målopfyldelse for vandforekomsten.</p> <p>Miljøvurderingen omfatter alle former for påvirkninger, der kan have indvirkning på vandforekomsten, dvs. påvirkning af vandforekomstens kemiske og fysisk-kemiske forhold, herunder bl.a. næringsstoffer (kvælstof og fosfor), miljøfarlige stoffer, termisk påvirkning mv., samt påvirkning af vandforekomstens hydromorfologiske forhold.</p> <p>Vandforekomster og deres tilstand fremgår af vandområdeplaner 2021-2027 og tilhørende MiljøGIS: https://miljoegis.mim.dk/spatialmap?profile=vandrammedirektiv3hoering2021</p>	
--	---	--

	For mere information henvises til MSTs hjemmeside https://mst.dk/naturvand/vandmiljoe/vandomraadeplaner/vandomraadeplanerne-2021-2027/	
--	---	--