

## Høringssvar til 2. offentlighedsfase for udvidelsen af Fredericia Havn.

### Høringssvar til Fredericia Kommune

#### Haderslev Stift

Haderslev Stift har modtaget forslag til lokalplan nr. 387 og kommuneplantillæg nr. 7 for havneudvidelse i Fredericia.

Stiftsøvrigheden har vurderet, at planforslaget ikke berører Sct. Michaelis Kirkes landskabelige eller kirkelige interesser, hvorfor Stiftsøvrigheden på det foreliggende grundlag ikke finder anledning til at gøre indsigelse mod planforslaget.

Det bemærkes, at denne udtalelse alene omfatter Sct. Michaelis Kirkes interesser og ikke anden fast ejendom, som menighedsrådet måtte bestyre. Såfremt menighedsrådet måtte vurdere, at interesser knyttet til anden kirkelig ejendom vil være påvirket af planforslaget, vil kommunen høre nærmere direkte fra menighedsrådet.

MEDVENLIGHILSEN  
MARIAHALKENLINEMANN  
ADMINISTRATIVMEDARBEJDER



HADERSLEV STIFT 100 ÅR  
1922 - 2022

RIBELANDEVEJ 35-37 · 6100 HADERSLEV  
MAHL@KM.DK · HADERSLEVSTIFT.DK  
TLF. 74522025 · DIREKTETLF. 73524596

[Se hvordan vi behandler personoplysninger i Haderslev Stift.](#)

#### Søfartsstyrelsen

Til Trafikstyrelsen og Fredericia Kommune

Vedrørende Fredericia Havneudvidelse:

Trafikstyrelsens journal nr. 2021-008313  
Søfartsstyrelsens sags nr. 2022155412

Søfartsstyrelsen har modtaget høring vedr. udvidelse af Fredericia Havn.

Søfartsstyrelsen varetager den sejladssikkerhedsmæssige del af VVM-redegørelsen, da ændrede sejladsforhold i forbindelse med projektet kan skabe en risiko for forurening fx i tilfælde af en søulykke.

For at imødekomme ovenstående skal involverede entreprenører mv., at lave en screening af sejladssikkerheden inden projektet sættes i værk. Dette kan gøres ved at udfylde skema for vurdering af sejladssikkerhed ved arbejder til søs, og indsende det til Søfartsstyrelsen. Der henvises samtidig til bekendtgørelse 1351 af 5. december 2013 om sejladssikkerhed ved entreprenørarbejder og andre aktiviteter mv. i danske farvande.

Ovennævnte vurderingsskema og bekendtgørelse findes på Søfartsstyrelsens hjemmeside her: <https://www.soefartsstyrelsen.dk/sikkerhed-til-soes/sejladssikkerhed/entreprenoerogaver-til-soes>, hvor der desuden findes generelle retningslinjer fx omkring varsling af arbejdet i Efterretninger for Søfarende, afmærkningsforhold og hvis der i forbindelse med arbejdet, er behov for etablering af forbuds-/arbejdsområde.

Ændring af afmærkning eller etablering af ny afmærkning, skal på forhånd godkendes af Søfartsstyrelsen.

Med venlig hilsen  
**Morten Rosleff Bækmark**  
Konsulent

Søfartsstyrelsen  
Sikre farvande  
Dir. tlf.: 72 19 61 38

E-mail: [mba@dma.dk](mailto:mba@dma.dk)

  
**SØFARTSSTYRELSEN**  
Caspar Brands Plads 9  
4220 Korsør  
Tlf.: 72 19 60 00

Web: [www.soefartsstyrelsen.dk](http://www.soefartsstyrelsen.dk)

## Arbejdstilsynet

Svar på lokalplanshøring - udvidelsen af Fredericia Havn

Arbejdstilsynet kvitterer for modtagelse af høringsbrev vedr. udvidelse af Fredericia Havn.

Arbejdstilsynet har ingen bemærkninger til det fremsendte.

Venlig hilsen

Flemming Lindegaard

## Beredskabsstyrelsen

BRS sagsnr. 2023/000641

Til Fredericia Kommune

Beredskabsstyrelsen har modtaget Fredericia Kommunes høring over miljøvurderingen af Fredericia Havneudvidelse. Hoveddokumentet i høringen er miljøkonsekvensrapporten af 11. oktober 2022 udarbejdet af Sweco.

Beredskabsstyrelsen har følgende bemærkninger hertil:

•Styrelsen forstår projektet sådan, at der efter udvidelsen vil være større aktiviteter med containere, herunder at der etableres et større containerareal end hidtil. Det fremgår, at disse containere kan indeholde farligt gods.

Er der foretaget en vurdering af, om virksomheden, der driver containerarealet, bliver risikovirksomhed som følge af henstilling af flere containere, der evt. kan indeholde farligt gods? Risikobekendtgørelsen finder også anvendelse for områder, hvor der sker jævnlig midlertidig henstilling af farligt stoffer.

Arealer med jævnlig henstilling af containere med farligt gods, der indeholder brand- eller eksplosionsfarlige stoffer, kan også være omfattet af de almindelige bestemmelser i beredskabslovgivningen, hvilket bl.a. kan indebære afstandskrav til naboskel, hvad enten skellene er reelle eller fiktive.

•Det fremgår af afsnit 11.1 i miljøkonsekvensrapporten, at der i forbindelse med gennemførelsen af projektet gennemføres restriktioner i forhold til henstilling af containere med farligt gods i nærheden af nabovirksomheden Samtank A/S. I samme afsnit vurderes det, at en placering af farligt gods i en afstand af mindst 80 m fra Samtanks tankanlæg vil eliminere en evt. dominoeffekt. Beredskabsstyrelsen finder det relevant med sådanne restriktioner, men savner oplysning om, hvad der vil blive anvendt som hjemmelsgrundlag, og hvor restriktionerne vil blive fastholdt juridisk for eftertiden.

**Allan Thomsen**  
Souschef

**BEREDSKABSSTYRELSEN**  
Brandforebyggelse  
Datavej 16, 3460 Birkerød  
Telefon + 45 7285 2000 / Direkte +45 7285 2269  
E-mail: [BRS-AT@brs.dk](mailto:BRS-AT@brs.dk)  
[www.brs.dk](http://www.brs.dk)

## Trekantområdet Brandvæsen

*Vi har modtaget mulighed for at komme med hørings svar til udvidelse af kaj 19 og etablering af ny kaj 23, på havnen i Fredericia.*

*Vi har i den forbindelse vurderet at projektet ikke giver anledning til kommentarer fra vores side.*

Venlig hilsen

### **Arne Christensen**

Beredskabsinspektør



Forebyggelse | Caspar Müllers Gade 2-4, 6000 Kolding

Mobil: 40 89 88 14

[arne.christensen@trekantbrand.dk](mailto:arne.christensen@trekantbrand.dk)

[www.trekantbrand.dk](http://www.trekantbrand.dk)

## Sydøstjyllands Politi

*Vedrørende udvidelsen af Fredericia Havn — sagsnr. 22/3045*

*Ved brev af 23. november 2022 har Fredericia Kommune anmodet om Sydøstjyllands Politis bemærkninger til miljøkonsekvensrapporten, herunder bilagsrapporter, vedrørende den planlagte udvidelse af Fredericia Havn samt kommunens udkast til tilladelse efter miljøvurderingslovens § 25.*

*Sydøstjyllands Politi noterer sig indledningsvis, at projektet er beliggende mindre end 500 meter fra risikovirksomheden Samtank AIS, hvorfor Fredericia Kommune som planmyndighed skal inddrage hensynet til risikoen for større uheld i planlægningen, jf. bekendtgørelse nr. 371 af 21. april 2016 om planlægning omkring risikovirksomheder.*

*Sydøstjyllands Politi noterer sig i forlængelse heraf, at det fremgår af miljøkonsekvensrapporten, at den maksimale konsekvensafstand ikke ændres ved projektets gennemførelse, at de ændringer, som havneudvidelsen forventes at indebære, vil medføre en reduktion i antallet af personer inden for den maksimale konsekvensafstand, samt at udvidelsen vil medføre en mindre forøgelse i antallet af personer, som opholder sig inden for risikozonen, idet den øgede containertrafik skal håndteres, men at denne mindre forøgelse vurderes at være nødvendig for arbejdets udførelse og uden væsentlig betydning for den samfundsmæssige risiko.*

Det bemærkes hertil, at Sydøstjyllands Politi noterer sig, at der i forbindelse med havneudvidelsen vil blive fastsat restriktioner i forhold til henstilling/placering af farligt gods, således at farligt gods fremad rettet skal placeres mindst 80 meter fra Samtank AIS, hvilket efter det oplyste minimerer risikoen sammenlignet med de nuværende forhold og samtidig angiveligt eliminerer en mulig dominoeffekt.

For så vidt angår trafikafvikling skal Sydøstjyllands Politi gøre opmærksom på, at sammenblandingen af lastbiltrafikken på og omkring havneområdet kan udgøre en sikkerhedsrisiko, idet lastbilerne medbringer forskelligt farligt gods såsom benzin, gas og gødning, der i forbindelse med færdselsuheld risikerer at blive blandet sammen. Sydøstjyllands Politi skal endvidere henstille til, at der snarest muligt etableres fysisk påkørseissikring af rørbroen over Vesthavnsvej, idet projektets gennemførelse vil medføre en forøgelse af lastbiltrafikken på Vesthavnsvej.

Endelig skal Sydøstjyllands Politi bemærke, at pumpestationen ved Olievej ikke ses at være behandlet i det fremsendte materiale og på den baggrund henstille til, at det vurderes, hvorvidt pumpestationen eventuelt påvirker vurderingerne indeholdt i miljøkonsekvensrapporten.

Med venlig hilsen

  
Jørgen Abrahamsen  
Politidirektør

### **Banedanmark**

Til Fredericia Kommune

Banedanmark har ingen bemærkninger til udvidelsen af Fredericia Havn, idet afstanden fra udvidelsesområderne til BDK-ejet eller BDK-forvaltet infrastruktur anses for stor til at få betydning for BDKs projekter, arbejdspladser eller sidespor i øvrigt.

Venlig hilsen

Banedanmark

### **Nye Borgerlige**

Karsten Byrgesen, Nye Borgerlige.

Regionsrådsmedlem Region Syddanmark og - og byrådsmedlem i Fredericia

Tlf.: 5069 3436. Mail: karsten.byrgesen@fredericia.dk

24. januar 2023

Vedr.: Høringssvar til udvidelse af Fredericia havn (lokalplan 387 m. tillæg samt miljøvurderingsrapporten).

Det er påfaldende, at sagskomplekset om havneudvidelsen syntes at køre i et lukket kredsløb, hvor Fredericia Kommune, der er største ejer af Fredericia havn (ADP med 89%), er godkendende myndighed, baseret på ADP rådgiver (SWECO).

*Den uvildige og helt nødvendige kritiske instans er ikke til stede, i det ejeren godkender sig selv. Der er ikke armslængde afstand. Hvorledes sikres det, at der er en udenforstående instans, der uvildigt vurderer samtlige aspekter af projektet?*

*Støjmur mod øst i tyve meters højde.*

*Hvilke negativ effekt/gener (støj og vind) vil naboer mod øst kunne se frem til når havnen er i drift og vinden blæser fra en vestlig retning med en lav til stærk styrke?*

*Miljøvurderingsrapporten beskriver i nogen omfang, de støjmæssige og visuelle effekter af støjmuren. Imidlertid er der ikke beregninger på effekten af akkumulerede vinde, der selv ved svag vind fra en vestlig retning må formodes, at kunne skabe turbulens over- og ved enderne - af muren og ind i Kanalbyen.*

*Samme forhold er gældende for støjen der bæres af vinden, der ligeledes vil ramme Kanalbyen sporadisk og efter omstændighederne med en betydelig styrke, der vil overgå støjgrænserne i bebyggede nabo områder.*

*Udgravning af havnebassin 19 og 23.*

*Hvorfor er der valgt en manuel udgravning med grab, frem for en sugning, der ikke spreder sedimentet (giftigt og gødende bundmateriale), så det trods kompenserende tiltag, spredes ud i Lillebælt, og*

*Hvorledes håndteres opgravet forurenede vand i forbindelse med lastning på skib/pram/ Lastvogn?*

*Kystvandsområdet Lillebælt har en ringe økologisk tilstand (Fredericia Kommunes miljøvurdering side. 84), hvilket betyder, at der ikke er mål opfyldelse for kystvandsområdet.*

*Miljøvurderingsrapporten beskriver hvorledes sedimentet fra udgravningerne vil spredes ud i Bæltet og bundfældes, hvilket blot – med den valgte teknologi vil forværre Bæltets eksisterende tilstand og skade en i forvejen udfordret flora og fauna (bl.a. fyttoplanton og bentiske invertebrater).*

*Forurening i eksisterende bundmiljø i havnebassinerne / hydraulisk modellering og Sediments spredning*

*Hvorledes separeres de opgravede bundmaterialer, der varierer over stærkt giftige forbindelser (TBT m.fl. (500 m<sup>3</sup> / 900 tons)), stærkt gødende sediment (Gytje) og øvrige materialer, der er konstateret i bunden af bassin 19 og 23.*

*Håndtering af særligt giftigt bundmateriale*

*Hvorledes håndteres det særligt giftige bundmateriale, der er for farligt til at blive spulet ind i deponiet i Aalborg havn (opgravning, separation, håndtering på land/skib/landtransport/destination/nedbrydning og mulig genanvendelse?)*

*Det kan læses, at materialet kan deponeres i havnen bag kaj 19, eller transporteres bort på lastvogn, hvilket rejser spørgsmålet om håndteringen og miljøsikring af omkringliggende natur/arealer m.m. Der hersker uklarhed omkring, hvad der skal ske med materialet.*

*Indvinding af sand/sten fra havbunden i Lillebælt.*

*Hvorfor anbefales det at indvinde maritime råstoffer, når kystvandsområdet Lillebælt i forvejen har en ringe økologisk tilstand og en udgravning blot vil gøre slemt værre.*

*Hvorfor er der ikke skitseret/anbefalet alternative løsninger?*

*Hvorledes skal det forstås, at "indvindingen vil blive fordelt over 2 kalenderår, og af*

*Hvilken årsag?*

*Der er bevis for, at råstofindvinding fra havbunden er dybt skadelig og medfører en varig ødelæggelse af havbunden som leve- og udviklingssted for maritimt liv og flora. I udkast til §25 tilladelsen, pkt. 4.5.1. (FA kommune) slås det fast, at "sand og grus forventes at komme fra eksisterende råstofdepoter på havet, men det vil afhænge af den valgte leverandørs tilgang". Det giver ikke er ordentligt og retvisende billede af råstofforsyningen, at det baseres på "leverandørens tilgang". Det skal præciseres, hvad og hvor råstofferne kommer fra og, hvilke alternativer der var overvejet.*

*LVG / TOG*

*Hvad er forklaringen på, at der reelt ikke realitetsbehandles muligheden i at anvende togtransport som aflastning?*

*Hvilke muligheder/begrænsninger ses der ved anvendelse af godstog?*

*Støjpåvirkning fra lastvognstrafik*

*Hvordan kan rapporten konkludere, at "Stigningen i trafikstøj vurderes at være ubetydelig da den ikke vil være hørbar", når intensiteten på landevejene øges med 21%?*

*Havnens udvidelse vil medføre en betydelig forøgelse af lastvognstrafik gennem byområderne i Fredericia. Der bør tilføres en dokumentation for, at der ikke kommer mere trafikstøj.*

*Rapporten kan læses således, at den forøgede tunge trafikmængde hverken kan ses, høres eller mærkes. Imidlertid vil den forøgede tunge trafikmængde i følge miljøvurderingsrapporten betyde, at der vil passere en lastvogn gennem Erritsø, hvert 31. sekund døgnet rundt. Det betyder, at der reelt ikke bliver ophold i trafikstøjen, hvilket er særdeles hørbart. Et vigtigt forhold som rapporten ikke behandler, hvilket den bør.*

*Belysning*

*Hvorfor er der ikke angivet noget om belysninger af arealet, herunder placering af lysmaster.*

*Hvorledes placeres lysmaster m.m.? og*

*Hvad gøres der for at naboer ikke generes af lys?*

*Det er væsentligt for naboerne, at der i forbindelse med etablering af belysning, tages hensyn til, at belysning af området ikke virker blændende uden for havneområdet.*

*Endvidere er det vigtigt for naboerne, at belysningen fra kraner, arbejdskøretøjer m.v. ikke medfører flakkende lyskegler udenfor området, der er omfattet af lokalplansforslaget.*

*Kumulative forhold*

*Hvad menes med ordene "at lægge væsentlige begrænsninger set i forhold*

*til..." – er det vurderet konkret på i hvilken grad Kanalbyen kan blive begrænset?*

*Vedrørende "Miljøvurdering udarbejdet i forbindelse med forslag til kommuneplantillæg 7 og Lokalplan LP 387 – Havneudvidelse".*

*Der anføres i Miljøvurderingen, at "for den fremtidige udvikling af Kanalbyen vurderes lokalplanen for udvidelsen af Fredericia Havn ikke at lægge væsentlige begrænsninger set i forhold til de nuværende forhold, herunder den planlægningsmæssige konsekvenszone omkring området, som er udpeget for virksomheder med særlige beliggenhedskrav".*

KARSTEN BYRGESEN

### **Business Fredericia**

*Høringssvar: Business Fredericia støtter havneudvidelse i Fredericia*

*Business Fredericia støtter en fortsat udvikling af havnen i Fredericia. Havnens udvidelse er essentiel for at kunne fortsætte den positive udvikling af Fredericia som en moderne erhvervs- og handelsby.*

*Havnen har været en essentiel del af byens DNA i mere end 200 år, og med den kommende havneudvidelse står vi overfor en unik mulighed for at udvikle til fremtidens generationer. Ydermere bliver Fredericia Havn og ADP A/S vital for den grønne omstilling på den nationale- og internationale scene.*

*Havnen er en central aktør i udviklingen af erhvervslivet, hvor særligt de multimodale muligheder de senere år har fået såvel nationale som internationale virksomheder til at kigge mod Fredericia. Det betyder både nye arbejdspladser, men også med den rigtige indsats, bosætning.*

*En udvidelse af Fredericia Havn vil samtidig lægge fundamentet for fremtidens arbejdspladser, men også for, at Fredericia kan blive Danmarks grønne hub. Allerede i dag servicerer havnen hele Region Syddanmark med eksport og import. Det er med til at gøre Produktionsdanmark konkurrencedygtig.*

*Derudover vil vi som forbrugere stadig have et større behov for at sejle gods, og her er Fredericia ikke kun et knudepunkt på landsiden, men også på vandsiden.*

*Læg dertil, at ADP A/S også arbejder med et af de mest ambitiøse power-to-x-projekter, der vil forandre Fredericia til en central grøn by i Nordeuropa.*

*Netop det grønne er også i fokus, når vi læser, hvordan man vil udvide havnen. Der er arbejdet med en havneudvidelse med omtanke, hvor man gør det så grundigt og ambitiøst som muligt, når man har valgt ikke at klappe materialet, men derimod bruger en nuvel dyrere, men miljøgodkendt løsning.*



*Derfor konkluderer Business Fredericia, at havneudvidelsen tager tilpas hensyn til naturen, samtidig med, at der er mulighed for en fortsat stærk erhvervsudvikling i hele Region Syddanmark med Fredericia som et knudepunkt.*

## **Danske Havne**

*Høringssvar til Miljøkonsekvensrapport og lokalplan 387 om udvidelse af Fredericia Havn.*

*Danske Havne takker for muligheden for at kunne afgive høringssvar til Miljøkonsekvensrapport og lokalplan nr. 387 vedr. udvidelse af Fredericia Havn.*

*Vi vurderer, at Fredericia Havn er en havn af national betydning som kritisk infrastruktur, både som havn for transport af varer og som energihub.*

*75 procent af al dansk udenrigshandel sker med skib via en dansk havn, og med Fredericia Havns vækst ikke mindst på containerområdet har havnen afgørende betydning for forsyningsikkerheden.*

*Der mangler eller kommer til at mange plads i de danske havne i al almindelig. Et fænomen, der strækker sig ud i det meste af Europa.*

*Danske Havne ser ikke mindst også af den årsag positivt på lokalplanforslag 387 om udvidelse af Fredericia Havn.*

*Generelle bemærkninger:*

*Fredericia Havn er vigtig dansk infrastruktur, hvor ADP nu er ved at fremtidssikre både kapaciteten til væksten i miljørigtige transportformer som container og færgegods.*

*Udvidelsen af Fredericia Havn er vigtigt samfundsmæssigt, fordi man udvikler den eksisterende infrastruktur til det, vi gerne vil have mere af i fremtiden – "mere gods på sø".*

*Transport med skib er 15 gange mere klimavenligt end transport på vej, og bidrager desuden til at afhjælpe trængselsudfordringer på det danske vejnet.*

*De planlagte to udvidelser af Fredericia Havn vil desuden medføre konkurrencefordele ikke bare for Fredericia men for danske im- og eksportvirksomheder, der betjener sig af havnen og kan udnytte samspillet mellem vand, skinner og vej.*

*Havnens beliggenhed i vækstregionen Trekantsområdet er en klar fordel. Vi vurderer det som afgørende, at havnen sikres mere plads. Plads er det nye, nødvendige tilbud, havne skal have på hylderne i konkurrence med udenlandske, større havne i både Tyskland, Holland, Belgien, Storbritannien, Sverige og Polen.*

*Havne som Fredericia Havn er afgørende omdrejningspunkter for både grøn omstilling, import/eksport, jobskabelse og vækst.*

*Med havneudvidelsen etableres landstrømsanlæg, som vil give reduktioner i CO2 udledningen til stor gavn for nærmiljøet og reduktioner i støjpåvirkningen.*

*ADP A/S har med Fredericia Havn og Taulov Dry Port skabt Danmarks multimodale knudepunkt, som udvikles med grønne løsninger og infrastruktur til omstillingen af transportsektoren.*

*Infrastrukturen i området med Fredericia Havn, motorvejsnettet, jernbanenettet samt Billund Lufthavn i oplandet betyder, at transportknudepunktet Taulov Dry Port forventes at udvikle sig yderligere og tiltrække flere virksomheder og arbejdspladser.*

*Havneudvidelsen vil yderligere understøtte en bæredygtig udvikling af transportsektoren og skibsfarten og sikre udviklingen af den multimodale styrkeposition.*

Med venlig hilsen

Søren Søndergaard  
Presse- & Kommunikationschef



**Danske Havne**

Bredgade 23, 2.tv.

DK-1260 København K

Mobil 2020 8615

[tkp@danskehavne.dk](mailto:tkp@danskehavne.dk)

<http://danskehavne.dk>

**DI Transport og Danske Shipping- og Havnevirksomheder**

*DI Transport og Danske Shipping- og Havnevirksomheder vil gerne bakke op om udvidelsen af Fredericia Havn. Der er tale om to udvidelser - en forlængelse af den eksisterende containerterminal ved Kaj 19 og etablering af nye ro/ro-lejer til håndtering af lastbilsgods ved Kaj 23. Begge projekter er gode og vigtige for at fremtidssikre transportkapaciteten via Fredericia Havn og dermed det lokale og regionale erhvervslivs transportforbindelser med omverdenen. Fredericia Havn er et vigtigt transportknudepunkt og én af Danmarks største og dybeste erhvervshavne. Projektet styrker derfor dansk udenrigshandel og dansk erhvervsliv - og giver dermed klare gevinster for Fredericia, for Trekantsområdet og for resten af Danmark. De to udvidelser ligger inden for rammerne af den bestående erhvervshavn og giver således en mere effektiv udnyttelse af det eksisterende havneområde.*

*Vi noterer os det omfattende materiale, der ligger til grund for udvidelserne, og har fuld tillid til, at projektet kan vedtages og gennemføres på et oplyst grundlag.*

*Vi noterer os desuden undersøgelsens konklusioner om, at de miljømæssige effekter vil være begrænsede, og i hovedsagen midlertidige i anlægsfasen, og at der kan etableres afværgeforanstaltninger.*

*Dette summeres på god vis op i undersøgelsens egen konklusion: "Det vurderes sammenfattende, at der ikke vil kunne ske væsentlige påvirkninger på det omgivende miljø ved udvidelsen af Fredericia Havn."*

*Derfor kan projektet trygt vedtages og gennemføres, og DI Transport og Danske Shipping- og Havnevirksomheder giver det hermed sin anbefaling.*

Med venlig hilsen

Rune Noack

Transportpolitisk Chef  
DI Transport  
Jakob Svane Sekretariatschef  
Danske Shipping- og Havnevirksomheder

## DTL

Til Fredericia Kommune,

Fredericia har en god central placering i Danmark, og en effektiv havn i området spiller en vigtig rolle i den samlede internationale godslogistik ind og ud af Danmark og med Trekantsområdet som et vigtigt og central beliggende område med mange transport- og logistikaktiviteter. Både i Danmark og med EU-briller er det vigtigt at udvikle de intermodale godstransporter (vej, bane, sø), og der spiller containerne som lastbærere en afgørende rolle. En udvidelse af netop containerkapaciteten synes derfor en god vej at gå, ikke mindst ud fra overordnede mål om øget bæredygtighed i godstransporterne. Det vil fx være et stort fremskridt, om flere containere til/fra Danmark kunne håndteres via Fredericia fremfor at skulle køres med lastbil til og fra fx Hamborg eller andre Nordsøhavne i Tyskland, Holland og Belgien.

Det er i øvrigt ikke et meget stort projekt, og fx hedder det i sammenfatningen i hovedrapporten side 317 Miljøkonsekvensrapport udvidelse af Fredericia Havn.pdf (trafikstyrelsen.dk):

Trafikafvikling: Der er ikke fundet kumulative effekter i forbindelse med projektet. Det konkluderes, at trængsels- og trafikafviklingsproblemerne ikke forværres som følge af udvidelsen af Fredericia Havn, da trafikmængden kun stiger med 0,3 % som følge af havneudvidelsen, hvilket er væsentligt lavere end de daglige udsving der er i trafikken og som kan være omkring 10 % i spidstimerne.

Konklusionerne vedr. støj og luftforening giver heller ikke anledning til bekymringer i DTLs optik. DTL har ikke forholdt sig til de øvrige miljøvurderinger, men det overordnede billede ser fornuftigt ud.

Med venlig hilsen

**Ove Holm**  
**Underdirektør**  
**Erhvervspolitisk chef**

DTL - Danske Vognmænd  
Grønningen 17, mezz  
1270 København K  
Tlf.: +45 7015 9500  
Mobil: +45 2344 2909



## **SDK A/S**

SDK Shipping har siden 1876 – i næsten 150 år - været aktive og arbejdet på Fredericia Havn. SDK Shipping A/S er i dag en del af SDKFREJA A/S koncernen, der årligt omsætter for ca. 5 mia. Kr.

Fire hovedpunkter for os gør, at den foreliggende havneudvidelse er en virkelig god ide:

- Gennemføres havneudvidelsen som den foreligger, vil havnen blive en væsentlig mere sikker arbejdsplads end i dag, da der ganske enkelt vil blive smidigere transport af gods på havnearealet. Sikkerhed for vore medarbejdere er øverst på vores dagsorden.
- En modernisering af havnens infrastruktur vil i høj grad mindske den interne transport af gods og optimere logistikken på havnen, Det øger produktiviteten ved at vi kan arbejde endnu smartere end i dag.
- Støjniveauet vil blive sænket fra havneaktiviteterne, da fremtidige landstrømstilslutning for Ro/Ro og containerskibe vil tillade at skibenes motorer kan slukkes ved kajen – ligesom mere effektiv trafik og transport af gods på havnen ligeledes mindsker støjen.
- Etablering af landstrømsanlæg og mere effektiv logistik og transport vil mindske CO2 udledningen fra havneaktiviteterne – Noget vi alle har pligt til at bidrage til, hvor vi kan.

Dette blot for at opsummere – og gentage – vores yderst positive tilkendegivelse overfor de planer for havneudvidelse, som foreligger i det nærværende forslag.

Hvis man har yderligere spørgsmål, står undertegnede til rådighed

Med venlig hilsen / Best regards  
**SDK Shipping A/S**

Lars Jespersen  
CEO

Email: [lj@sdkgroup.com](mailto:lj@sdkgroup.com)

Direct : +45 7620 6006  
Mobile: +45 2031 8578



Tel. +45 7620 6000  
Oceankajen 12 | DK-7000 Fredericia | CVR.: 43785028  
[www.sdkgroup.com](http://www.sdkgroup.com)

## **Fredericia Shipping A/S**

Til Fredericia kommune vedr. Høring om Fredericia havneudvidelse

Fredericia Shipping A/S bakker fuldt ud op om den planlagte havneudvidelse. Vi mener, at udvidelsen er afgørende for den kommercielle, strategiske og operationelle udvikling af Fredericia Havn, virksomhederne på havnen og Fredericia/Taulov-området som strategisk

transportknudepunkt. Udvidelsen af Fredericia Havn herunder udvidelse af kaj 19 (containerterminal) vil være en gevinst for aktiviteterne på selve havnen. Desuden vil der være positive synergieffekter for den generelle erhvervsudvikling og beskæftigelse i kommunen og ikke mindst i Taulov herunder for vores egen Taulov Container- og Baneterminal. Udvidelsen vil bidrage til at flytte godsmængder fra vej til skib og derved reducere klima- og trafikbelastning.

Havneudvidelsen betyder, at havneaktiviteterne vil fylde mere for omgivelserne herunder særligt Kanalbyen. Det stiller store krav til, at anlægsarbejdet og den efterfølgende operation af terminalen tager udpræget hensyn til omgivelserne, herunder at der igangsættes relevante foranstaltninger for at minimere generne for naboer. Fredericia Shipping A/S agter som lokal virksomhed at bidrage og gøre vores bedste for at sikre et godt naboskab med beboere og virksomheder omkring havnen. Vi arbejder allerede nu løbende på at indkøbe støjdæmpende og miljørigtigt materiel, ligesom vi fortsat vil samarbejde med bl.a. ADP om at etablere en baneservice mellem havnen og Taulov Container- og Baneterminal med henblik på at minimere trafikbelastningen i denne korridor.

Vi står til rådighed såfremt der skulle være behov for uddybning af ovenstående.

**Klaus G. Andersen Amalie Laigaard Andersen**

[klaus.g.andersen@fredericiashipping.dk](mailto:klaus.g.andersen@fredericiashipping.dk) [Amalie.laigaard.andersen@fredericiashipping.dk](mailto:Amalie.laigaard.andersen@fredericiashipping.dk)

+45 40 14 22 25 mobile +45 28 45 73 77 mobile



**FREDERICIA SHIPPING A/S**

+45 76 20 20 20 office switchboard

+45 76 20 20 99 office AOH

---

### **Kanalbyen i Fredericia P/S**

**HØRINGSSVAR**

*Vedr. kommuneplantillæg og lokalplan for udvidelse af Fredericia Havn.*

*Kanalbyen har som nærmeste nabo til ADP gennemgået høringsmaterialet med dyb interesse, og vil gerne indledningsvis kvittere for et godt og inddragende samarbejde og proces, i den forberedende fase for udarbejdelse af høringsmaterialet.*

*Kanalbyens overordnede formål er at skabe en attraktiv bydel, der åbner Fredericia mod Lillebælt, og hvor den moderne bydel respekterer Fredericias unikke historie - herunder også havnevirkomheden. Hovedfokus for Kanalbyen i denne høring er, at lokalplanen sikrer*

Kanalbyens fortsatte udviklingen, hvor havnens drift med støj og andre mulige gener ikke begrænser Kanalbyens udvikling, ligesom Kanalbyens udvikling ikke skal begrænse havnens drift.

I sagens natur er det væsentligt for Kanalbyen at understrege, at støj og visuelle forhold er særligt vigtigt, og det noteres med tilfredshed, at det i høringsmaterialet, generelt er godt beskrevet og dokumenteret, og der er taget udgangspunkt i de opførte punkthuse i Sønder Voldgade kvarteret.

Herunder gennemgås Kanalbyens konkrete bemærkninger til høringsmaterialet:

#### Anvendelse af areal

Kommentarer til "Kommuneplantillæg nr. 7 – Havneudvidelse".

I afsnittet vedr. "Befolkning og menneskers sundhed" omtales det at arealerne mellem Vesthavnsvej og Holstensvej frigives til andre formål. Kan det være en anden virksomhed med støjende aktivitet, der kan lokalisere sig der? Hvilke rammer vil gælde for området?

#### Støj og støjgrænser

Kommentarer til "Kommuneplantillæg nr. 7 – Havneudvidelse".

I afsnittet vedr. "Befolkning og menneskers sundhed" Afsnittet omtaler, at det ikke kan udelukkes, at støjen i forbindelse med containerhåndteringen kan indeholde impulser.

Hvad vil man gøre, hvis det efterfølgende viser sig, at aktiviteten giver anledning til impulsstøj?

Hvornår og hvordan vil det blive defineret som impulsstøj, der skal løses ift. hyppighed og støjstyrke?

Hvilken tidsramme vil der være for gennemførelse af foranstaltninger, såfremt, der er impulsstøj?

#### Kommentar til "Bilag 4 Ekstern støj – containerhåndtering"

Afsnit 5.2 – Lydudbredelsesforhold.

Afsnittet beskriver hvordan alle lodrette flader på havnen er forudsat at være lydreflekterende, og overflader udenfor havnens område ikke er lydreflekterende.

Er det korrekt at facader uden for havnens område kan forudsættes ikke reflekterende?

Er der risiko for, at den valgte beregningsmetode undervurderer betydningen af refleksioner fra bygninger udenfor havnens område?

#### Bilag A1 – E3.

Støjudbredelsen er alene beregnet 1,5 meter over terræn, samt på nærmeste boligfacade ved punkthusene i Kanalbyen, som vil være afskærmet af en høj støjvæg. Erfaringsmæssigt stiger støjen som regel i højden på grund af mindre afskærmning.

Er der beregnet støj på andre støjfølsomme bygningsfacader, samt i flere niveauer øst for Gammelhavn?

#### Kommentar til "Bilag 4 Ekstern støj – containerhåndtering"

Afsnit 5.2 – Lydudbredelsesforhold.

Afsnittet beskriver hvordan alle lodrette flader på havnen er forudsat at være lydreflekterende, og overflader udenfor havnens område ikke er lydreflekterende.

Er det korrekt at facader uden for havnens område kan forudsættes ikke reflekterende?

*Er der risiko for, at den valgte beregningsmetode undervurderer betydningen af refleksioner fra bygninger udenfor havnens område?*

*Anvendelse af delområder*

*Kommentar til "Lokalplan LP 387 – Havneudvidelse"*

*Beskrivelse af området:*

*I indledningen fra på side 4-7, beskrives der 6 delområder. I beskrivelsen af anvendelse af delområder samt på kortbilag 1, angives der alene 5 delområder.*

*Det er opfattet således at, det er de 5 delområder, der er gældende i materialet, og der er således henvist hertil i de følgende punkter.*

*Delområde 4, §3.8.*

*Det beskrives at delområdet alene må anvendes til kontor og liberalt erhverv i miljøklasse 2-3 og kaj til servicefartøjer som lodsbåd og kulturelle aktiviteter.*

*Ud over at der i §7.5 er anført maks. højde og bebyggelsesprocent, er der ikke mange restriktioner for området. Hvordan vil der blive sikret sammenhæng til lokalplan 332 for Sønder Voldgade Kvarteret?*

*Lokalplanområdet omfatter aktiviteter hvor støjkravene er maks. 70 dB, og naboområdet er et bolig- og erhvervsområde med støjkrav på 55/45/40 dB. Hvilke støjkrav vil der være for område 4?*

*Belysning*

*Kommentar til "Lokalplan LP 387 – Havneudvidelse" §6 "Tekniske anlæg og forsyning".*

*Belysning:*

*Der ses ikke angivet noget om belysninger af arealet, herunder placering af lysmaster. Det er væsentligt for Kanalbyen, at der i forbindelse med etablering af belysning, tages hensyn til, at belysning af området ikke virker blændende for naboer og beboere uden for området. Endvidere er det vigtigt for Kanalbyen, at belysningen fra kraner, arbejdskøretøjer m.v. ikke medfører flakkende lyskegler udenfor området, der er omfattet af lokalplansforslaget.*

*Klimasikring*

*Kommentar til "Lokalplan LP 387 – Havneudvidelse" §6 "Tekniske anlæg og forsyning".*

*I §6.4 er der angivet princip for klimaskærm, der er vist på kortet.*

*Kortudsnittet på side 40 angiver ikke sammenhængen til klimasikringen øst for Norgesgade og hvordan det sikres, at der ikke trænger vand ind imellem de 2 klimasikringer, og derved risiko for at vand løber ind mellem de to klimasikringer og ind til den gamle fiskerihavn, bagom den klimasikring der udføres i forbindelse med Kanalbyen.*

*Bebyggelsens ydre fremtræden*

*Kommentar til "Lokalplan LP 387 – Havneudvidelse" §8 "Bebyggelsens ydre fremtræden".*

*§8.1 omhandler facader på det kommende byggeri.*

Beskrivelsen tager umiddelbart udgangspunkt i det der er bygget vest for Norgesgade. Det er i materialet begrænset beskrevet, hvilken regulering der vil være for bygningers udtryk. Kanalbyen vil foreslå at byggeri tæt på Kanalbyen i højere grad relaterer sig til byggeriet i Sønder Voldgade Kvarteret i materialevalg og udtryk. En eventuel bebyggelse på "Delområde 4" kommer til at ligge udenfor støjskærmen, og skal ses i en sammenhæng med den bebyggelse, den bliver en del af.

§8.2 omhandler støjafskærmningen og udtrykket af den.

Det fremgår at på strækning E – F (stykket hvor støjafskærmningen er 20 meter høj), må den udføres i beton. Her må støjafskærmningen opføres uden transparente felter.

Kanalbyen vil foreslå, at der hvor støjafskærmningen bliver højest og mest markant, bliver der udført transparente felter i afskærmningen, så en betragter fra den østlige side, har en fornemmelse af lys/skygge og silhuetter på den modsatte side.

Kanalbyen finder det vigtigt at trælameller, der monteres på afskærmningen spiller ind i det mønster, der er på den øvrige del af afskærmningen.

Det foreslås, at der langs Norgesgade, laves et beplantningsbælte foran afskærmningen i lighed med det der beskrives langs Holstensvej.

*Kumulative forhold*

Vedrørende "Miljøvurdering udarbejdet i forbindelse med forslag til kommuneplantillæg 7 og Lokalplan LP 387 – Havneudvidelse".

Der anføres i Miljøvurderingen, at "for den fremtidige udvikling af Kanalbyen vurderes lokalplanen for udvidelsen af Fredericia Havn ikke at lægge væsentlige begrænsninger set i forhold til de nuværende forhold, herunder den planlægningsmæssige konsekvenszone omkring området, som er udpeget for virksomheder med særlige beliggenhedskrav".

Hvad menes med ordene "at lægge væsentlige begrænsninger set i forhold til..." – er det vurderet konkret på i hvilken grad Kanalbyen kan blive begrænset?

*Containerhåndtering*

Det angives i "Miljøvurdering udarbejdet i forbindelse med forslag til Kommuneplantillæg 7 og Lokalplan 387 – Havneudvidelse" afsnit 8.3.3 at:

"støjberegningerne er baseret på driftsoplysninger fra ADP A/S omkring nuværende og fremtidige aktiviteter, samt støjmålinger udført af Sweco på de aktuelle aktiviteter og driftssituationer"

Vil de oplyste driftsoplysninger indgå som vilkår for tilladelsen for havneudvidelsen?

I afsnittet beskrives forhold omkring impuls støj, dette er ligeledes berørt i afsnit 9.1.

Det anføres omkring impulsstøj at der indarbejdes 2 tiltag i projektet – men samtidig angives det, at hvis der mod forventning findes impulser i støjen, der udløser tillæg, skal der findes en løsning til at håndtere dette. Det syntes umiddelbart uklart, hvad er gældende – er der allerede indarbejdet løsninger?

Hvilken tidsfrist vil ADP få til udbedring, hvis der mod forventning, vil være situationer i håndteringen, der udløser tiltag?

*Skibsstøj*



Det angives i "Miljøvurdering udarbejdet i forbindelse med forslag til Kommuneplantillæg 7 og Lokalplan 387 – Havneudvidelse" afsnit 8.3.4 at:  
"I den fremtidige situation ved kaj 19 vil der være plads til 2 samtidige containerskibe i dag- og aftenstimerne, mens der om natten tilstræbes ét skibs anløb".  
Hvordan skal "tilstræbes" forstås, og hvordan sikres det at 2 samtidige skibe ikke giver anledning til øget støj i Kanalbyen.

#### Støjskærm

Det angives i "Miljøvurdering udarbejdet i forbindelse med forslag til Kommuneplantillæg 7 og Lokalplan 387 – Havneudvidelse" afsnit 8.3.7 at:  
Der opføres støjskærme som afværgende foranstaltninger.  
I forbindelse med planlægningen af støjskærmen omkring arealet og specielt på det stræk, hvor støjbarrieren er planlagt til en højde på 20 meter, er der her gjort overvejelser på hvilke konsekvenser støjbarrieren giver – specielt den del der er 20 meter høj?  
Hvordan vil vindpåvirkningen hen over den og for enderne af barrieren (der hvor den trapper op/ned) være?  
Specielt bør overvejes den turbulens der er omkring muren og mikroklimaet i nærområdet. Vil den give anledning til en støjudbredelse foranlediget af barrieren under forskellige vindpåvirkninger og vindhastigheder?

#### Miljøkonsekvensrapport

Det angives i bilag 4 – "Miljøkonsekvensrapport – Ekstern støj – Containerhåndtering" at:  
Den maksimale stakhøjde varierer mellem 4 og 5 containere. Ved støjberegningerne er der anvendt en stakhøjde på 3 containere ud fra den gennemsnitlige stakhøjde.  
Hvilken støjmæssig konsekvens har det, når der stables mere end 3 containere?

#### Hydraulisk Modelling og Sediments spredning

Det angives i bilag 12, at der skal bortgraves sediment fra havbunden.  
Kan der i den forbindelse opstå opblanding af sediment i havstrømmene?  
Hvis ja – så er der følgende opmærksomhedspunkter:  
Der er krav til minimumsdybder langs Gl. Havn og Esplanaden – hvem er ansvarlig for eventuelt at uddybe her efterfølgende, hvis der aflejres sediment i forbindelse med arbejdet, og hvem er ansvarlig for forregistrering?  
Er der risiko for miljøfremmede stoffer spreder sig? Hvis ja, hvem er så ansvarlig for overvågning, og varsling af brugere af havnen og kanalerne eksempelvis badende, lystfiskere og SUB-boards/kajakroere?

Med venlig hilsen

Kanalbyen i Fredericia P/S

Formand Carsten

Koch Peter Cederfeld

Anne Mette Rahbek

Karsten Byrgesen

Peter Kirketoft

## **Karréforeningen Langebro**

*Til Fredericia Kommune via mail: kommunen@fredericia.dk*

*Forslag til Kommunepantillæg nr. 7 og lokalplan 387 med tilhørende miljørapport samt Miljøkonsekvensrapport og Udkast til § 25-tilladelse (VVM).  
Fredericia havneudvidelse.*

### *Indledende bemærkninger*

*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 høringssvar, som ønsket af Fredericia Kommune i høringsbrevet dateret den 23. november 2022.*

*Som vi i den første offentlighedsfase tidligere har givet udtryk for, finder vi 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 kaj anlæg. 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.*

*Vi finder også, at det faktum, at Kanalbyen er placeret mellem 2 støjende industrivirksomheder, ADP og Crossbridge Energy, er et kæmpe problem for den fremtidige udvikling af det store og ambitiøse byudviklingsprojekt Kanalbyen i Fredericia bymidte. Alle burde være bekendt med, at støj har en enorm stor indvirkning på menneskers sundhed og helbred. Det er længe videnskabeligt bevist, at støj dræber.*

*Derfor er vi ikke i tvivl om, at det vil være et alvorligt tilbageskridt i Fredericia Kommunes ambitioner og ønsker om at være en attraktiv bosætningskommune.*

*Udvidelsen vil medføre betydeligt flere skibs anløb og ikke mindst skibs anløb, der kommer tættere på bebyggelsen på Langebro. Hvilket 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-og/eller hjælpemotorer. Samtidig vil den større aktivitet også medføre en stigning i trafikken omkring Gl.Havn, hvor slæbebådene ofte ligger med tændte motorer og forurener med støj og farlige partikler.*

*Vi finder derfor, at der i den kommende planlægning skal være betydeligt større fokus på at sikre, at det fortsat er muligt at kunne bo og leve i Kanalbyen. Allerede nu er der betydelige udfordringer med støj fra containerhåndteringen og ikke mindst skibs anløbene. Fredericia Kommune er bekendt med de mange udfordringer, der endnu ikke er løst trods mere end 18 måneders dialog med kommunen.*

*Det er nu også endeligt blevet bevist via besværlige aktindsigter, at Fredericia Kommune allerede ved påbegyndelsen af opførelsen af bebyggelsen på Langebro konsekvent så bort fra gældende regler om støjforhold i Lokalplan 332, og har tilladt opførelse af bygninger på ulovligt grundlag, undladt at sikre, at støjforholdene var i orden inden udstedelse af ibrugtagningstilladelser, samt sikret sig at en tidligere planlagt og aftalt støjmur var opført.*

*Desværre et noget broget og rodet forløb i Fredericia Kommune som vi stadig forfølger fra Karréforeningens side. Vi forventer derfor, at byrådets medlemmer beder Teknisk Forvaltning om at redegøre for det forløb inden endelig stillingtagen til havneudvidelsen. Vi ser desværre frem til, at flere klager der ender i Ankestyrelsen, ikke er afgjort inden den endelige beslutning.*

*Efter Karréforeningens opfattelse, bør byrådets beslutning afvente afslutningen af de mange klager med opsættende virkning.*

#### *Bemærkninger til høringsudkastene*

*Vi har følgende bemærkninger til høringsudkastet, Fredericia Kommunes udkast til § 25 tilladelsen, udkast til Lokalplan 387 samt Kommuneplantillæg nr. 7:*

- Vi stiller spørgsmålstejn ved om støjklagerne er, målt i den rigtige højde over terrænen, idet beregningerne ikke udviser det retvisende resultat grundet stablingshøjden. Men hvordan i fremtiden.*
- Vi forventer, at Fredericia Kommune tager stilling til, hvorledes man vil håndtere den impulsstøj, som man allerede nu stiller sig tvivlende overfor.*
- Vi har tidligere gjort opmærksom på det uheldige i, at ADP A/S "går lige til strengen" med støjberegningerne. Vi forudser derfor en lang række klager efterfølgende. Klager som efterfølgende måske viser, at vi rent faktisk kommer til at opleve et støjhelvede på op til 43 dB på grund af usikkerhed i målingerne. En tolkning i lovgrundlaget som Fredericia Kommune allerede idag anvender i meget stor udstrækning i forbindelse med vores mange klager.*
- Fredericia Kommune nedlægger påstand om, at ansøger har ret i, at det er facaderne på vores bebyggelse, som er grænsen for hvor støjen skal beregnes. Dette kan vi ikke anerkende, idet Miljøstyrelsen har udtalt, at støjen skal beregnes i virksomhedens skel. Trods dette fastholder og vurderer Fredericia Kommune, at vores facader er målepunktet. Fredericia Kommune har til dato ikke kunnet dokumentere lovhjemmel til denne afgørelse. Derfor kan vi ikke anerkende de udførte støjberegninger før, der foreligger en lovhjemlet afgørelse om, at det er vores facader, der er målepunktet.*
- Vi forventer, at Fredericia Kommune fastsætter krav til en maksimal stablingshøjde af containerne på op til 5 containere. Af udkastet til § 25 tilladelsen fremgår det ikke som et krav. Kun en konstatering af, at de nuværende reachstakere kun er egnede til 5 lag. Derfor ønskes et formelt krav til stablingshøjden.*
- Vi forventer, at Fredericia Kommune fastsætter krav til placeringen af containere der indeholder farligt gods i henhold til gældende nationale og internationale transportregler. Vi ønsker, at disse placeres mindst 300 meter fra beboelsesbygninger.*
- Vi forventer, at placeringen af kølecontainere sker længst væk fra bebyggelsen på Langebro. Vi foreslår, at ADP og dens brugere fastholder den nuværende placering af*

Køle-containere. Vi forventer endvidere at det sikres, at disse er indregnet i ADPs støjberegninger.

- Vi forventer at der fastsættes krav til belysningen således at bebyggelsen på Langebro samt fremtidig bebyggelse øst for Gl.Havn ikke generes af belysningen i området samt projektørerne på kranerne, der opererer på den kommende kaj.
- Vi forventer, at udførelsen af den kommende støjmur sker i tæt dialog med naboerne således, at muren bliver tålelig at se på. Vi er også meget forbeholdne overfor ADPs og/eller kommunens ønsker om at få transparente felter i muren.
- Vi forventer, at Fredericia Kommune vil stille krav om, at støjvæggen mod Kanalbyen udføres langt tidligere i anlægsfasen. Den må kunne etableres langt tidligere og måske udføres etapevis. Vi ser ingen grund til at ADP ikke som det første påbegynder opsætningen af muren langs Holstensvej og frem mod den nuværende kaj i Vesthavnen. Herved kan ADP og Fredericia Kommune samtidig passende afslutte den mur som man allerede har forudsat i forbindelse med Byrådets godkendelse af Lokalplan 332 tilbage i marts 2017.
- Vi forventer, at der i udkastet til Lokalplan 387 indskrives bygningsregulerende bestemmelser som normal ses i lokalplaner. Det for at sikre, at der specielt i delområde 4 ikke gives mulighed for at opføre bygninger i ringe arkitektonisk stand. F.eks. stålplade beklædte facader o.lign.
- Vi forventer, at der ændres i den maksimale bygningshøjde i delområde 4 (området øst for støjmuren). I udkastet tillades en bebyggelse på op til 24 m. Det finder vi er for højt. Vi foreslår en maksimal bygningshøjde på 20 m svarende til højden på den planlagte støjmur. Samtidigt ønsker vi, at der kun må etableres virksomheder i miljøklasse 1 og 2.
- Vi forventer, at det -så snart det er teknisk muligt- kræves skibe tilsluttet landstrøm. Vi henviser her til, at skibe i fast rutefart kan kræves tilsluttet landstrøm. Nøjagtigt som ADP planlægger at gøre ved det nye RoRO leje. Vi vurderer ud fra de skibs anløb der sker p.t., at der er tale om skibe i fast rutefart, idet det er de samme skibe, der kommer igen og igen.
- Vi forventer beskrevet og fastlagt hvorledes Fredericia Kommune forestiller sig at sanktionere, såfremt skibsstøj overskrider den vejledende støjgrænser.
- Vi forventer beskrevet hvorledes Fredericia Kommune forestiller sig at sanktionere såfremt skibe lægges til kaj med styrbord side og ikke som planlagt bagbordsside. Tilsvarende ønsker vi beskrevet hvorledes Fredericia Kommune forestiller sig at sanktionere såfremt der lægger 2 skibe med tændte motorer (incl. hjælpemotorer) til kaj i tidsrummet fra kl 22:00 til 07:00. Hvem sikrer hvis dette sker, at skibene fjernes fra kaj? Og hvem sikrer, at skibe i nattetimer altid lægges til kaj på den midterste del af kajen?
- Vi er opmærksomme på, at de støjberegninger, der lægges til grund for planlægningen af havneudvidelsen, alene beror sig på modelberegninger. Derfor forventer vi, at Fredericia Kommune stiller krav til, at ADP A/S afsluttende dokumenterer at de vejledende støjgrænser er opfyldt i form af målinger foretaget i den fremtidige driftsfasen af et anerkendt og uvildigt firma, f.eks. FORCE. Tilsvarende ønsker vi, at Fredericia Kommune stiller krav om, at f.eks. FORCE gennemgår det af ADP´s rådgivere udarbejdet materiale omkring støj. Baggrunden herfor er, at Fredericia kommune har et 89 % ejerskab af ADP og, at der derfor kan tænkes et habilitetsproblem med ADPs ansøgning. Vores erfaring med Fredericia Kommunes sagsbehandling af vores klager indtil dato, bærer desværre præg af, at der er et habilitetsproblem omkring kommunens sagsbehandling.

- Vi forventer, at der afsluttende opsættes permanente støjmålere. Vi er opmærksom på, at det godt kan etableres som eksempelvis set ved Flyvestation Skrydstrup.
- 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, skal overholde de vejledende støjgrænser. I udkastet til §25 tilladelsen anføres det flere gange, at støj fra skibe ikke indgår i de landbaserede aktiviteter, der lægges til grund for de udførte støjberegninger. Det tolker vi således, at Fredericia Kommune vælger at se bort fra dette store problem, der ofte har givet anledning til klager fra beboerne på Langebro.
- Benyttelse af dieseldrevne trucks og lastbiler bør på rimelig sigt kræves ændret til mindre støjbelastende og forurenende køretøjer, f.eks. med el-drift.
- Vi forventer, at Fredericia Kommune sikrer, at de indvendige støjforhold overholdes og dokumenteres som det er beskrevet i den gældende Lokalplan 332. Vi er opmærksomme på, at Fredericia Kommune alligevel "ikke mente", det var nødvendigt i forbindelse med ibrugtagningen af vores boliger. Men indtil dato har Fredericia Kommune ikke kunnet dokumentere, at en teksten i en gældende lokalplan åbenbart ikke skal overholdes. Vi afventer forsat en lovhjelmet afgørelse herom.
- Vi forventer svar på, hvorledes Fredericia Kommune forestiller sig, at vi som beboere skal kompenseres for et støjhelvede i 5-6 måneders hvor der rammes spuns og pæle. Det anføres i §25 tilladelsen, at det bliver meget generende med støjniveauer på mellem 70 og 74 dB. Vi har bemærket, at der skal tages særlige hensyn for at imødegå marsvinflugt fra Lillebælt. Men hvad med os som naboer? Vi forudser også udfordringer for byens Michelin restaurant Ti Trin Ned, i særdeleshed under anlægsfasen. Vi ønsker derfor, at ADP pålægges, at indgå i en tæt dialog med naboerne om særligt støjende aktiviteter i anlægsfasen.

#### Afsluttende bemærkninger

Karréforeningen Langebro er stadig af den opfattelse, om ikke det bør undersøges, om ADP kan nøjes med en mindre forlængelse af den nuværende Kaj 19. Afgrænsningsnotatet beskriver en forlængelse på ca. 230 m. 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 derfor forsat spørgsmålstegn 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.

For EF Toldkammeret 7 For EF Skibbroen 12 For EF Toldkammeret 9  
John Iversen Erling Mikkelsen Ib Bertelsen

#### **Karréforeningen Langebro**

Kære medlem af teknisk udvalg.

Idet Karreforeningen Langebro ikke finder at nogle af vores mange input -afgivet i forbindelse med afgrænsningsnotatet- er medtaget i udkastet til §25 tilladelsen, tillader vi os at rette henvendelse til udvalget forud for mødet den 24. oktober 2022.

Karreforeningen har naturligvis ikke haft den fornødne tid til at gennemgå det omfattende bilagsmateriale til pkt. 7 og 8 på udvalgets dagsorden. Og vi er naturligvis også bevist om, at der efterfølgende bliver en offentlig høringsfase.

Men vi har behov for, allerede nu, at gøre opmærksom på følgende bekymringer:

- I udkastet til tidligere nævnte §25 tilladelse anføres det flere gange, at støj fra skibe ikke indgår i de landbaserede aktiviteter der lægges til grund for de udførte støjberegninger. Det tolker vi således, at Fredericia Kommune vælger at se bort fra dette store problem, der ofte har givet anledning til klager fra beboerne på Langebro. Vi er uforstående herfor, idet Fredericia Kommune i skrivelse af den 3. december 2021 bl.a. meddelte således:

“Støjgrænser for virksomheder på havnen: Skibe der ligger til kaj i havn skal ligeledes overholde de vejledende støjgrænser.”

- Vi har på det seneste møde med Fredericia Kommune og ADP A/S udtrykt stor bekymring for, at man “går lige til strengen” med støjberegningerne. Vi forudser derfor en lang række klager efterfølgende.

- Vi ønsker, at Fredericia Kommune stiller krav til, at ADP A/S afsluttende dokumenterer at de vejledende støjgrænser er opfyldt i form af målinger foretaget i driftsfasen af et anerkendt og uvildigt firma, f.eks. FORCE. Tilsvarende savner vi, at Fredericia Kommune stiller krav om, at f.eks. FORCE gennemgår det af ADP´s rådgivere udarbejdet materiale omkring støj.

- Vi ønsker, at Fredericia Kommune, såfremt projektet gennemføres, skal stille krav om, at støjvægge mod Kanalbyen udføres langt tidligere i anlægsfasen.

- Vi ønsker svar på, hvorledes Fredericia Kommune forestiller sig, at vi som beboere skal kompenseres for et støjhelvede i 5-6 måneders hvor der rammes spuns og pæle. Det anføres i §25 tilladelsen, at det bliver meget generende med støjniveauer på mellem 70 og 74 dB. Vi har bemærket, at der skal tages særlige hensyn for at imødegå marsvinflugt fra Lillebælt. Vi forudser også udfordringer for byens Michelin restaurant Ti Trin Ned, i særdeleshed under anlægsfasen. Bør der ikke overvejes alternative løsninger til ramning/ vibrering af spuns?

- Vi ønsker at Fredericia Kommune forlods tager stilling til hvorledes man vil håndtere den impulsstøj som man allerede nu stiller sig tvivlende overfor.

For så vidt angår udkastet til lokalplan 387, har vi følgende bemærkninger:

- Vi finder det ikke rimeligt med en bygningshøjde på op til 25 m i delområde 4. Vi foreslår en maksimal højde på 20 m svarende til højden på den i §25 tilladelsen nævnte støjmur.

- Endvidere finder vi, at der kun bør tillades virksomhed af miljøklasse 1 eller 2 i delområde 4. Vi vil naturligvis, som nævnt indledningsvis, gennemgå og kommentere alt materiale mere detaljeret i den kommende høringsfase hvor vi også vil afgøre, om der skal klages over kommunens afgørelser.

Vi håber, I vil tage godt i mod dette konstruktive indlæg forud for jeres møde i teknisk udvalg den 24. oktober 2022 og ser frem til et godt og konstruktivt samarbejde fremadrettet.

På Karreforeningens vegne

Ib Bertelsen  
formand

Toldkammeret 9,2-3  
7000 Fredericia

### **Bydelsforeningen - Kanalbyen ved Lillebælt**

*Til Fredericia Kommune via mail*

*Høringssvar vedrørende havneudvidelsen*

*Bydelsforeningen er opmærksom på Kanalbyens fremtid.*

*Kanalbyen ligger mellem 2 store industrivirksomheder (Crossbridge Energy og ADP), hvis drift har indvirkning på Kanalbyens beboere og virksomheder, navnlig i forhold til de akustiske forhold.*

*Det er kendt, at støj har stor indflydelse på menneskers helbred og velvære, og det er derfor vigtigt for os, at der er særlig fokus på netop det emne.*

*Det er vores ønske, at Kanalbyen fortsat skal kunne udvikles i en fremtidig sameksistens med virksomhederne.*

*Siden Kanalbyens etablering er der opført mange boliger i Kanalbyen. I de tilhørende lokalplaner og øvrige plangrundlag er der opstillet en række betingelser for byggerierne.*

*Disse betingelser skal sikres overholdt med en kommende lokalplan og kommuneplanstillæg for havneudvidelse.*

*Vi ønsker sikkerhed for, at vilkårene og forudsætningerne for nuværende såvel som fremtidige boliger i Kanalbyen ikke forringes.*

*Vi har følgende bemærkninger til høringsudkastet, Fredericia Kommunes udkast til § 25 tilladelsen samt udkast til Lokalplan 387 mm.*

- Vi imødeser, at Fredericia Kommune fastsætter krav til en maksimal stablingshøjde af containerne på op til 5 containere. Af udkastet til § 25 tilladelsen fremgår det ikke som et krav. Kun en konstatering af, at de nuværende reachstackere kun er egnede til 5 lag.*

*Derfor ønskes et formelt krav til stablingshøjden.*

- Vi imødeser, at Fredericia Kommune fastsætter krav til placeringen af containere, der indeholder farligt gods i henhold til gældende nationale og internationale transportregler.*

*Vi ønsker at disse placeres mindst 300 meter fra beboelsesbygninger.*

- Vi imødeser, at placeringen af kølecontainere sker længst væk fra bebyggelsen på Langebro.*

*Vi foreslår, at ADP og dens brugere fastholder den nuværende placering af kølecontainere.*

*Vi ønsker endvidere, at det sikres, at disse er indregnet i ADPs støjberegninger.*

- Vi imødeser, at der fastsættes krav til belysningen, således at bebyggelsen på Langebro samt fremtidig bebyggelse langs Esplanaden ikke generes af belysningen i området samt projektørerne på kranerne, der opererer på den kommende kaj.*

- Vi imødeser, at udførelsen af den kommende støjmur sker i tæt dialog med naboerne således, at muren bliver tålelig at se på. Vi er også meget forbeholden overfor ADPs ønsker om at få transparente felter i muren.*

- Vi imødeser, at der i udkastet til Lokalplan 387 indskrives bygningsregulerende bestemmelser, som normalt ses i lokalplaner. Det for at sikre, at der specielt i delområde 4 ikke gives mulighed for at opføre bygninger i ringe arkitektonisk stand. F.eks. stålplade beklædte facader og lign.*

- Vi imødeser, at der ændres i den maksimale bygningshøjde i delområde 4. I udkastet tillades en bebyggelse på op til 25 m. Det finder vi er for højt. Vi foreslår en maksimal bygningshøjde på 20 m. Specielt også af hensyn til den korte afstand der bliver til bebyggelsen Toldkammeret 9.*

- Vi imødeser, at det -så snart det er teknisk muligt- kræves skibe tilsluttet landstrøm.*



- Vi ønsker oplyst, hvorledes Fredericia Kommune forestiller sig at sanktionere, såfremt skibsstøj overskrider de vejledende støjgrænser.
- Vi ønsker oplyst, hvorledes Fredericia Kommune forestiller sig at sanktionere, såfremt skibe lægges til kaj med styrbord side og ikke som planlagt bagbords side. Tilsvarende ønsker vi beskrevet, hvorledes Fredericia Kommune forestiller sig at sanktionere, såfremt der lægger 2 skibe med tændte motorer (inkl. hjælpemotorer) til kaj i tidsrummet fra kl. 22:00 til 07:00. Hvem sikrer, hvis dette sker, at skibene fjernes fra kaj? Og hvem sikrer, at skibe i nattetimer altid lægges til kaj på den midterste del af kajen?
- Er støjkluderne målt i den rigtige højde over terræn? Vi stiller spørgsmål hertil, idet beregningerne ikke udviser det retvisende resultat grundet stablingshøjden.
- Hvordan forventer Fredericia Kommune at håndtere impulsstøj?
- Vi er opmærksom på, at de støjeregninger der fremadrettet lægges til grund for planlægningen alene beror sig på modelberegninger. Derfor imødeser vi, at de nævnte støjeregninger efterfølgende og afsluttende verificeres af konkrete målinger. Vi ønsker også, at der -afsluttende- søges opsat permanente støjmalere.

På Bydelsforeningen – Kanalbyen ved Lillebælts vegne

Fredericia den 24. januar 2023

Peter Kirketoft, formand

Ib Bertelsen, medlem af bestyrelsen repræsenterende Karréforeningen Langebro

Edvin Steiness, medlem af bestyrelsen repræsenterende Kongens Punkt

Torben Mølkjær, medlem af bestyrelsen repræsenterende Frederikshuset

Helge Gøttsche, medlem af bestyrelsen repræsenterende Promenaden

### **Peter Thomsen**

Bynær lystbådehavn i Fredericia.

Af Peter Thomsen

Stationsvej 70,

7000 Fredericia.

Dette forslag til placering af bynær lystbådehavn, vil kunne bevirke at Fredericia fremadrettet kan overleve som en attraktiv og god handelsby, hvor byens nye Kanalby samtidig kan forblive et attraktivt sted at bosætte sig og at kanalbyen også som det var lagt op til for år tilbage, bliver der hvor mange ønsker at bosætte sig, som ny fredericianer.

Fredericia som handelsby har nu og vil fremover have meget store problemer med at skaffe grundlag for at overleve. Dette vil en bynær lystbådehavn kunne påvirke, og give rigtig mange sejlene turister, og dermed forbedret overlevelsesmuligheder for byens handelsliv.

Jeg har indledningsvis forsøgt at liste nogle forudsætninger for en "Bynær lystbådehavn i Fredericia", og det uden at kende de mange måske værende restriktioner på et sådanne projekt:

1. At de nuværende antal pladser og i samme størrelse kan indeholdes i havnen.
2. At havnen kun kommer til at bestå af flydebroer med det man kalder Y-bomme mellem bådene, idet vanddybden ikke betinger slåning af fortøjningspæle.
3. At grund hvorpå fiskefabrikkens område lå, ejes af enten ADP eller Fa. Kommune.
4. At Langebros brohoved afkortes og at rest deraf fortsat indgår projektet.



5. At der kun skal være plads til gæstesejlere i den del der i dag hedder Gl. Havn.
5. At der bliver etableret en gæstekaj for Krydstogts skibe ud over den nuværende, som kommer til at danne læmole for resten af lystbådehavnen.
6. Da der i denne ny havn er mange m<sup>3</sup> jord der skal bortskaffe, tror jeg på muligheden for at dette i vid udstrækning kan benyttes til opfyld i det skitserede mole anlæg.
7. At nuværende kajplads for Svitzers slæbebåde og Marinehjemværns kutter i givet fald kan få kajplads ved den mole der fremkommer vest for skitserede lystbådehavn eller ved den efterfølgende nedlagte gl. lystbådehavn.
8. At der i en kommende bynær lystbådehavn skal være aktivitetsmuligheder for børn, såsom legepladser, krappe fiske område med lavt vand og sten, samt lystfiskeområde.
9. Parkeringspladser bag / i lystbådehavnen, idet det planlagte parkeringshus ikke vil kunne rumme det antal parkeringspladser som er tilgængelig i nuværende lystbådehavn på 235 pladser af 2,5 m.
10. I nuværende havn er der plads til ca. 15 Mobil Home pr. nat, som der også bør findes plads til, dem er der rigtig mange af disse besøgt på lystbådehavne hen over året.
11. Der skal skaffes muligheder for at fiskerhuse som forefindes på nuværende lystbådehavn kan etableres i den nye havn.
12. At Fredericia Sejlklub kompenseres for deres nuværende etableringsomkostninger i egne ejede lokaler, klub og grej område.
13. Der er ikke taget stilling til om og antal samt beliggenhed for restaurationsdriften fremadrettet på en bynær lystbådehavn i dette oplæg.
14. At nuværende Sublift og rampe forbliver, og at vinter oplagsplads fremadrettet er på Røde Banke, hvis ikke andet nær lystbådehavnen kan etableres.

En vigtig forudsætning tror jeg for, at et sådanne projekt, kan skaffe opbakning blandt havnens nuværende brugere til endnu en flytning, er at en fremtidig havneleje og indskud forbliver på det nuværende Lillebælts niveau, samt at havnens ejerskab og drift lægges under kommunens ansvar da en sådanne havnestørrelse vil kræve et passende serviceelement, som det også fremgår af nedenstående Visit Danmark analyse.

Henvisning til Visit Danmark seneste analyse for gæstende lystbåde i Danmark, som er fra 2018

Baggrund for oplæg.:

I forbindelse med opstart, er pladsantal og bro meter optalt og opmålt på nuværende lokation. Der er ca. 440 pladser af forskellig størrelse, alt fra 2,40 m til 5,50m i bredden, og med en længde fra 10 m til 18 m.

Brometerne er i alt optalt til ca. 1500 m, hvoraf de 690 m forefindes som flydebro i nuværende lystbådehavn, og som kan genanvendes.

Fremtidig "Ny bynær Lystbådehavn" til erstatning af nuværende.

I oplægget, som her er udfærdiget, vil der kunne etableres 1625 bro meter og blive plads til ca. 440 både som svarer til de nuværende bådpladsliggere i lystbådehavn.

Pladsen mellem flydebroerne er de samme som i den nuværende havn, og kan måske gøres mindre.

### *Gæstehavn "GL. Havn"*

*Desuden er der så broerne i gæstehavnen, "Gl. havn" som med 9 skitserede flydebroer, med hver 50 kajmeter, give i alt 450 m og sammen med de faste broer på Gl. Havn vej ca. 300 m, med kun mulighed for at lægge til med siden til broen, beregnet til meget store gæstebåde. Dette antal pladser give mulighed for ca. 130 overnattende gæstesejlere hver nat i sejlæsonen, og herudover kommer så det antal frit lagte pladser i den bestående lystbådehavn ifm. feriesejlads.*

*"Beregningseksempel" af belægning i en ny gæstehavn med ca. 130 pladser*

*Maj måned 400 gæster*

*Juni 1100 -*

*Juli 100% Lystbådehavn+ gæstehavn 4000 -*

*August 1100 -*

*September 400 -*

*med passende markedsføring, kunne det medføre 7000 gæsteanløb som en opstart.*

*Hver overnattende gæstesejler har iflg. vedhæftede analyse opgjort af Visit Danmark, forbrugt 800 kr. pr. båd pr. overnatning i gæstebyerne, de har besøgt pr. døgn, det vil altså sige små 6 mill. til byens butikker og gæstehavn.*

*Desuden har lystbådehavnen selvfølgelig også haft besøg af et meget stort antal Autocampere i årenes løb, som også lægger et stort provenu i byen.*

*Pladsoversigt i nuværende lystbådehavn i Sandal.*

*Matriklens samlede areal er ca. 76600 m<sup>2</sup>, heraf vandareal på ca. 43500 m<sup>2</sup>. som vil kunne genanvendes af ADP.*

*Ny "Bynær lystbådehavn"*

*Areal som skal afstås til "Ny bynær lystbådehavn" af ADP er ca. 34100 m<sup>2</sup> af både land og vandmæssig karakter.*

*Vandareal i "GL. Havn" er ca. 14.000 m<sup>2</sup>*

*Det samlede areal som en fremtidig lystbådehavn i alt vil udgøre, er inkl. mole anlæg og vandareal m.m. ca. på 76.000 m<sup>2</sup>*



*Som det fremgår af havnetegningen, ville der selvfølgelig kunne laves andre brugbare forslag, måske også en kombinationsløsning, således at der bag den vestligt tegnede havnekaj, kunne ske en indvinding af området til container håndtering.*

*Jeg syntes at det er ærgerligt at vi der, at vi som by og byråder der at vi forspilder muligheden for at få reel indflydelse på det som vi i øjeblikket taler så meget om, "Hvordan skal vores by og dens handelsliv overleve fremover".*

*Mange seminarer hen over året har konkluderet, at "TURISME" ville være den oplagt mulighed. Men den store mulighed er nok forspildt, hvad sø turisme angår i større målestok.*

*Dette "Bynære Lystbådehavns" projekt kunne have virket som en god og interessant nabo til kanalbyen, og det uden 20 m høje mure som lyd og synsskærm, og i det visionære og milliard dyre projekt, som vore politikkerer i sin tid, havde kæmpe visioner for efter at skibsværftet blev sendt ud af byen, og over til Lindø.*

*Peter Thomsen*

### **Grethe Lang Jakobsen**

*Vedr. Havneudvidelsen*

*Jeg har boet i Sønder Voldgade i 2 år, og fulgt med i omtalen af havneudvidelsen.*

*Jeg er på ingen måde generet af arbejdet i containerhavnen som det er nu, men glæder mig over skibstrafikken på Lillebælt.*

*Denne skibstrafik og havnen er med til at give liv i området.*

*Liv afgiver lyd, og lad os glædes over, at der investeres i Fredericia Havn. En investering som formentlig bidrager økonomisk til byen, men som formentlig også medfører nye arbejdspladser.*

*Jeg vil byde havneudvidelsen velkommen. Vel vidende, at der i anlægsperioden vil være ekstra støj.*

*Jeg er helt sikker på, at bygherren vil tage hensyn til beboerne i det omfang det er muligt.*

*God arbejdslyst.*

*Venlig hilsen*

*Grethe Lang Jakobsen  
Sønder Voldgade 17, 2.1.  
7000 Fredericia*

### **Joan Heuckendorff**

*Havneudvigelse*

*Jeg er stærk modstander af forslaget om at flytte lystbådehavnen ind på den gamle Rahbeck grund. Og udvide havnen fra lystbåd havnen og ud mod sandal.*

*I forvejen er der en voldsom støj fra nuværende arbejde/ trafik på havnen som løber fra de nye tanke ud mod Strandvejen, som forplanter sig op mod boligerne op af skranten mod vest.*

*For år tilbage var Danmarks naturfredsnings foreningen på banen da der vil være en tydelig påvirkning for miljøet. Og ikke mindst sikkerheden for Fredericias borger.*

*Nu kan vi også se hvilken betydning udsigten fik for borgerne efter tankende igen blev opført på ny. Hvis havnen bliver udvidet får det ødelagt det sidste af den skønne sandstrand i sandal.*

### **Jan Ole Henriksen**

*Trafik propper til, og fra ADP.*

*Jeg skriver til jer kære politikere, da jeg har den største bekymring for vores kære by ikke bare skal blive en hovedsagelig tom container parkerings plads fordi Aarhus ikke har plads.*

*Ingen tvivl om at ejeren af Fredericia Shipping er en rar mand der gerne vil udnytte hans forretning, men at ADP, skal bruge op imod en milliard, for at det kan ske, ser jeg som en katastrofe for byen.*

*En container havn vil aldrig have plads nok.*

*Med de tal som der bliver nævnt med Ekstra 51+ lastbiler til ADP hver dag året rundt, der nok bliver til mange flere, vil gøre at strandvejen, af, og til kørsel 59, samt krydset ved ADP, strandvejen, bliver et helvede, for de borgere der gerne vil til, og fra byen, med deraf følgende trafikpropper. Uanset hvordan i har tænkt jer at jonglere med trafik signalerne, kan det ikke redde situationen.*

*Med de tungere lastbiler, hvis de bliver batterier, samt det størrer antal, vil betyde at der konstant vil være vejarbejde på strækningen ud til Motorvejen. Jeg kan godt se ideen at ADP gerne vil have mere bagland ved Vesthavnen, ved at fylde den op.*

*Det er de jo næsten nødt til fordi kaj spundsen er tæret op, og det at de skibe var oplagt i så lang tid der gjorde det ikke bedre.*

*Glem alt om at føre en ny vej ud gennem Hannerup skov, eller eng. Så har vi snart ikke mere natur tilbage i Fredericia.*

*Hvad sker der med trafik ruterne i Danmark, når Femarbælt tunellen bliver færdig, og Mads Clausen får sin nye bro på als?*

*Jeg har endnu ikke set opdaterede regnestykker der kan berettige en sådan kæmpe investering, samt blokere byen med lastbiler fra Polen, Rumænien, eller deromkring.*

*Som jeg ser det, for undgå tilsandingen, så lad container forretningen, forsætte over i Nyborg, som forresten også er en del af ADP.*

*Mvh,*

*Jan Ole Henriksen.*

### **Jan Ole Henriksen**

*Støj.*

*Kære politikere, jeg her om støj her alene, da det måske vil forsvinde i Støj.*

*Ved den noget større udnyttelse af havnen, det mere trafik, vil give mere støj, fra af, og tilkørselen 59, ned til ADP.*

*Med den mere trafik, kommer mere støj, og for dem der vor tæt på Strandvejen, Snohøjlandevej, har de også vibrationer at sloges med.*

*Det kan vist ikke komme bag på nogen.*

*Nede ved alle de nybyggede boliger tæt på Vesthavnen frygter det værste.*

*Der bliver dog bygget en støj mur på 20 meters højde der, men jeg har endnu at se, høre om en støj mur der har fjernet støj. De støj mure har det med at blot flytte, hvor støjen slår ned.*

*Jeg tror heller ikke hverken politikere, eller naboerne til Vesthavnen har nogen idé om hvor høj, og hvor grim en sådan mur vil blive.*

*Jeg syntes det er vanvittigt at bruge så mange penge på en havne aktivitets forøgelse til en havn der er omsluttet af byen.*

*Det giver kun ballade, og gnidninger i bedste fald. Dødsfald med den øgede trafik, som det værste.*

*Glem ikke alle de rapporter der fastslår, øgede støj giver færre leveår, og stress.*

*Derfor flyt container delen til ADP i Nyborg, som ligger lige ud til T ruten, og Motorvejen.*

*Mvh,*

*Jan Ole Henriksen.*

### **Hans Thomassen**

*Udvidelse og ombygning af ADP s havn i Fredericia*

*Jeg har forståelse for at havnen har behov for mere plads, også at havnen er en industrihavn og meget vigtig for Fredericia.*

*Jeg har også forståelse for at man har gjort sine beregninger og målinger i forbindelse med støj og trafik til og fra havnen, og søgt kyndig vejledning.*

*Jeg vil dog foreslå, at man når man nu skal i gang med ombygning og tilbygning benytter lejligheden til at få flyttet lystbådehavnen ind og ligge ved kaj 19, evt. udbygget, derinde hvor Rahbek/Espersen i sin tid lå, og dermed få etableret en bynær havn til gavn og glæde for Fredericia og for byens handelsliv, og livet på havnen generelt.*

*Til gengæld kan havnen råde over hele arealet ved den nuværende lystbådehavn. Og også en større mulighed for der, at kunne udvide og ombygge til mere havn, når dette bliver nødvendigt.*

*Etablering af en bynær lystbådehavn vil også betyde en fin overgang fra boligbyggeri, over lystbådehavn til selv havnen.*

Hvilket også vil betyde, at havnen og dens støj, støv og trafik vil komme længere væk fra selve boligerne. Den arbejdende havn vil komme mere på afstand af boliger.

Det vil betyde mindre trafik på Holsteinsvej.

Som forslaget er nu vil boligbyggeriet være klemmt mellem Shell terminale og havnen.

En bynær lystbådehavn vil give mulighed for flere gæstesejlere. Efter sigende har Bogense og Middelfart 10-12 gang så mange gæstesejlere som Fredericia, altså måske 10.000-12.000 yderligere gæstesejlere om året.

I dag er det de tal de ligger på i Juelsminde, Bogense og Middelfart. Middelfart Marina renoverer og udbygger og der er planer i Kolding på 1000 pladser og desuden kommer der også snart til at ske noget i Assens.

Så konkurrencen er til at få øje på.

Bynære lystbådehavne andre steder giver ikke nævneværdige støj eller gener.

En bynær lystbådehavn vil være attraktiv for byens handlende og cafe og restaurantliv, og det er der i høj grad behov for.

Med efter sigende 22 tommer butikker og 10 butikslukninger, idenfor meget kort tid.

Og intet tyder på, at situationen bliver nemmere for de erhvervsdrivende inde i byen, tværtimod.

Det vil blive et kæmpeaktiv for Fredericia og hele området i og omkring Kanalbyen.

Klubhus og faciliteter for sejklubben kunne bygges om mod den kommende støjvæg, som evt. kunne blive mindre.

Jeg mener i den forbindelse også at den nuværende gæstehavn skal omfattes af en ny lystbådehavn.

Jeg synes det ville være rigtig fint, hvis man etablerede som beskrevet, når man nu er i gang, og det er nu det skal være.

Fredericia har brug for en attraktiv lystbådehavn til gavn for byen og de handlende, og måske på et senere tidspunkt få bygget en restaurant med udsigt over bæltet.

Ligesom jeg tror på, at det vil løfte hele kanalbyen og dermed også måske tiltrække maritime og andre handelsmuligheder.

Prøv blot og se alle de forskellige aktiviteter der er i havneområdet i Skagen.

Det er nu eller aldrig, der skal laves en bynær lystbådehavn. Det koster ja men det koster også at lade være. Og det bliver ikke billigere. Det vil være et aktiv for byen Fredericia, og et fyrtårn der vil kunne tiltrække gæstesejlere fra et område hvor der i forvejen er meget sejlads om sommeren.

Desuden bør der etableres landstrøm til både krydstogt og andre skibe straks. Der er mange steder i Danmark der allerede har landstrøm og det er tiden løsning, det er grøn omstilling, og det kommer alligevel om ganske få år som et krav.

Vi kan ikke i længden især med krydstogtskibe blive ved med at have skibe liggende og forurene hele dagen hele byen.

Og lige op og ned af dyre boliger. Det er en af de største forureningskilder der findes. EU har endog stillet midler til rådighed som man kan søge i tilskud. Jeg mener at København og Aarhus har fået 60 millioner.

Og som sagt synes jeg det vil være en fordel at få skilt boliger og havnen mere fra hinanden.



Håber mit forslag er noget I kan og vil bruge.

med venlig hilsen "

Hans Thomassen

### **Esben Spangsege**

*Økonomi vs gener og forringelser for byudvikling*

*På mødet den 12. december var der ingen politikere der ønskede at ytre sig om:*

- 1. Hvor stor den økonomiske gevinst kommunen får ud at udvide havnen er*
- 2. Hvorvidt den er passende i forhold til de gener og forringelser for den generelle byudvikling som havneudvidelsen vil forårsage*
- 3. Hvorfor den potentielle økonomiske gevinst er passende holdt op imod alle mulige andre byudviklingspotentialer for det område som havnen dækker i dag*

*Efterfølgende er jeg blevet gjort bekendt med en udregning foretaget af en analysevirksomhed, Incentive, som jeg formoder er betalt af ADP til at afdække den økonomiske gevinst til kommunen som er en konsekvens af havneudvidelsen. Det beløber sig i følge analysen til 100 mio DKK årligt. I min kommunikation med politikerne efterfølgende har det ikke været muligt at få svar på, hvorvidt denne udregning er pålidelig.*

*Alle disse forhold gør, at jeg simpelthen får det indtryk at vores byråd ikke har tænkt sig godt nok om, da de sendte denne udvidelse i høring. Og jeg ved ikke rigtigt hvad jeg kan gøre ved det andet end at sende dette høringssvar.*

*Link til ADP's beregning her: <https://www.adp-as.dk/om-adp/udvidelse-af-fredericia-havn/faq/>*

### **Christina Spangsege**

*Nej tak til havneudvidelsen*

*Havneområdet i Fredericia skal ikke udvikles - det skal afvikles. Det strider imod alle moderne strømninger inden for byplanlægning at bibeholde så tung og generende industri som det gøres i Fredericia.*

*Giv luft til byen*

*Det svære ved at gøre indsigelse mod en havneudvidelse, er at indsigelsen let kan betragtes som et nej tak til alle de hårdtarbejdende mennesker, der igennem mange årtier har været med til at definere Fredericia som arbejderby. Et nej tak til en havneudvidelse, kan derfor let lyde som et opgør mod de mennesker som har valgt at vige deres liv at holde gang i forsyningskæderne.*

*For over 100 år siden slår den tunge industri sig ned i Fredericia. Mange af os håbede at tiden nu var inde til at industrien ville slippe sit greb i bymidten. Med det endegyldige farvel til både Kemira og Skibsværftet, var det gode takter til en bymæssig forvandling, hvor byen turde satse anderledes med brugen af de uvurderlige kystlandskaber, som har velsignet området. Nu vil politikerne hellere den tunge industri, og den medfølgende tunge trafik, end moderne urban planlægningen. Industriens genfærd går igen og politikerne gør alt det rigtige, hvis ambitionen er*

*at få skabt en spøgelsesby, uden mennesker. Ingen forskning har nogensinde vist, at mennesker ønsker at bo ved siden af tung industri.*

*Tværtimod.*

#### *Dårlig urban planlægning*

*Den tunge industri kvæler byen og de urbane miljøer. Den tunge industri udhuler byen og ligger som en kile midt i kystlandskabet, der deler bydelene. Tung industri gør det uattraktivt at bosætte sig i - ikke blot i nærhed af den - men i hele kommunen generelt. Sagnet om den forurenede og beskidte by, vil få en betydning for om mennesker har lyst til at bo her. Om mennesker har lyst til at byde sine børn at vokse op her - indånde luften, og fylde deres øregange med støjen fra industrien.*

#### *Værn om vores alle sammens kystlandskab*

*Kystlandskaber er værdifulde områder, som bidrager til menneskers livskvalitet og det gode hverdagsliv. Derfor er det svært at få øje på den gode urbane byplanlægning for en industrihavn, der ligger så centralt som havnen i Fredericia gør.*

*Ved at udvide havnen, forstærkes havnens eksistensgrundlag. Hvis politikerne derimod ikke forstærker havnens eksistensgrundlag, er der måske en mulighed for, at mennesker en dag vil kunne se kysten fra land i stedet for containerbjerge, dynger af metalskrald og metalgrå industribebyggelse.*

*Havneindustri kan godt til en vis grad forenes med et område, hvor mennesket har lyst til at færdes og opholde sig. Sågar bosætte sig. Jeg mindes dengang at havnen var åben for gennemkørsel og vi som børn kunne cykle igennem. Passerede kraner, varehuse og slæbebåde/containerskibe. Det forenede dengang det urbane byrum med den tungere havneindustri.*

*I dag er havnen lukket land og er et parrallelsamfund til resten af byen, som havnen med tiden har vokset sig ind i.*

*Det kræver ikke meget fantasi at forestille sig det eftertragtede kystlandskab, uden den tunge havneindustri.*

#### *Støjmur i moderne bymidte*

*Specielt udsigten til en 20 meter høj mur, hvis funktion udelukkende er at blokere for den massive støj, som havnen generer er ude at trit med alle former for god urban byplanlægning. Muren vil formentligt kunne ses fra det meste af voldanlægget, ligesom Port House kan i dag og vil formentligt også forstyrre de historiske sigtelinjer, som den placeres nær ved Oldenborggade og Norgesgade. Arkitektonisk bidrager støjturen med intet, og vil fremover stå som en mur imellem dem som ville byen og dem som ville industrien.*

#### *Støj er forurening som gør os syge*

*Som VVM rapporten afslører, tilfører havneudvidelsen en øget mængde af tung industritrafik til og fra Fredericia Havn.*



*Herunder både containerskibe men også hundrede vis af kørsler, ad veje som ligger op ad boliger, hvor der bor mennesker. Det vil få en betydning for alle de menneskers sundhed og dermed livskvalitet, hvis havnen udvides.*

*På vegne af alle borgere, som havneudvidelsen vil have en negativ effekt på - både i dag og generationerne fremover - vil jeg gerne sige nej tak, til lokalplanforslaget om at udvide Fredericia Havn.*

## Høringssvar indgået til Trafikstyrelsen, som ikke også er indgået til Fredericia Kommune

### Kystdirektoratet

*Kære Tobias*

*Vi har gennemgået det fremsendte ift. de stenrev, der omtales i rapporten. Vi skal bemærke, at etableringen heraf, kræver vores tilladelse efter kystbeskyttelseslovens § 16 a, stk. 1. Idet etableringen af stenrevene omtales som en forudsætning/kompenserende foranstaltning, så bør etableringen af stenrevene, samt evt. påvirkninger heraf, efter vores vurdering, belyses og vurderes i rapporten.*

*Vi skal endvidere bemærke, at vi ved behandlingen af en ansøgning vil se på, om der er tale om natursten, samt at der skal forelægge dokumentation for, at der er tale om uforurende materialer.*

*Hvorvidt etablering af stenrevene vil kunne opnå en tilladelse, vil afhænge af en konkret vurdering i forbindelse med vores almindelige sagsbehandling. Vi skal bemærke, at vi ikke har modtaget en ansøgning endnu.*

#### **Lotte Beck Olsen**

Specialkonsulent | Kystzoneforvaltning  
+45 91 33 84 32 | [lbo@kyst.dk](mailto:lbo@kyst.dk)

#### **Miljøministeriet**

Kystdirektoratet | Højbovej 1 | 7620 Lemvig | Tlf. +45 99 63 63 63 | [kdi@kyst.dk](mailto:kdi@kyst.dk) | [www.kyst.dk](http://www.kyst.dk)

Se Kystdirektoratets kortlægning af risiko for oversvømmelse og erosion frem til 2120



### Miljøstyrelsen Erhverv

*Erhverv's bemærkninger til Høring – Udvidelse af Fredericia Havn (J. nr. 2021-008313)*

*Støj:*

*"Miljøstyrelsen har desværre ikke haft mulighed for at læse og kommentere på det omfattende materiale vedrørende støj.*

*Trafikstyrelsen og Fredericia Kommune er dog velkommen at henvende sig til*

Miljøstyrelsens støjkontor, hvis de efterfølgende har generelle spørgsmål vedrørende ekstern støj."

klapteam:

"Miljøstyrelsen gør opmærksom på at årskvoterne for mængden af klappet TBT og kobber ikke længere er gældende praksis.

Desuden bemærker Miljøstyrelsen, at de TBT-værdier som Eurofins har analyseret, er opgivet som TBT-Sn ækvivalenter i laboratoriets analyserapport. Når dette er tilfældet, skal TBT-Sn værdien ganges med 2,44 for at få koncentrationen i TBT-kation, som er den form vi har aktionsniveau for. Ifølge høringsmaterialets bilag 18 afsnit 4,2 er det TBTværdiernes Sn-ækvivalent der er oplyst, og ikke TBT-værdien som kation.

Denne værdi kan ikke sammenlignes med klapvejledningens aktionsniveauer.

For at vurdere sedimentets forureningsgrad i forhold til klapvejledningens niveau A, B eller C skal TBT-Sn omregnes til TBT-kation.

Hvis klapning skal indgå som en del af projektet skal dette indgå som en del af miljøkonsekvensvurderingen, og der skal sideløbende søges om en klaptilladelse hos Miljøstyrelsen."

### **Miljøstyrelsen Arter- og Naturbeskyttelse**

ANA´s bemærkninger – Høring: Udvidelse af Fredericia Havn

Arter og Naturbeskyttelse har gennemgået materialet vedr. udvidelse af Fredericia Havn og har følgende bemærkninger:

Undervandsstøj:

I forbindelse med nedramningen af pæle og spunsvægge fremgår det, at man anvender støjgrænsen 140 dB re 1  $\mu$ Pa<sub>2s</sub> for adfærdsændringer for marsvin. Miljøstyrelsen bemærker, at der er nyere litteratur tilgængeligt i forhold til støjgrænsen for adfærdsændringer for marsvin, rapporten nr. 225 "Thresholds for behavioural responses to noise in marine mammals" fra DCE fra 2021.

Det er i denne DCE rapport fundet at støjgrænsen for adfærdsændringer er 103 dB re 1  $\mu$ Pa VHF-weighted for marsvin. Denne værdi er dog vægtet, hvorimod den anvendte grænse på 140 dB re 1  $\mu$ Pa<sub>2s</sub> er uvægtet. Det skal sikres, at den anvendte værdi på 140 dB er tilsvarende værdien fra DCE rapporten, da dette er den nyeste viden vedrørende fastsættelse af grænseværdig for adfærdsændringer for marsvin i forbindelse med impulsstøj.

Støjpåvirkningen fra nedramningen er af en sådan varighed, at det er meget væsentligt, at denne reduceres mest muligt, for at minimere midlertidige tab af egnet habitat for marsvin, samt minimere afskæringen af Lillebælt.

Det er opgivet, at man ved spunsnedramningen vil anvende Little Bubble Curtain (LBC), hvorved påvirkningen af marsvins adfærd vil blive reduceret til en afstand på 750 m. Ved pælenedramningen vil man anvende Noise Mitigation Screen (NMS) og et Big Bubble Curtain (BBC), hvorved påvirkningen af marsvins adfærd vil blive reduceret til en afstand på 600 m. Det fremgår af beregningerne at ved nedramning to steder samtidigt, vil marsvins adfærd blive påvirket i en afstand af 1100 m. For at begrænse påvirkningen af marsvin i den lange periode, som anlægsfasen varer, vil Miljøstyrelsen påpege, at der ved nedramningen af spuns ligeledes kan anvendes Big Bubble Curtain (BBC), for at minimere støjuddbredelsen yderligere. Det fremgår af rapporten bl.a. på side 263:

*"Der vil blive foretaget målinger af undervandsstøjen under ramningsarbejdet og arbejdet standes, hvis der konstateres uacceptable støjniveauer, jf. afsnit 15.4.1."*

*Det er dog ikke uddybet hvilke støjniveauer, som kategoriseres som uacceptable.*

Venlig hilsen

**Rasmus Jarnved Kjær**

AC-tekniker

| Arter & Naturbeskyttelse

| +45 61 15 33 02

| rajkj@mst.dk

## **Miljøstyrelsen Hav- og Vandmiljø**

*Miljøstyrelsens skal gøre opmærksom på, at udvidelse af Fredericia Havn skal være i overensstemmelse med vandplanlægningen for berørte målsatte vandforekomster og havstrategien for de berørte havområder. Miljøkonsekvensrapporten, som ligger til grund for afgørelse om vvm-tilladelse, skal derfor redegøre for påvirkningen af overfladevandområder, grundvandsforekomster og danske havområder i tilstrækkelig grad til, at miljømyndigheden kan vurdere, om en miljøtilladelse vil være i overensstemmelse med lov om vandplanlægning og indsatsbekendtgørelsens § 8i i og havstrategilovens § 18i i i .*

*Miljøstyrelsen konstaterer, at styrelsen på det foreliggende grundlag ikke sikkert kan vurdere, om projektet kan indebære risiko for tilstandsforringelse og ikke målopfyldelse af berørte vandforekomster samt at god miljøtilstand ikke kan opnås eller opretholdes for berørte havområder. Miljøstyrelsen har følgende bemærkninger:*

### **Tekstnære bemærkninger**

Dokument	Bemærkning
Kap. 3 Projektbeskrivelse	<p>Det fremgår af projektbeskrivelsen side 28, at det planlægges at etablere en kabelrende på kajforlængelsen og af side 31. Miljøstyrelsen bemærker, at selve etableringen af kabelrenden ikke er beskrevet i MKR. Herunder mangler der beskrivelser om etableringen indebærer kabellægning på land, som omfatter nedgravninger og behov for tørholdelse (grundvandsnænkning) af kabelgrave og om etableringen involverer nedgravninger i havbund eller lignende aktiviteter, som kan påvirke berørte målsatte vandforekomster. Endvidere bemærkes, at miljøkonsekvensrapporten ikke indeholder en redegørelse og vurdering af, om der kan være risiko for, at etableringen af bundsikringen kan medføre tilstandsforringelser og ikke-mål opfyldelse for berørte målsatte vandforekomster, jf. lov om vandplanlægning.</p> <p>Det fremgår af tabel 3-3, at uddybning ved kaj 19 planlægges udført fra jun – aug og for kaj 23 fra aug – okt. Miljøstyrelsen anbefaler, at det overvejes om uddybningsaktiviteterne kan foretages i vintermånederne, da dette vil reducere en negativ effekt af potentiel spredning af sediment og næringsstoffer på de biologiske kvalitetslementer i de berørte vandområder, jf. også afsnit om afværgeforanstaltninger i bilag 16 og 17, hvor det netop anbefales, at uddybningsaktiviteterne foregår uden for bundvegetationens vækstsæson for at begrænse negative effekter af spredning af sediment og frigivelse af næringsstoffer.</p>
Kap. 14 Hydraulisk modellering og sedimentspredning	<p>Det fremgår af side 210, at "Ved udlæg af sandpude og sandfyld forventes meget begrænset spredning, da materialet skal bestå af sand, der hurtigt synker til bunds. Derudover placeres det delvist bag eksisterende kajer og er dermed meget beskyttet mod strøm og bølger. Materialet hentes fra godkendt indvindingsområde til søs, og indvindingen håndteres ved ansøgning, når indvindingsstedet er bestemt"</p>

	<p>Miljøstyrelsen gør opmærksom på, at der mangler oplysninger vedr. etableringen af sandpuden, herunder om det materiale som skal anvendes indeholder miljøfarlige forurenende stoffer, som vil blive tilført vandområdet og om der er risiko for frigivelse af sedimentbundende miljøfarlige forurenende stoffer hvor sandpuden etableres. Miljøstyrelsen forudsætter, at materialet som anvendes i forbindelse etableringen af sandpuden, ikke indeholder koncentrationer af miljøfarlige forurenende stoffer som kan give anledning til overskridelser af miljøkvalitetskrav fastsat i bekendtgørelse om fastlæggelse af miljømål for vandløb, søer, overgangsvande, kystvande og grundvand (BEK nr. 1625 af 19/12/2017) eller hindring af mål opfyldelse af de berørte vandområder.</p> <p>Af side 223 og bilag 12 fremgår at havneudvidelsen kun vil have en meget lille påvirkning på strømforholdene i Lillebælt i driftsfasen. Miljøstyrelsen bemærker, at figur 14 - 23 og 14 - 24 dog viser, at udvidelsen af havnen vil medføre en vis ændring i strømningsmønstrene, eks. omkring Skanseodde og kysten øst for Strib. Der savnes derfor en nærmere begrundelse for konklusionen om, at projektet ikke vil medføre en væsentlig påvirkning på strømforholdene, herunder en vurdering af evt. påvirkning af lokale strømforhold kystnært f.eks. i de område, hvor der vokser ålegræs. Der skal i den forbindelse gøres opmærksom på, at der er fastlagt en ålegræs overvågningsstation (NOVANA) i det område der potentielt påvirkes af ændrede strømforhold.</p>
Kap. 14 Hydraulisk modellering Samt Kap. 16 Vandområdeplaner og badevand og Bilag 12	<p>Der er i miljøkonsekvensrapporten og bilag 12 angivet nogle teoretiske tærskelværdier for sedimentkoncentrationer, der påvirker fisk, ålegræs og fugle. Miljøstyrelsen savner en mere konkret vurdering af effekten af de forøgede sedimentkoncentrationer på bundvegetation og bundfauna - en vurdering hvor de oplyste tærskelværdier sammenlignes med de modellerede sedimentkoncentrationer vist i fig. 14 - 14 og 14 - 19 i rapporten. Miljøstyrelsen gør opmærksom på, at nævnte figur viser sedimentkoncentrationer fra 1 - 100 mg/l, og tærskelværdien for fisks adfærd er angivet til 10 mg/l. Endvidere gør Miljøstyrelsen opmærksom på, at de referencer om ålegræs (reference 1 og 3), der henvises til på side 275, er af ældre dato. Der foreligger nyere litteratur med opdateret viden om ålegræs.</p>
Kap. 16 Vandområdeplaner og badevand	<p>På side 275 står der, at: <i>"Kvælstofindholdet er estimeret i uddybningsmængden på i alt 190.000 ton, hvoraf den øvre meter har et gennemsnitligt indhold af TN på 626,5 mg/kg. Ved op til 0,5% spild kan 10 % heraf skønnes at frigives som biotilgængeligt kvælstof. Det svarer til 60 kg i alt som worst case, hvor hele voluminet antages at have et højt indhold af kvælstof."</i> Endvidere fremgår det af side 276-277, at set i forhold til belastningen og indsatsbehovet vil den potentielle frigivelse ved uddybelsen, på henholdsvis 60 kg totalkvælstof og 15 kg totalfosfor være kortvarig og ubetydelig i forhold til de øvrige kilder.</p>
	<p>Miljøstyrelsen savner en forklaring på hvorfor de 60 kg svarer til worst case med et højt indhold af kvælstofi sedimentet, hvis, som det fremgår af teksten, at de 60 kg er beregnet pga. det angivne gennemsnitlige indhold af kvælstofi sedimentet. Derudover savnes en redegørelse for forudsætningen for anvendelsen af en spildprocent på op til 0,5 %, når der i bilag 12 angives spildprocenter på 0,1 % og 5 %.</p>
Kap. 16 Vandområdeplaner og badevand	<p>Det fremgår i det ikke-tekniske resumé, at der i forbindelse med udvidelse af Fredericia Havn skal foretages uddybning af havbunden og nedramning af spunsvægge og stålplæ, samt at disse aktiviteter kommer til at have et tidsmæssigt overlap.</p> <p>I lyset af det tidsmæssige overlap af de omfattende aktiviteter som berører havbunden, bemærker Miljøstyrelsen, at der skal være en vurdering af, om uddybningen samt nedramningen af spunsvægge og stålplæ indebærer risiko for spredning, frigivelse eller ophobning af miljøfarlige forurenende stoffer, som følge af ophvirvling og spredning af sediment inden for projektområdet. Der skal foretages en konkret vurdering af om evt. frigivelse af sedimentbundende miljøfarlige forurenende stoffer, kan lede til overskridelser af miljøkvalitetskrav i det pågældende vandområde og spredning til de tilstødende vandområder, hvor de naturgivne forhold (f.eks. strømforhold) og vandområdes tilstand tages i betragtning. Hertil med særligt fokus på de stoffer, som de pågældende vandområder er belastet af.</p> <p>Miljøstyrelsen kan oplyse at kystvandområde ID 231, Lillebælt/Snævringen er i ikke-god kemisk tilstand grundet overskridelser af miljøkvalitetskrav for hhv. bly (biota) og cadmium (biota). Samtidig bemærker Miljøstyrelsen, at årsagen til ikke-god økologisk tilstand for Rands Fjord, vandområde ID 141, er i ikke-god økologisk tilstand grundet overskridelse af miljøkvalitetskrav for methylnaphthalener.</p>
Kap. 16 Vandområdeplaner og badevand	<p>Det fremgår på side 280, at for at mindske sedimentspredningen vil der i forbindelse med uddybningen blive anvendt boblegardin som afværgetiltag.</p> <p>Af rapporten fremgår dog ikke en vurdering af effekten af anvendelse af et boblegardinet generelt eller set i forhold til, at det planlægges anvendt tæt på relativt åbent og meget strømfyldt farvand, hvor strømforholdene potentielt kan påvirke boblegardinets effektivitet.</p>
Kap. 16 Vandområdeplaner og badevand	<p>Det fremgår af side 278, at: <i>"Med hensyn til påvirkningen af overfladevand, vurderes det, at afstanden fra det ansøgte projekt til Rands Fjord og Erritsø Bæk samt det forhold, at Ullerup Bæk er rørlagt på den nederste strækning før udlob, betyder, at der ikke vil ske en væsentlig påvirkning af henholdsvis den økologiske - og kemiske tilstand. Samtidig betyder afstanden, at det ansøgte projekt ikke vil forhindre en fremtidig opfyldelse af de</i></p>



	<p><i>opstillede miljømål for det økologiske potentiale og den kemiske tilstand. Projektet vurderesheller ikke at påvirke de hydromorfologiske forhold for de indgående overfladevandlegemer."</i></p> <p>Endvidere fremgår det af det ikke-tekniske resumé, at havnen aflukkes jf. tekstafsnit (s. 4): "... aflukning af Vesthavnen med en fløjvæg i umiddelbar forlængelse af den planlagte Kaj 19 forlængelse".</p> <p>At Ullerup Bæk er rørlagt udelukker ikke en risiko for påvirkning i anlægsfasen, da der kan komme spild/sediment til den rørlagte strækning via udløbet i havnen, og hvis der sker en aflukning af havnen, sker der dermed også en aflukning af Ullerup Bæk, hvilket vil resultere i, at fisk ikke kan vandre mellem hav og vandløb.</p> <p>Der mangler således i miljøkonsekvensrapporten en redegørelse og vurdering af projektets mulige direkte og indirekte påvirkninger, specifikt for de målsatte vandløb 04749, a10017, 04756, 04692, 08382, og om disse påvirkninger kan medføre, at fastlagte miljømål ikke kan opnås eller at aktuel tilstand forringes for de enkelte biologiske kvalitetselementer (fisk, makrofyter, bentiske invertebrater og fyto-benthos). Konkret mangler der bl.a. en vurdering af risiko for sedimentspredningen og spredning af miljøfarlige forurenende stoffer samt hvordan tilførsel af spild til Ullerup Bæk undgås. Hvis et målsat vandløb allerede er i dårlig tilstand på et kvalitetsniveau, må der ikke ske nogen form for yderligere forringelse af det kvalitetsniveau.</p> <p>Afgrænsning af målsatte vandløb og gældende tilstandsvurderinger kan ses på MiljøGIS for høring af vandområdeplaner 2021-2027: <a href="https://miljoegis.mim.dk/spatialmap?profile=vandrammedirektiv3hoering2021">https://miljoegis.mim.dk/spatialmap?profile=vandrammedirektiv3hoering2021</a></p>
<p>Kap. 16 Vandområdeplaner og badevand</p>	<p>Miljøkonsekvensrapporten mangler en vurdering og beskrivelse af risiko for frigivelse af miljøfarlige forurenende stoffer til vandmiljøet fra materialer og produkter der anvendes, herunder overfladebehandling, korrosionsprodukter mv., fra deponeringen af det opgravede materiale på land samt fra opgravet materiale i spulefelt og om der er risiko for, at aktiviteterne kan medføre risiko for påvirkning af målsatte vandforekomster.</p> <p>Der mangler beskrivelser og konkrete vurderinger af, om disse forhold indebærer risiko for tilstandsforringelse af det eller de berørte vandområder fsva. påvirkning med miljøfarlige forurenende stoffer. Der skal foretages en vurdering af, om aktiviteterne og materialerne indebærer risiko for overskridelser af gældende miljøkvalitetskrav for miljøfarlige forurenende stoffer, fastsat i bekendtgørelse om fastlæggelse af miljømål for vandløb, søer, overgangsvande, kystvande og grundvand<sup>iv</sup>. Vurderingen skal foretages på enkeltstofniveau og konkret for det eller de berørte vandområder.</p> <p>Om miljøkvalitetskrav:</p>
	<p>Miljøkvalitetskrav er fastsat i bekendtgørelse om fastlæggelse af miljømål for vandløb, søer, overgangsvande, kystvande og grundvand<sup>iv</sup> og angivet som både generelle miljøkvalitetskrav og maksimumkoncentrationer. Overholdelse af miljøkvalitetskrav er en forudsætning for opfyldelse af miljømålet for berørte målsatte vandforekomster og vurderingen skal omfatte en vurdering i forhold til begge miljøkvalitetskrav. I den forbindelse gøres der opmærksom på at fodnoterne i BEK 1625<sup>iv</sup> skal indgå i vurderingen. Derudover skal man ligeledes være opmærksom på at der i vurderingen er taget højde for hvilke matricer de pågældende stoffers miljøkvalitetskrav er fastsat for.</p>
<p>Kap. 16 Vandområdeplaner og badevand</p>	<p>Miljøstyrelsen bemærker, at der mangler en vurdering af projektets påvirkning af berørte målsatte grundvandsforekomster, herunder også håndteringen af det oppumpede grundvand i forbindelse med grundvandssænkning.</p> <p>Årsagen til ringe kemisk tilstand for den berørte terrænnære grundvandsforekomst IDDK111_dmg_990_k, er ikke oplyst og indgår ikke i vurderingen af projektets påvirkninger. Miljøstyrelsen kan oplyse at grundvandsforekomsten er i ringe tilstand grundet overskridelser med pesticider. Dette skal indgå i vurderingen af håndteringen af det oppumpede grundvand, i forhold til om vandet forventes udledt til recipient eller nedsvivet til anden grundvandsforekomst. Der savnes en vurdering af projektets mulige påvirkning af strømforhold i grundvandsforekomsten, herunder om der skal etableres kabler, konstruktioner eller lignende.</p> <p>Det fremgår af miljøkonsekvensrapporten, at det forventes nødvendigt at etablere midlertidig grundvandssænkning i forbindelse med anlægsfasen. Miljøstyrelsen savner en mere konkret vurdering af grundvandssænkningens påvirkning af de berørte målsatte grundvandsforekomster, herunder:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>-risiko for iltning af jordlag og mobilisering af forurening,</li> <li>-håndteringen af det oppumpede grundvand bl.a. om kvaliteten af grundvandet vil blive monitoreret og om hvordan det oppumpede grundvand bortskaffes,</li> <li>- risiko for øget saltvandsindtrængning i grundvandsforekomsten grundet projektets kystnære placering.</li> </ul> <p>Miljøstyrelsen bemærker, at miljøkonsekvensrapporten ikke omfatter vurdering ift. jordforureninger. Der savnes derfor en redegørelse for, om der inden for projektområdet, eller i umiddelbar nærhed, forekommer jordforureninger som indebærer risiko for påvirkning af målsatte grundvandsforekomster, i forbindelse med aktiviteter i anlægs- og driftsfasen. Herunder især om grundvandssænkningerne indebærer risiko for mobilisering af forurening.</p>

<p>Kap. 17 Havstrategidirektivet og havplanen</p>	<p>Miljøstyrelsen gør opmærksom på, at der henvises til en forældet udgave af den danske havstrategi. Der skal henvises til gældende havstrategi: Danmarks Havstrategi II.</p> <p>Der er i kapitel 17, herunder særligt afsnit 17.4 foretaget en belysning af projektets påvirkninger af havstrategiens deskriptorer i form af en tabel bl.a. med angivelse af miljømål. Indledningsvis bemærker Miljøstyrelsen at "miljømål" i tabellens kolonne 2 skal ændres til "God miljøtilstand". Endvidere bemærker Miljøstyrelsen, at der mangler en konkret redegørelse for og begrundet vurdering af de enkelte projektaktiviteters direkte og indirekte miljøpåvirkninger på de relevante deskriptorer. Redegørelsen og vurderingen skal omfatte hvilke konkrete havområder (enten Nordsøen eller Østersøen og de indre danske farvande), der vil kunne blive påvirket af projektets aktiviteter, tilstanden for de konkrete havområder samt en vurdering af om der er risiko for at påvirkningen kan hindre opnåelse af god miljøtilstand for de relevante deskriptorer, herunder fastsatte miljømål samt det gældende indsatsprogram. Der henvises til Danmarks Havstrategi II: <a href="https://mst.dk/media/225664/hsd_ii_foerste_del_basisanalyse_2019.pdf">https://mst.dk/media/225664/hsd_ii_foerste_del_basisanalyse_2019.pdf</a> samt gældende indsatsprogram: <a href="https://mim.dk/media/223002/danmarks-indsatsprogram-under-havstrategien.pdf">https://mim.dk/media/223002/danmarks-indsatsprogram-under-havstrategien.pdf</a></p> <p>Videre bemærker Miljøstyrelsen, at det konkluderes, at de permanente hydrografiske ændringer, som projektet vil medføre, ikke er væsentlige og dermed ikke hindrer opfyldelse af miljømål for deskriptor 7 (hydrografiske ændringer). Det fremgår imidlertid ikke, hvordan det på grundlag af modelberegningerne kan konkluderes og der savnes en konkretiseret begrundelse for, hvordan marine økosystemer (ikke) påvirkes af de ændrede strømforhold. Derudover bemærker Miljøstyrelsen, at betegnelserne for deskriptor 7 og 10 (D7 hhv. D10) i tabellen på side 296 til 301 ikke er korrekt. Styrelsen gør opmærksom på, at det hedder Hydrografiske Ændringer for D7 og Marint Affald for D10.</p> <p>Endelig bemærker Miljøstyrelsen, at der savnes en redegørelse for og en vurdering af projektaktiviteternes mulige påvirkning af overvågningsstationer under det nationale overvågningsprogram for vandmiljø og natur (NOVANA), herunder for havstrategien. Miljøstyrelsen kan i den forbindelse oplyse, at der findes overvågningsstationer i nærheden af projektområdet. Link til miljøgis for NOVANA: <a href="http://miljogis.mim.dk">Miljøgis (mim.dk)</a></p>
<p>Bilag 12 Hydraulisk modellering og sedimentspredning</p>	<p>Miljøstyrelsen bemærker, at mangler en beskrivelse af om modelberegningerne er foretaget med eller uden boblegardin ved kaj 19.</p>
	<p>På side 7 står der at "I forhold til bølgeforhold ved Gl. Havn og Fredericia Lystbådehavn vurderes fremtidige forhold ved kaj 23 ingen påvirkning at have, da den er tilbagetrukket i havnebassinet Centerhavn." Det fremgår ikke af rapporten, om denne vurdering er baseret på modelberegninger og data herfra, eller om der blot er tale om et skøn.</p> <p>Figur 3-23 og 3-24 viser strømhastighed og retning ved forskellige punkter ud for Fredericia havn før og efter havneudvidelsen. Miljøstyrelsen gør opmærksom på, at det er svært at tolke figurerne, da de fede sorte og røde pile nederst i figurerne er placeret oveni hinanden, således at det er meget svært at se, hvilken retning pilene peger.</p>
<p>Bilag 16 Marinbiologisk undersøgelse kaj 19</p>	<p>På side 9 – 10 står der: "Dybdegrænsen for ålegræs i Lillebælt er maksimalt 7 meter og forekomst af ålegræs vil derfor kun være muligt i Værfthavn og Gl. Havn, hvor der dog ikke er egnet blødbund for ålegræs."</p> <p>Miljøstyrelsen gør opmærksom på, at der i vandområdeplanerne er fastlagt minimumsværdier for dybdegrænsen for hovedudbredelse af ålegræs (miljømål for ålegræs), som skal være opfyldt, for at der kan opnås målopfyldelse for det berørte målsatte kystvand. Disse kravsværdier (miljømål) for dybdegrænser er ikke udtryk for, at ålegræs ikke kan vokse på større dybder end miljømålet, der er tale om et minimumskrav til, at ålegræs skal kunne vokse med 10 % dækning til mindst denne dybde. Miljøstyrelsen kan ikke genkende den angivne dybdegrænse på 7 meter for ålegræs i området.</p> <p>Dybdegrænser for målgræs for de konkrete vandområder fremgår af følgende links. For vandområdeplan 2015 – 2021: <a href="https://miljogis.mim.dk/spatialmap?profile=vandrammedirektiv2-bek-2019">https://miljogis.mim.dk/spatialmap?profile=vandrammedirektiv2-bek-2019</a> For vandområdeplan 2021 – 2027: <a href="https://vandplandata.dk/vp3hoering2021/vandomraade">https://vandplandata.dk/vp3hoering2021/vandomraade</a></p>
<p>Bilag 17 Marinbiologisk undersøgelse kaj 23</p>	<p>Det fremgår af rapporten, at der planlægges anvendt boblegardin ved uddybning og flytning af sediment ved kaj 19. Miljøstyrelsen peger på at boblegardin også kan anvendes ved uddybning ved kaj 23.</p> <p>I bilag 17 er der redegjort for, at der vokser en mindre bestand af ålegræs på 2,6 – 4,3 meters dybde i det område af Centerhavnen (kaj 23), hvor der planlægges opfyldning. Miljøstyrelsen peger på den baggrund på, at der kan foretages en afværgeforanstaltning, der kompenserer for tab af dette ålegræshabitat.</p>

<p>Bilag 18 Sedimentundersøgelse ud for Kaj 19 og Kaj 23</p>	<p>Der er foretaget sedimentanalyser inden for projektområdet. Miljøstyrelsen bemærker, at der savnes flere oplysninger om afgrænsningen af stoffer og hvorfor det kun er netop de stoffer, der for dette vandområde og for det konkrete projekt er vurderet relevant at analysere for. Miljøstyrelsen bemærker endvidere, at der alene er foretaget sammenligning af de målte koncentrationer med klapvejledningens aktionsniveauer. Miljøstyrelsen gør opmærksom på, at klapvejledningens aktionsniveauer gælder for klapning og ikke kan anvendes til vurdering af påvirkning med miljøfarlige forurenende stoffer. Der savnes derfor en vurdering ift. fastsatte miljøkvalitetskrav jf. bekendtgørelse om fastlæggelse af miljømål for vandløb, søer, overgangsvande, kystvande og grundvand (BEK nr. 1625 af 19/12/2017)<sup>iv</sup></p>
--	--

<sup>i</sup> Lov om vandplanlægning (lovbekendtgørelse 126 af 26/01/2017) med tilhørende bekendtgørelser fastsætter bl.a. miljømål og indsatsprogrammer med henblik på at forebygge forringelse af og opnå god tilstand for overfladevandområder og grundvandsforekomster.

<sup>ii</sup> 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.

<sup>iii</sup> 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

<sup>iv</sup> Bekendtgørelse om fastlæggelse af miljømål for vandløb, søer, overgangsvande, kystvande og grundvand (BEK nr. 1625 af 19/12/2017)