

Afsender:
Natur og Miljø
Gothersgade 20, 7000 Fredericia

**Fredericia
Kommune**



Natur og Miljø

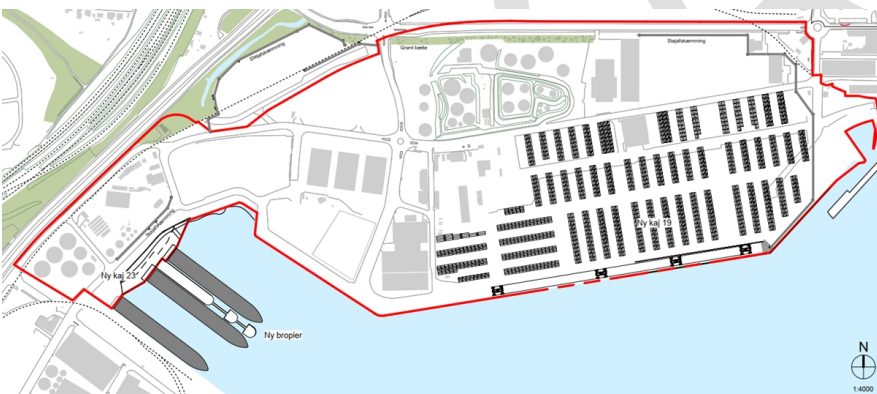
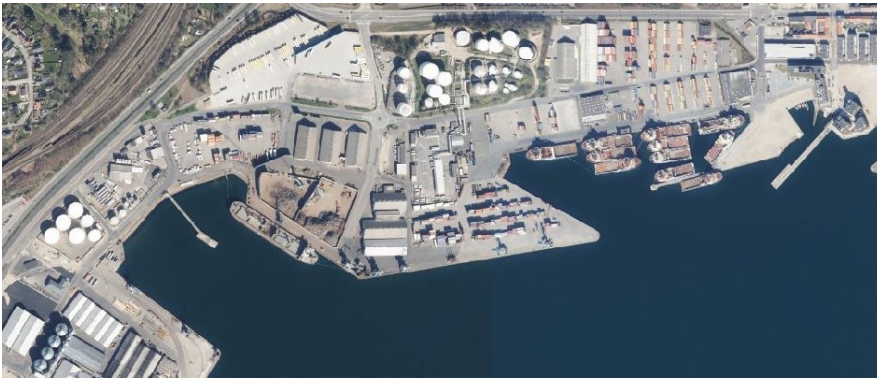
FREDERICIA HAVN A/S
Vendersgade 74
7000 Fredericia

Udkast til §25-tilladelse til en udvidelse af Fredericia Havn

13-10-2022

Doknr.
79158/22

Sagsnr.
22/3045



Gothersgade 20
7000 Fredericia
W: www.fredericia.dk

CVR:
69116418

Kontaktperson
Katrine Højgaard
T: 41 13 60 03
E: katrine.hojgaard@fredericia.dk



Indhold

1. Udkast til §25-tilladelse til en udvidelse af Fredericia Havn.....	4
1.1 Vilkår for §25-tilladelsen	4
2. Begrundelse.....	6
3. Projektbeskrivelse.....	6
3.1 Baggrund.....	6
3.2 Projektet	8
3.2.1 Kaj 19.....	8
3.2.2 Kaj 23.....	10
3.3 Anlægsfasen	12
4. Gennemgang af miljøforhold.....	14
4.1 Befolkningen og menneskers sundhed.....	14
4.1.1 Visuelle forhold og lysgener.....	14
4.1.2 Risikovirksomhed.....	21
4.1.3 Friluftsliv.....	22
4.1.4 Trafikafvikling og trafikstøj	22
4.1.5 Støj og vibrationer.....	22
4.1.6 Luftemissioner, støv og lugt.....	27
4.2 Overfladevand.....	28
4.2.1 Overfladevand	28
4.2.2 Badevand.....	29
4.2.3 Biologisk mangfoldighed, beskyttede arter	29
4.2.4 Natura 2000	30
4.2.5 Bilag IV-arter (landlevende).....	31
4.3 Jordbund	31
4.4 Klima	32
4.5 Materielle goder	32
4.5.1 Råstoffer	33
4.5.2 Affald.....	34
4.6 Kulturarv og landskab	35
4.7 Alternativer	37
4.8 Konklusion	37
5. Overvågning.....	37
6. Offentlig høring.....	37
7. Gyldighed	37



8. Offentliggørelse	37
9. Klagevejledning	38
10. Lovgrundlag	38
11. Øvrige bemærkninger	39

UDKAST



1. Udkast til §25-tilladelse til en udvidelse af Fredericia Havn

Fredericia Kommune meddeler hermed §25-tilladelse efter miljøvurderingslovens §25 til en udvidelse af Fredericia Havn. Tilladelsen omfatter de dele af projektet, der foregår på land.

Tilladelsen meddeles til Fredericia Havn A/S, cvr. nr. 28861982, der er bygherre for projektet.

Tilladelsen meddeles på baggrund af bygherres offentliggjorte miljøkonsekvensrapport, og resultatet af de høringer, der er foretaget.

§25-tilladelsen er givet på baggrund af:

- Ansøgning af 28. marts 2022, udarbejdet af Sweco på vegne af ADP A/S.
- Høringssvar modtaget i forbindelse med den 1. offentlige høring i perioden 29. marts til 12. april 2022.
- Fredericia Havns miljøkonsekvensrapport af 11. oktober 2022. Udarbejdet af Sweco
- Høringssvar modtaget i forbindelse med anden offentlighedsfase i perioden xxx til xxx

Trafikstyrelsen er myndighed for den del af projektet, der omfatter aktiviteter og anlæg på søterritoriet. Fredericia Kommune er myndighed for den del af projektet, der omfatter anlæg på land. Trafikstyrelsen udarbejder en særskilt tilladelse til deres del af projektet.

1.1 Vilkår for §25-tilladelsen

Det er en forudsætning for tilladelsen, at Fredericia Havn gennemfører projektet inden for de fysiske og miljømæssige rammer og forudsætninger, herunder afværgeforanstaltninger, som fremgår af miljøkonsekvensrapporten.

Derudover skal Fredericia Havn gennemføre projektet i overensstemmelse med nedenstående vilkår:

1. Ved pæleramning/pilotering i forbindelse med etablering af bygge- og anlægsarbejder i projektområdet, når de nye kajanlæg er etableret, skal der foretages bortskræmning af havpattedyr (marsvin) med pinger inden opstart. Derefter skal anvendes "soft start"-procedure, før der kan rammes med fuld intensitet. Hvis der er ophold i rammeaktivitet på mere end 20 minutter, skal proceduren med pinger og "soft start"-procedure gentages.
2. For at undgå opbygning af vibrationsenergi fra pæleramning, efter de nye kajanlæg er etableret, skal der være tilpas tidsmæssigt mellemrum mellem slagene, og nedvibrering må ikke forekomme.
3. Under anlægsarbejdet, efter etablering af de nye kajanlæg, må Miljøstyrelsens grænseværdier for komfortvibrationer, som de fremgår af Orientering fra Miljøstyrelsen nr. 9/1997 "Lavfrekvent støj, infralyd og vibrationer i eksternt miljø" ikke overskrides.

Grænseværdierne for komfortvibrationer, angivet som den maksimale værdi af det KB-vægtede accelerationsniveau L_{aw} med tidsvægtning Slow i dB re 10^{-6} m/s² målt på guld, er som følger:



Anvendelse	Mandag-fredag kl. 7-18 [dB(KB)]	Øvrige tidsrum [dB(KB)]
Boliger i boligområder	80	75
Børneinstitutioner og lignende	80	75
Boliger i centerområder/blandet bolig- og erhvervsområder	85	75
Kontorer, undervisningslokaler og lignende	85	80
Erhvervsbebyggelse	90	85

4. Til kontrol af, at Miljøstyrelsens vejledende grænseværdier for bygningskadelige vibrationer, som de fremgår af Orientering fra Miljøstyrelsen nr. 9/1997 "Lavfrekvent støj, infralyd og vibrationer i eksternt miljø" overholdes, skal der under anlægsarbejdet, efter de nye kajanlæg er etableret, opsættes målere på relevante bygninger under pæleramning. Målingerne skal foretages efter den tyske standard DIN4150 del 3 for bygningskadelige vibrationer.

Der skal føres en log over målingerne, som beskriver eventuelle overskridelsers årsag. Hvis der er tale om en uforudset enkeltstående hændelse, noteres denne i logbogen, og det angives, hvilke tiltag, der er iværksat for at undgå, at hændelsen opstår igen. Hvis der er tale om en arbejdsprocedure og et materiel, som ikke kan forventes at bringes til at overholde grænseværdierne, skal arbejdet stoppes indtil der er funden en alternativ arbejdsprocedure/andet materiel. Løsningen skrives i logbogen.

5. Der skal etableres de nødvendige støjbarrierer til sikring af, at Miljøstyrelsens vejledende støjgrænser overholdes i omgivelserne fra henholdsvis de landbaserede aktiviteter på RO/RO-terminalen ved kaj 23 og containerterminalen ved kaj 19. Med landbaserede aktiviteter medregnes ikke støj fra skibe ved kaj.
6. Senest ved ibrugtagning af de nye kajanlæg skal der indsendes dokumentation til Fredericia Kommune for etableringen af støjbarriererne jf. vilkår 5.
7. Hvis Fredericia Havn etablerer andre støjdæmpende foranstaltninger, eller ændrer på de forudsætninger, der indgår i støjberegningerne i miljøkonsekvensrapporten, skal Fredericia Havn seneste ved ibrugtagning af de nye kajanlæg indsende dokumentation for, at Miljøstyrelsens vejledende støjgrænser overholdes i omgivelserne fra henholdsvis de landbaserede aktiviteter på RO/RO-terminalen ved kaj 23 og containerterminalen v. kaj 19. Med landbaserede aktiviteter medregnes ikke støj fra skibe ved kaj.

Med mindre andet aftales med kommunen, skal målinger og beregninger udføres efter retningslinjerne i Miljøstyrelsens vejledninger og metodebeskrivelser, og af en person certificeret af FORCE Technology til at udføre "Miljømåling – eksternt støj" eller et firma opført på Miljøstyrelsens liste over godkendte laboratorier til at udføre "Miljømåling – eksternt støj".

8. Under anlægsarbejdet og i driftsfasen skal det sikres, at belysning udformes sådan, at der ikke projekteres direkte lys til omgivelserne som kan medføre lysgener.

Eventuelle ændringer i projektet, også i forhold til de forudsætninger som er beskrevet i miljørapporten, skal forelægges Fredericia Kommune til vurdering i henhold til VVM reglerne.

Ændringer må ikke igangsættes før Fredericia Kommune har vurderet, at disse ligger indenfor de forudsætninger, der danner grundlag for de miljømæssige vurderinger i miljøkonsekvensrapporten.

2. Begrundelse

Fredericia Havn har udarbejdet en miljøkonsekvensrapport, som Fredericia Kommune har modtaget i endelig udgave 11. oktober 2002.

Fredericia Kommune har gennemgået miljøkonsekvensrapporten og vurderer, at den opfylder kravene i §20 i miljøvurderingsloven, og at de oplysninger i rapporten, der er væsentlige for §25-tilladelsen er korrekte.

Fredericia Kommune vurderer, at den landbaserede del af havneudvidelsen kan gennemføres uden uacceptable påvirkninger af mennesker, miljøet, samfundet mv., når projektet gennemføres som beskrevet i miljøkonsekvensrapporten, og når vilkårene i denne tilladelse overholdes. Der stilles derfor ikke vilkår om overvågning i driftsfasen.

Fredericia Kommune vurderer, at projektet ikke vil beskadige eller ødelægge yngle- eller rastemråder i det naturlige udbredelsesområde for de dyrearter, der er optaget i habitatdirektivets bilag IV eller ødelægge plantearter, som er optaget i habitatdirektivets bilag IV, litra b i alle livsstadier. Ligeledes vurderes det på baggrund af miljøkonsekvensrapporten, at projektet ikke vil skade de arter og naturtyper, der er på udpegningsgrundlaget for de omkringliggende Natura 2000-områder N111 Røjle Klint og Kasmose Skov, N112 Lillebælt og N108 Æbelø, havet syd for og Nærå.

Nedenstående afsnit uddyber begrundelsen med en projektbeskrivelse og en redegørelse for de væsentligste miljøforhold jf. afgrænsningsnotatet.

3. Projektbeskrivelse

3.1 Baggrund

Fredericia Havn har gennem en årrække været i gang med en større omlægning af havnens arealer og faciliteter for at optimere driften til fremtiden, både i forhold til de forventede øgede godsmængder men også den grønne omstilling. Havnen har en målsætning om at være CO₂ neutral i 2030.



Figur 3-1 i miljøkonsekvensrapporten: Oversigt over kajer og godshåndtering i Fredericia Havn

Havneudvidelsen indgår i Fredericia Havns "Planstrategi 2040", som blev indarbejdet i Fredericia Kommunens Kommuneplan tilbage i 2009.

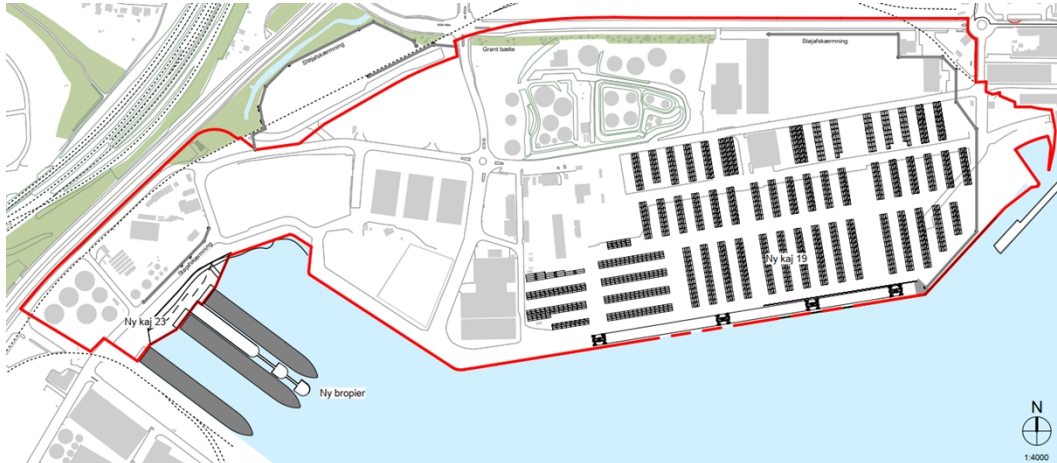
Senest blev der i 2021 etableret en ny RO/RO trailerplads (lastbilgods) nord for Holstensvej. RO/RO står for "Roll on-Roll off", og er en betegnelse på en skibstype, som har en konstruktion, hvor rullende last kan køres fra kajen og direkte om bord og ud af skibet igen.



Figur 3-7 i miljøkonsekvensrapporten: RO/RO trailerplads med støjskærme etableret i 2021

Havneudvidelsen er en forlængelse af den fortsatte udvikling af Taulov Dry Port og Fredericia havn, og understøtter den øgede efterspørgsel efter transportløsninger, der kombinerer både bane og søtransport, som alternativ til lastbiltransport mellem de europæiske lande.

Da havneudvidelsen omfatter en lidt større del af søterritoriet, end det fremgår af kommuneplan 2021-2033, er der sideløbende med miljøvurderingen af projektet udarbejdet et nyt plangrundlag med tilhørende miljøvurdering af kommuneplantillæg nr. 7 og ny lokalplan nr. 387. De nye planer omfatter havneudvidelsen og resten af havneområdet, og dækker hermed et større geografisk område end miljøkonsekvensrapporten.



Figur 2-2 i miljøkonsekvensrapporten: Fremtidige forhold med forlængelse af kaj 19 og ny kaj 23 som erstatning for eksisterende kaj 23.

3.2 Projektet

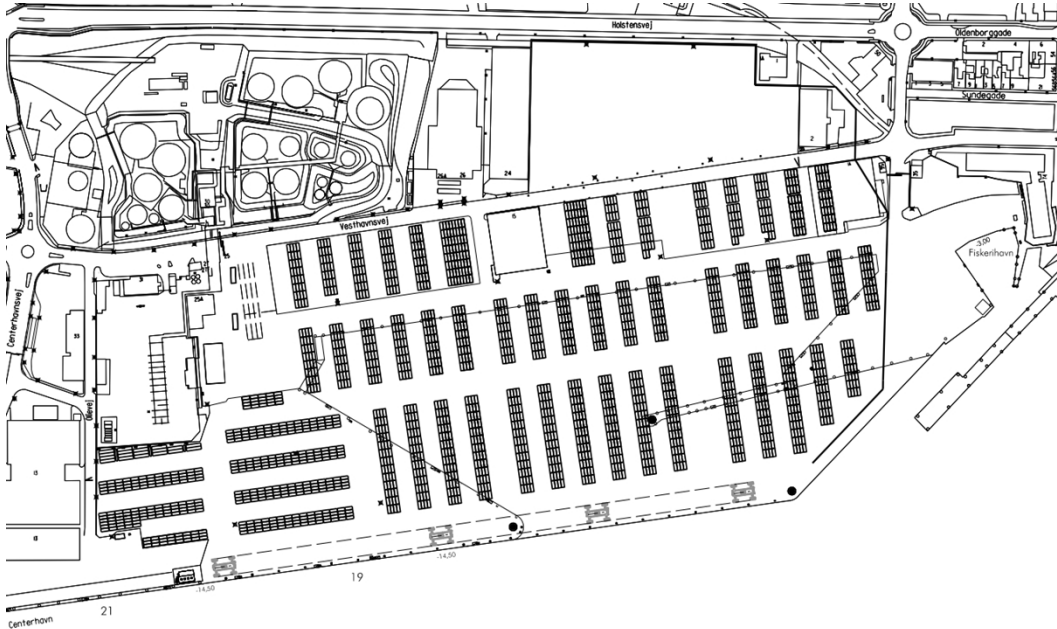
Projektet består af etableringen af en ny kaj 19 og en ny kaj 23.



Figur 3-13 i miljøkonsekvensrapporten: Omkransning af de nye projekter ved kaj 19 og kaj 23.

3.2.1 Kaj 19

Der er allerede en containerterminal ved kaj 19 i dag. Kaj 19 er 230 meter lang, og forlænges ved udvidelsen med yderligere 230 meter. Hermed kan der ligge to containerskibe til kaj mod ét skib i dag. Den nye kaj forbindes med den eksisterende kaj 11 med en 160 meter fløjstrækning. Fløjstrækningen skal ikke anvendes til containerskibe. Den nuværende kaj 18 nedlægges. Med udvidelsen fordobles opbevaringskapaciteten for containere på land. Antallet af skibsanløb øges fra 270 til 346 (en forøgelse på 28%), svarende til 6 ugentlige skibsanløb mod de 5 anløb der er i dag.

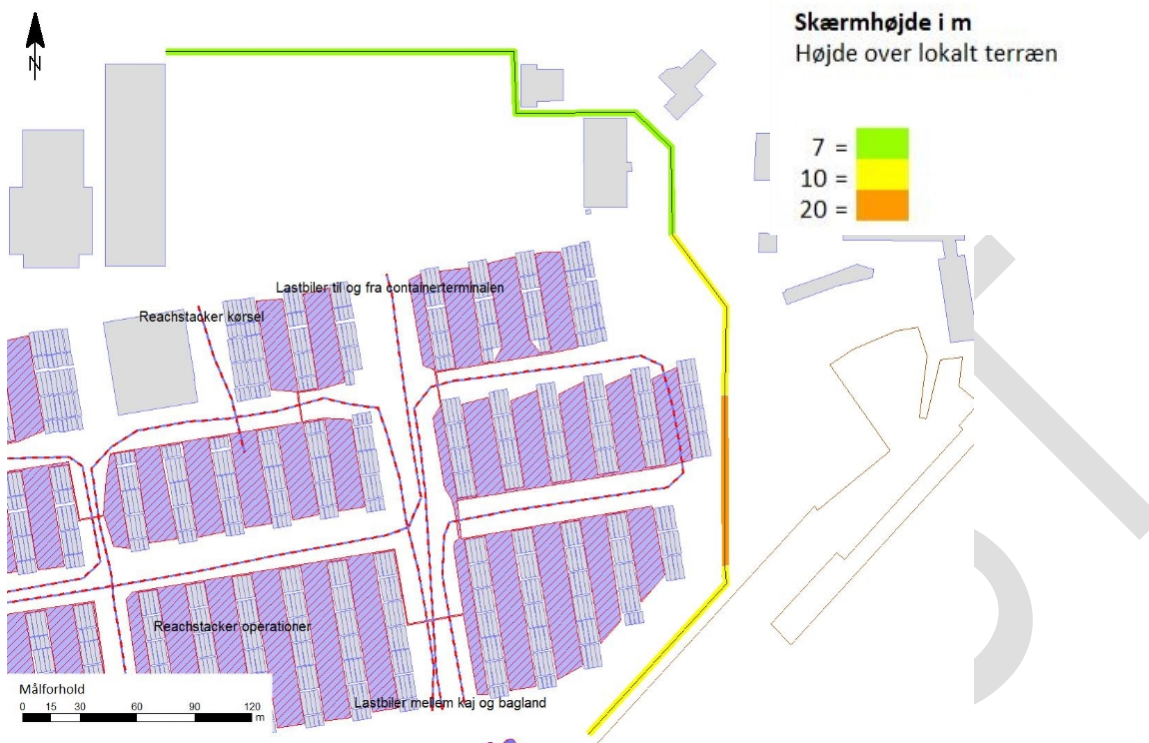


Figur 3-15 i miljøkonsekvensrapporten: Kaj 19 projektet hvor den eksisterende kaj 19 forlænges mod øst så længden fordobles. Projektet respekterer sigtelinjen ned gennem Norgesgade.

For at etablere kajanlægget, og sikre en tilstrækkelig bæreevne i det nye kajareal, er det nødvendigt at fjerne noget af det eksisterende havbundsmateriale i området. Der skal i alt uddybes 45.000 m³, svarende til 90.000 tons. Det opgravede materiale genindbygges eller bortskaffes til spulefelt i Aalborg. Bygherre estimerer, at der skal genindbygges ca. 19.500 m³ opgravet materiale. Der sejles ca. 25.000 m³ til Aalborg, hvoraf de 2.500 m³ er forurenede.

Ca. 500 m³ uddybningsmateriale skal bortskaffes til et miljøgodkendt anlæg på land, da det er for forurenede til spulefeltet i Aalborg.

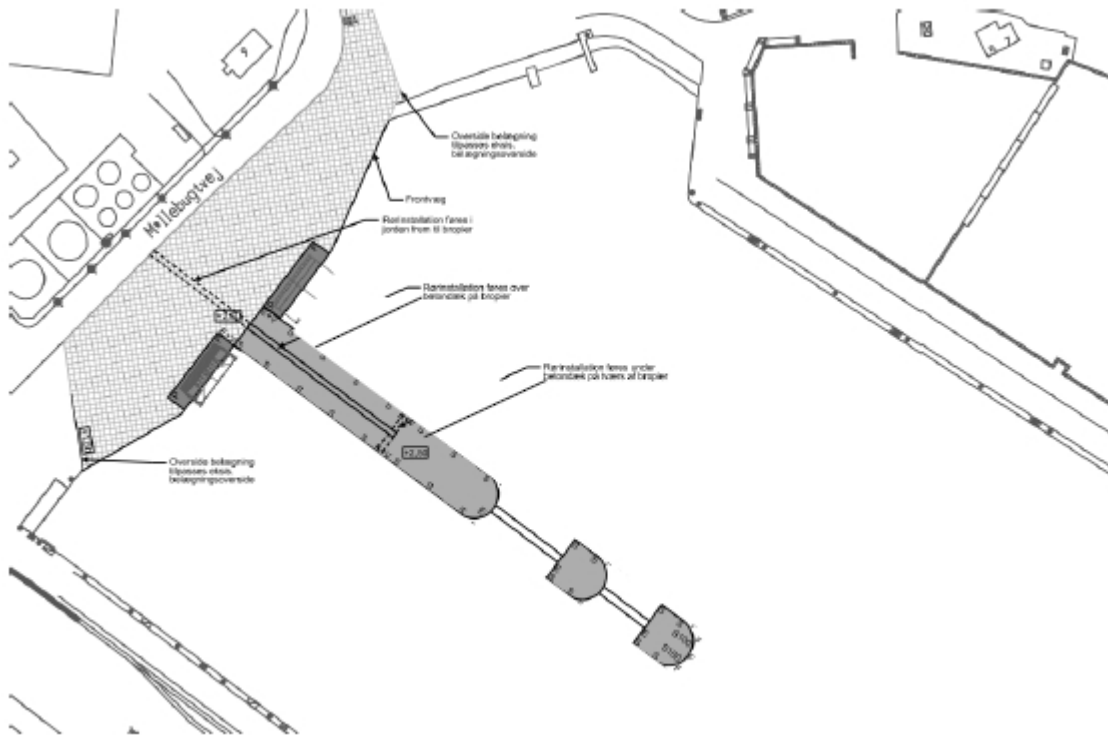
Det nye kajareal opfyldes med indbygningsegnet uddybningsmateriale fra kaj 23 og kaj 19 og indvundet sand fra eksisterende råstofområder til søs. Der skal i alt indbygges 860.000 m³ materiale. Herefter etableres området med belægninger (betonbelægningssten og asfalt), der opstilles kraner (4 stk., heraf 2 nye), etableres belysning og øvrige tekniske anlæg. Til reduktion af støjuddbredelsen opsættes støjafskærmning eller bygninger mod byen. Støjafskærmningen har en varierende højde på 7, 10 og 20 meter.



Figur 12-26 fra miljøkonsekvensrapporten: Oversigtskort for fremtidig containerterminal med angivelse af støjskærme og højder.

3.2.2 Kaj 23

Kaj 23 fungerer i dag som kemikaliekaj, der via rørledninger modtager kulsyre og flydende gødning, mens RO/RO-skibene anløber kaj 18. Der etableres en ny kaj 23 med to RO/RO-lejer og et nyt kemikalieanlæg. De to RO/RO lejer muliggør anløb fra to sider, men der forventes kun et RO/RO-skib ad gangen, da de sejler i fast rutefart. Med havneudvidelsen optimeres driften mens antallet af RO/RO-skibe fortsætter uændret.



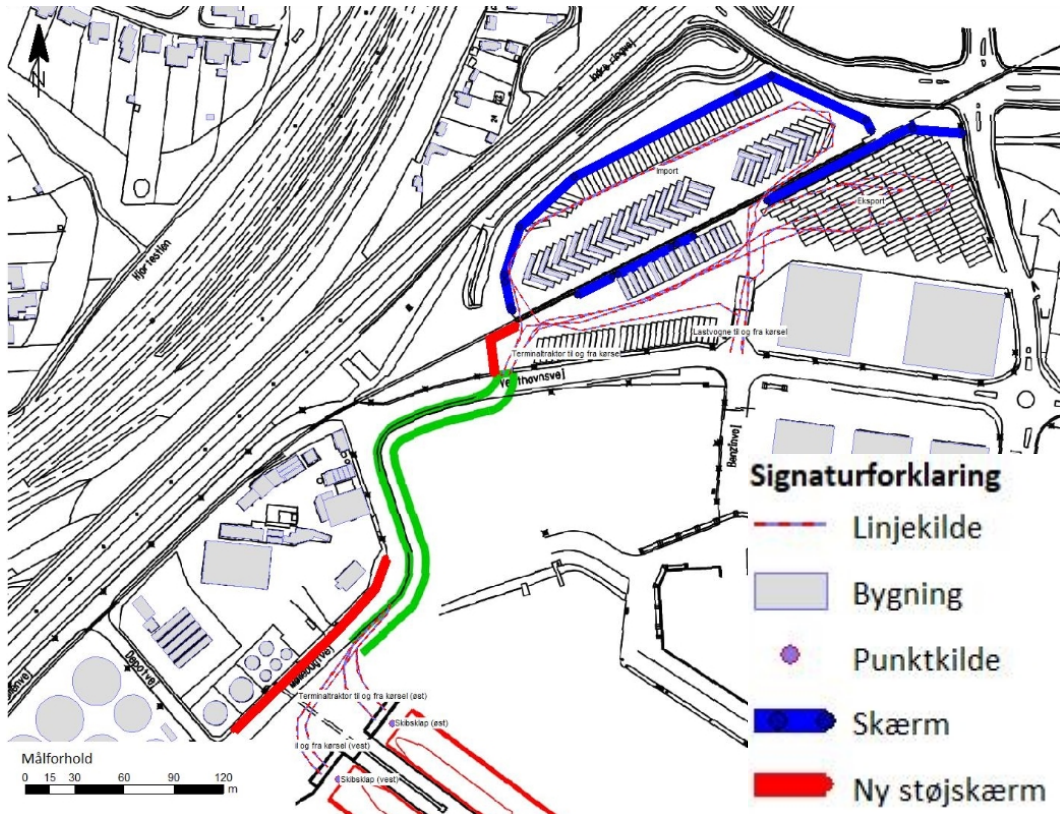
Figur 3-16 i miljøkonsekvensrapporten: Kaj 23 projektet hvor der etableres en ny pier og to nye RO/RO-lejer.

Den eksisterende stensætning ved kaj 23 fjernes. Ligesom for kaj 19 skal der fjernes havbund med dårlig bærevne og genindbygges indvundet sand fra råstofområder til søs for at give mulighed for kørsel til/fra RO/RO-skibene, og sikre sammenhæng til de eksisterende arealer. Opfyldet inddæmnes bag en stålspons. Der skal i alt genindbygges 63.000 m³ sand.

RO/RO lejerne designs for en vanddybde på 10,2 meter, hvilket betyder, at der skal uddybes i den inderste del af havnebassinet. Der skal i alt uddybes 52.000 m³, svarende til 100.000 tons.

Uddybningsmaterialerne indbygges bag den nye kaj 19 eller bortskaffes til spulefelt i Aalborg. Der sejles ca. 52.000 m³ uddybningsmateriale til Aalborg.

Arealet etableres med asfaltbelægning og der etableres belysning. Til reduktion af støjubredelsen opsættes støjafskærmning mod Møllebugtvej og Strandvejen på 7,5 meters højde, og en række med 6 containere á to lag internt i terminalområdet (5,8 meter). Støjafskærmningen langs Strandvejen bygges sammen med den eksisterende støjvæg.



Figur 12-13 i miljøkonsekvensrapporten: Fremtidige forhold ved kaj 23 og RO/RO-terminal. Grøn markering viser køreveje.

3.3 Anlægsfasen

Anlægsarbejderne vil blive udbudt i licitation, og det forventes, at anlægsarbejdet påbegyndes i 2023 og afsluttes ved udgangen af 2024. Der planlægges for en anlægsperiode på 18 måneder.

Anlægsarbejdet vil blive udført i henhold til Fredericia Kommunes regulativ for miljøforhold ved bygge- og anlægsarbejder. Det betyder at:

- Støv-, støj- eller vibrationsfrembringende aktiviteter kun må udføres på hverdage mellem kl. 7-18 og lørdag 8-14.
- Særligt støjende, støvende og/eller vibrationsfrembringende aktiviteter kun må finde sted på hverdage mellem kl. 7-18.
- Ved særligt støjende, støvende og/eller vibrationsfrembringende aktiviteter skal Bygherre senest 2 uger før igangsætning af arbejdet anmelde aktiviteterne til kommunen og orientere omkringboende om arbejdet.

Anlægsarbejdet ved kaj 19 forventes at tage 79 uger, og består af nedenstående arbejder i den rækkefølge, de opstartes:

- Etablering af sandpude for inddæmning af sediment (v. nuværende kaj 12-16)
- Uddybning fra pram
- Indbygning af indbygningsegnet sediment (v. nuværende kaj 12-16).
- Opfyldning af sandpude langs den fremtidige kaj fra flåde
- Ramning af spuns (for- og bagvæg) fra flåde.



- Indpumpning/- og tilkørsel af materiale til bagland.
- Nedbrydning af tilstødende kajstrækninger, den eksisterende RO/RO-rampe samt den eksisterende pier.
- Forberedelse til samt etablering af bundsikring fra flåde langs kaj.
- Etablering af støjbarriere ved pæleramning.
- Opfyld af det nye havneområde bag den forlængede kaj og efterfølgende anlæg af containerplads med belægninger mv.

Anlægsarbejdet ved kaj 23 forventes at tage 64 uger, og består af nedenstående arbejder i den rækkefølge, de opstartes:

- Nedbrydning af eksisterende kystindfatninger. Stenene lægges i depot for eventuel anvendelse til ny bundsikring eller anden anvendelse, f.eks. stenrev.
- Uddybning fra pram.
- Nedbrydning og tilslutning til eksisterende kaj 24.
- Ramning af spuns (for- og ankervæg) samt stålpræle.
- Opfyldning af nyt areal.
- Etablering af overbygning fra flåde.
- Nedbrydning af eksisterende adgangsbro og tilhørende anløbsbygværk.
- Etablering af pladser og belægning.
- Etablering af støjbarriere ved pæleramning.

Anlægsarbejdets hovedposter er skitserede i nedenstående tabel. Anlægsperioderne er forlænget, så entreprenøren har mulighed for at optimere processen.

Område	Hovedaktiviteter	J	J	A	S	O	N	D	J	F	M	A	M	J	J	A	S	O	N	D
		u	u	u	e	k	o	e	a	e	a	p	a	u	u	u	e	k	o	e
		n	l	g	p	t	v	c	n	b	r	r	j	n	l	g	p	t	v	c
		1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19
Kaj 19	Anlægsfase																			
	Tilkørsel af materiale																			
	Etablering af inddæmning ved kaj 12-16																			
	Nedbrydning af centerpier og eksisterende kajer																			
	Uddybning																			
	Spunsramning																			
	Indpumpning af sand																			
	Betonarbejder																			
	Stenarbejder, bundsikring																			
	Etablering af pladser, aptering og belægning																			
	Etablering af støjvæg																			
Kaj 23	Anlægsfase																			
	Tilkørsel af materiale																			
	Nedbrydning af kemikaliekaj																			
	Uddybning																			
	Spunsramning																			
	Pæleramning																			
	Indpumpning af sand																			
	Stenarbejder, bundsikring																			
	Etablering af pladser, aptering og belægning																			
	Etablering af støjvæg																			
	Betonarbejder																			

Tabel 3-3 fra miljøkonsekvensrapporten: Overblik over anlægsfasens omfang angivet i antal måneders varighed.

Bygge- og anlægsmaterialerne ankommer med lastbil eller skib.



4. Gennemgang af miljøforhold

I de følgende kapitler gennemgås de identificerede miljøpåvirkninger fra havneudvidelsen, hvor Fredericia Kommune er myndighed, og der redegøres for de beskrevne afværgeforanstaltninger, som bygherre iværksætter, og som er en forudsætning for §25-tilladelsen.

4.1 Befolkningen og menneskers sundhed

Dette afsnit omfatter visuelle forhold og lysgener, risikovirksomhed, friluftsliv, trafikafvikling og trafikstøj, støj og vibrationer, luftemissioner samt støv og lugt.

4.1.1 Visuelle forhold og lysgener

Visuelle forhold

Bygherre har udarbejdet visualiseringer af de nye kaj anlægs og støjafskærmningernes påvirkning i omgivelserne.

De nye kaj anlæg vurderes ikke at få en væsentlig påvirkning af de visuelle indtryk set fra land og vandsiden.

Støjafskærmningen omkring baglandet ved kaj 19 vurderes at få en moderat eller væsentlig visuel påvirkning i flere af de undersøgte standpunkter, hvor støjvæggen på 20 meter udgør den største påvirkning. Den væsentligste påvirkning i den visuelle påvirkning vil ses fra Punkthusene og Kanalbyen ind mod kaj 19. Støjafskærmningen placeres, så sigtelinjen langs Norgesgade og ud over Lillebælt bevares.



Figur 7-16 i miljøkonsekvensrapporten: Fotostandpunkt 1, eksisterende forhold øverst, og visualisering af realiseret projekt nederst. Brændvidde 35 mm.



Figur 7-17 i miljøkonsekvensrapporten: Fotostandpunkt 2, eksisterende forhold øverst, og visualisering af realiseret projekt nederst. Brændvidde 22 mm.



Figur 7-18 i miljøkonsekvensrapporten: Fotostandpunkt 3, eksisterende forhold øverst, og visualisering af realiseret projekt nederst. Brændvidde 24 mm.



Figur 7-19 i miljøkonsekvensrapporten: Fotostandpunkt 4, eksisterende forhold øverst, og visualisering af realiseret projekt nederst. Brændvidde 35mm.



Figur 7-21 i miljøkonsekvensrapporten: Fotostandpunkt 6, eksisterende forhold øverst, og visualisering af realiseret projekt nederst.



Figur 7-22 i miljøkonsekvensrapporten: Fotostandpunkt 7, eksisterende forhold øverst, og visualisering af realiseret projekt nederst. Brændvidde 35 mm.

Ved kaj 23 udgør støjafskærmningen en mindre påvirkning af de visuelle forhold, da det kun er en mindre del, der er synlig fra standpunkterne.

Støjafskærmningen inddeles i mindre felter og beklædes med trælameller i forskellig bredde, dybde og afstand. På denne måde skabes der en variation i støjskærmens visuelle udtryk. Støjevæggene vil begrænse indkigget til havnens område.



Skyggeforhold

Bygherre har udarbejdet skyggediagrammer for støjafskærmningen ved kaj 19. Miljøpåvirkningen ved de nærmeste bygninger vurderes at være moderat, og skal ses i sammenhæng med, at disse bygninger selv kaster skygger ind i Kanalbyen.

Lysgener

Bygherre vurderer, at lyspåvirkningen fra de nye områder vil være moderat under forudsætning af, at armaturer afskærmes så arbejdsarealer belyses, og der ikke sker direkte projektering af lys ud af området.

Vurdering

Med anvendelse af afskærmede armaturer, således der ikke projekteres direkte lys til omgivelserne, vurderer Fredericia Kommune, at §25 tilladelsen indeholder de nødvendige vilkår til at sikre omgivelserne mod væsentlige lysgener.

Lokalplan 387, som udarbejdes, og miljøvurderes, samtidigt med miljøvurderingen af projektet, indeholder bestemmelser om støjskærm, solceller og højde på byggeri.

4.1.2 Risikovirksomhed

Havneudvidelsen ligger inden for den maksimale konsekvensafstand omkring risikovirksomheden Samtank, der modtager, opbevarer og udleverer olieprodukter og biobrændsler.

I miljøkonsekvensrapporten redegør bygherre for, at flytningen af RO/RO-terminalen samt udvidelsen af containerterminalen, ikke påvirker sikkerhedsforholdene hos Samtank eller øger risikoen for uheld hos Samtank.

Bygherre vurderer ligeledes, at der samlet set vil befinde sig færre personer inden for den maksimale konsekvensafstand, når projektet er realiseret, men at antallet af personer tæt på Samtank øges. Det er dog bygherres vurdering, at de samfundsmæssige beregninger, der danner grund for Samtanks risikoaccept, ikke påvirkes væsentligt som følge af ændringerne i personbelastningen.

Bygherre vurderer, at et uheld på Samtank ikke vil forårsage et større uheld i projektområdet. For at mindske risikoen ved et uheld placeres containere med farligt gods uden for konsekvensafstanden for udbredelse af varmestråling, svarende til 80 meter fra Samtanks tankanlæg.

Bygherre vurderer, at anlægsarbejdet kan foregå uden væsentlig risiko for arbejdet eller ansatte.

Vurdering

En risikovirksomhed skal overfor myndighederne dokumentere, at virksomheden kan drives uden at udgøre en uacceptabel risiko for omgivelserne og samfundet i øvrigt. Denne dokumentation udgøres af en sikkerhedsrapport, der blandt andet består af en risikovurdering, hvor virksomheden ved hjælp af beregninger viser, at acceptkriterierne, som fremgår af Miljøstyrelsens Risikohåndbog er overholdt.

Når der ændres i planlægningen, eller gennemføres nye projekter, i områder tæt på risikovirksomheder, skal det sikres, at de nye aktiviteter ikke påvirker, eller påvirkes, af den nærtliggende risikovirksomhed. Dette fremgår af bekendtgørelse nr. 371 af 21. april 2016 om planlægning omkring risikovirksomheder og retningslinjerne 6.4 og 6.5 i Trekantområdets Kommuneplan 2021-2033.

Det er Fredericia Kommunes vurdering, at bygherre på tilstrækkeligt niveau har belyst, at et uheld på Samtank ikke kan opstå, eller blive forværret, som følge af havneudvidelsen.

Det er også tilstrækkeligt belyst, at samfundet ikke udsættes for en uacceptabel risiko som følge af havneudvidelsen, idet udvidelsen ikke påvirker de samfundsmæssige beregninger.



4.1.3 Friluftsliv

Bygherre vurderer, at de friluftaktiviteter, der er i nærheden af Fredericia Havn på og omkring Lillebælt ikke påvirkes væsentligt som følge af havneudvidelsen.

4.1.4 Trafikafvikling og trafikstøj

Bygherre har vurderet konsekvenserne af den forventede øgede trafik til og fra havnen som følge af havneudvidelsen. Trafikken til og fra havnen foregår primært på Snoghøj Landevej/Strandvejen og i mindre omfang Røde Banke.

Beregningerne viser, at havneudvidelsen samlet set vil medføre en forøgelse af trafikken på 0,3%, hvilket vurderes at være neutral.

Trafikken forløber jævnt fordelt over hele døgnet og belaster således ikke de timer, hvor der er mest trafik (spidsbelastningstimerne) i betydelig grad.

Bygherre vurderer, at den øgede lastbiltrafik på Snoghøj Landevej vil svare til 184 lastbilpassager i døgnet, svarende til 92 lastbiler hver vej.

Støjberegningerne af den øgede lastbiltrafik på Snoghøj Landevej viser en ikke hørbar øgning af støjpåvirkningen på 0-0,1 dB.

4.1.5 Støj og vibrationer

Bygherre har redegjort for støj i anlægs- og i driftsperioden.

Bygherre vurderer, at miljøpåvirkningerne fra støj i anlægsfasen er væsentlige, mens støjpåvirkningen er mindre væsentlig i driftsfasen. Miljøpåvirkninger fra vibrationer i anlægs- og driftsfasen vurderes som ubetydelige.

Trafikstyrelsen er myndighed, og stiller vilkår, for den del af anlægsarbejdet, der omfatter etablering af de nye kaj anlæg (anlæg på søterritoriet).

Fredericia Kommune er myndighed for anlægsarbejder, der udføres efter de nye kaj anlæg er etableret (anlæg på land). Dette omfatter f.eks. etablering af belægninger og etablering af støjafskærmning. Fredericia Kommune er også myndighed for vurderingen af støjpåvirkningen i driftsfasen.

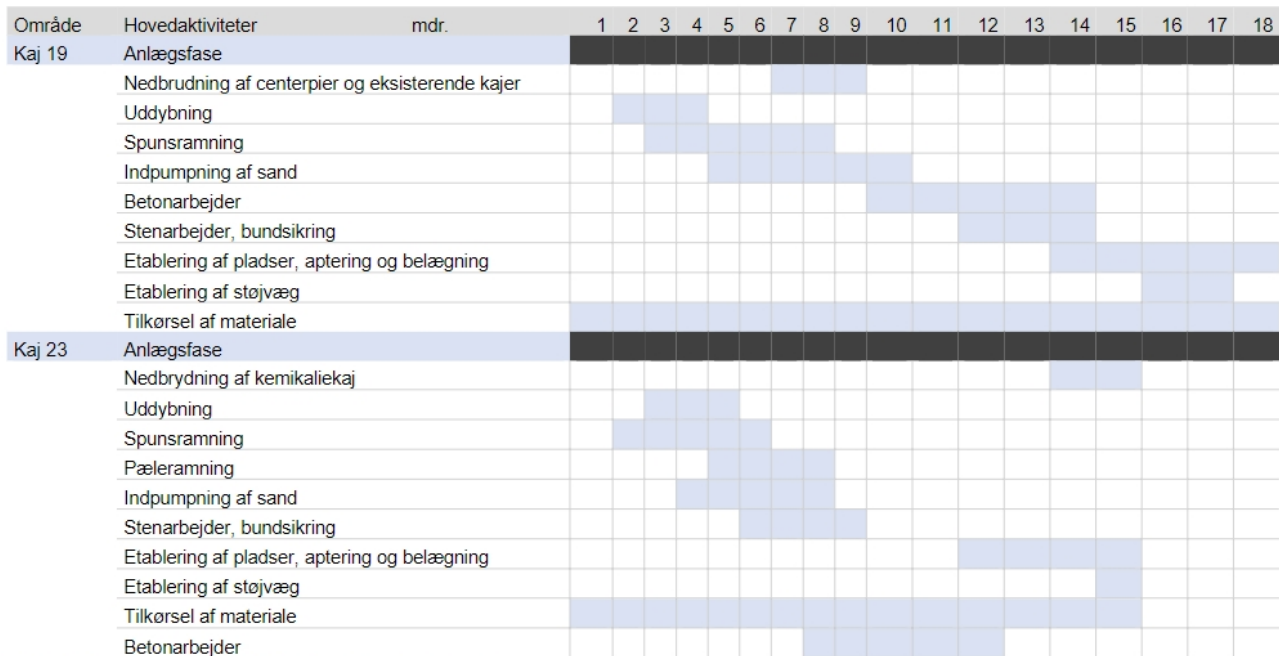
Anlægsfasen

Støj

I anlægsfasen vurderer bygherre, at støj udgør en væsentlig miljøbelastning. Dette skyldes primært støj fra nedramning af spunsvægge og pælefundamenter.

Anlægsarbejdet forventes at tage 18 måneder, og der arbejdes på begge kaj anlæg sideløbende.

Nedenstående figur 1 fra bilag 6 til miljøkonsekvensrapporten viser et udkast til en anlægsplan for de støjende aktiviteter.



Figur 1: Udkast til anlægstidsplan for de støjende aktiviteter.

Figur 1 i Bilag 6 til miljøkonsekvensrapporten: Udkast til anlægstidsplan for støjende aktiviteter

Anlægsarbejdet på søterritoriet og på land vil blive udført efter Fredericia Kommunes regulativ for miljøforhold ved bygge- og anlægsarbejde, hvilket betyder, at:

- Støjende og/eller vibrationsfrembringende anlægsarbejde kun må udføres på hverdage mellem kl. 7-18 og lørdage kl. 8-14.
- Stærkt støjende og/eller vibrationsfrembringende anlægsarbejde kun må udføres på hverdage mellem kl. 7-18.
- Regulativet indeholder ikke støjgrænser for anlægsarbejdet.

Bygherre har udført støjberegninger af 4 udvalgte scenarier:

Scenarie 1 repræsenterer måned 5, og er en worst case betragtning. Scenariet omfatter, at alle støjklender på både kaj 19 og 23 er i drift samtidigt, og det omfatter spunsramning tættest på boligerne i Kanalbyen. Det forventes, at ramningen af spunsvæggene i fløjvæggen har en varighed på ca. 28 effektive arbejdsdage. Beregningerne viser et støjniveau ved de nærmeste boliger på ca. 74 dB(A).

Scenarie 2 repræsenterer måned 8, og ligner scenarie 1. Dog foregår spunsramningen længere mod vest. Den anslåede varighed er én måned. Ved denne beregning er støjniveauet ved de nærmeste boliger faldet til 70 dB(A).

Scenarie 3 repræsenterer måned 14 og omfatter anlægsarbejder, hvor der ikke nedrammes, men kemikaliekajen på kaj 23 nedbrydes, og der etableres pladser og belægning på kaj 19 og 23. Den anslåede varighed er én måned. Beregningerne viser et støjniveau ved de nærmeste boliger under 65 dB(A).

Scenarie 4 repræsenterer måned 17, og omfatter færdiggørelsen af kaj 19 med belægninger og etablering af støjvæg med rammemaskine. Den anslåede varighed er to måneder. Støjniveauet ved de nærmeste boliger v. kaj 19 er 70 dB(A).



Bygherre har også beregnet støjniveauet i Strib i Middelfart Kommune (Ved Norden Bro 5), og her er støjniveauet 50-55 dB(A) for scenarie 1 og 2, og 35-45 dB(A) for scenarie 3 og 4.

Vibrationer

Bygherre vurderer, at spuns- og pæleramning kan give anledning til vibrationer i større afstande. Miljøstyrelsen har fastsat grænseværdier for hhv. komfortvibrationer, der tager hensyn til genevirkningen på mennesker, og bygningsskadelige vibrationer, der medfører strukturelle skader på bygninger.

For at kontrollere at de bygningsskadelige grænseværdier ikke overskrides, opsættes der målere på relevante bygninger i omgivelserne under spuns- og pæleramning på kaj 19. I tilfælde af overskridelser skal arbejdet standse, og det må først genoptages når der er fundet en løsning.

Samlet vurdering af anlægsfasen

Støjberegningerne viser, at de nærmeste boliger omkring kaj 19 kan forvente støjniveauer mellem 70-74 dB når der rammes spuns og pæle i området.

Dette vil opleves som en væsentlig gene mens arbejdet pågår.

De øvrige arbejder kan opleves som generende.

Trafikstyrelsen er myndighed, og stiller vilkår for ramning af spuns til kajanlæggene, mens Fredericia Kommune er myndighed for pæleramning i forbindelse med opførelse af støjafskærmning og byggeri på det færdige kajanlæg.

Styrelsen for Patientsikkerhed udtaler i anden sammenhæng, at ved arbejde i dagstid anbefaler Styrelsen, at Arbejdstilsynets 8 timers grænseværdi på 85 dB(A) som minimum bør overholdes.

Med overholdelse af Fredericia Kommunes regulativ for miljøforhold ved bygge- og anlægsarbejde, der regulerer arbejdstiden for støjende og særligt støjende aktiviteter, samt sikrer, at de omkringboende løbende holdes orienteret om tidspunkter for stærkt støjende og/eller vibrationsfrembringende aktiviteter, og hermed har mulighed for at planlægge derefter, er det Fredericia Kommunes vurdering, at anlægsarbejderne på land kan gennemføres selvom de må forventes at påføre omgivelserne en væsentlig gene mens arbejdet pågår.

Fredericia Kommunes regulativ for miljøforhold ved bygge- og anlægsarbejde giver mulighed for dispensation fra vilkårene i særlige situationer. Med det beregnede støjniveau og forventning til vibrationer, som pæleramning medfører i omgivelserne, kan Fredericia Havn ikke forvente at få dispensation til at udføre arbejde uden for normal arbejdstid.

Med opsætning af vibrationsmålere og at arbejdet standses ved overskridelser af Miljøstyrelsens vejledende grænseværdier for bygningsskadelige vibrationer, og at opbygning af vibrationsenergi skal undgås ved pæleramning ved tilpas tidsmæssigt mellemrum mellem slagene, vurderer Fredericia Kommune, at §25-tilladelsen indeholder de nødvendige vilkår til at sikre omgivelserne mod væsentlige vibrationsgener.

Driftsfasen

Virksomhedsstøj

Havneudvidelsen påvirker to eksisterende havneaktiviteter, hhv. RO/RO-terminalen og containerterminalen. Disse aktiviteter drives af hver sin virksomhed (driftsherre), og anses derfor som to separate virksomheder, der hver især reguleres efter miljøbeskyttelsesloven.

Bygherre har udført støjberegninger på landaktiviteterne for hhv. RO/RO-terminalen og containerterminalen til dokumentation for, at aktiviteterne hver i sær overholder Miljøstyrelsens vejledende støjgrænser i omgivelserne. Ved landaktiviteter medregnes skibsstøj ikke.



RO/RO-terminalen ved kaj 23.

Som en forudsætning for resultatet af beregningerne skal den eksisterende støjskærm langs Strandvejen forlænges med en 7,5 meter høj skærm. Der skal opføres en 7,5 meter høj mur langs Møllebugtvej på den nordlige side af vejen, og der skal opsættes en række på 6 containere i to lag (5,8 meter) internt på RO/RO-terminalen.

Beregningerne viser, at Miljøstyrelsens vejledende støjgrænser for boliger, og som de fremgår af de enkelte rammeområder i Fredericia Kommunes Kommuneplan 2021-2033, overholdes uden for havnens område, på nær ved enkelte kolonihaver på Solvænget.

Ved enkelte af kolonihaverne er der beregnet et støjniveau på 40 dB(A).

De vejledende støjgrænser i kolonihaveområdet er 45-40-35 dB(A) (45 dB(A) på hverdage mellem kl. 7-18 og lørdage kl. 7-14, 40 dB(A) på hverdage mellem kl. 18-22, lørdage fra kl. 14-22 samt søn- og helligdag kl. 7-22, og 35 dB(A) alle dage mellem kl. 22-7), hvilket betyder, at der er en beregnet overskridelse på 5 dB om natten.

I den centrale del af Fredericia by, inden for voldene, reduceres støjen med mere end 5 dB. I området ved Egernvej, Bjørnevej, Elsdyrvej, Harevej og Skyttevej vil støjen generelt reduceres med op til 5 dB, dog vil enkelte ejendomme ved Bjørnevej og Elsdyrvej opleve en forøgelse på op til 4 dB. I Sandal vil dele af området opleve en reduktion på op til 5 dB, mens en mindre del vil opleve en forøgelse på op til 4 dB. Bygherre har beregnet et støjniveau i Strib i Middelfart Kommune, der er mindre end 30 dB(A).

Containerhåndtering ved kaj 19

Som en forudsætning for resultatet af beregningerne skal der opføres støjafskærmning langs havnens afgrænsning med en højde på 7 meter langs Holstensvej, og en forøgelse af højden til 10 meter og 20 meter mod øst (Kanalbyen).

Af hensyn til reduktion af impulsstøj skal containeråg påmonteres kunststofbrikker.

Beregningerne viser, at Miljøstyrelsens vejledende støjgrænser for boliger, som de fremgår af de enkelte rammeområder i Fredericia Kommunes Kommuneplan 2021-2033, overholdes uden for havnens område.

Lokalplan 387, som udarbejdes, og miljøvurderes, samtidigt med miljøvurderingen af projektet, giver mulighed for, at dele af støjafskærmningen kan opføres som bygninger.

Impulser

Bygherre vurderer, at det ikke kan udelukkes, at støjen fra containerhåndtering kan indeholde impulser. Da den nye plads ikke er etableret endnu, er det ikke muligt at fastlægge, om udvidelsen vil give anledning til tydeligt hørbare impulser, dette har dog vist sig at være tilfældet ved tidligere undersøgelser af containerhåndteringen på havnen ved den tidligere importplads.

Her blev impulserne håndteret ved etablering af en støjskærm og nye containeråg med påmonterede kunststofbrikker, som reducerer impulserne til et niveau, der ikke udløser et genetillæg til de vejledende støjgrænser. Containeråg med kunststofbrikkerne indgår derfor som en forudsætning i beregningerne.

Skibsstøj (skibe ved kaj)

Havneudvidelsen medfører at RO/RO-skibe flyttes fra kaj 18 til kaj 23, og containerskibene til den nye kaj 19. Begge kaj anlæg forberedes for landstrøm, og allerede ved ibrugtagningen af kaj 23 vil RO/RO skibene anvende landstrøm.

Da de to delprojekter er indbyrdes afhængige af hinanden, har bygherre udarbejdet en samlet støjberegning af hvilken betydning, skibenes ændrede placering og driftsforhold, får for støjudbredelsen i omgivelserne.

I beregningerne indgår støjafskærmningerne ved kaj 19 og 23 som tidligere beskrevet. Ved kaj 23 er RO/RO skibe tilsluttet landstrøm, der kan dog undtagelsesvist komme skibe, som ikke er klar til landstrøm. Ved kaj



19 er der regnet med to samtidige skibe i dag- og aften timerne, mens der kun er ét skib om natten. Den normale situation er ét skib ad gangen. For at minimere støjgenerne tilstræbes det i videst mulige omfang at containerskibene lægger til ved bagbords side, så styrehus og maskine vender længst væk fra de nærmeste boliger.

I en normal fremtidig driftsfase, med ét RO/RO-skib og ét containerskib vil havneudvidelsen medføre følgende reduktioner i støjen i forhold til den nuværende situation:

- En reduktion af støjen i byen uden for voldene på 1-5 dB
- En reduktion af støjen på mere end 5 dB i den centrale del af byen, inden for voldene.
- En reduktion af støjen på 4-20 dB ved punkthusene i Kanalbyen

I tilfælde af to samtidige containerskibe vil enkelte ejendomme på Solbakken opleve et øget støjniveau på 3 dB.

Miljøstyrelsens vejledende støjgrænser anvendes ved regulering af støj fra én virksomhed, mens der ikke er grænseværdier for støjen fra flere virksomheder. Et skib anses som værende én virksomhed. Beregningerne af det samlede bidrag af skibsstøj fra RO/RO- og containerskibe kan derfor ikke sammenlignes med Miljøstyrelsens de vejledende støjgrænser.

Sammenlignes støjniveauet ved normal drift (ét RO/RO-skib og ét containerskib) og situationer uden for normal drift (ét RO/RO-skib og to containerskibe) med de vejledende støjgrænser, selvom det ikke er korrekt at gøre det, viser beregningerne, at havneudvidelsen medfører, at der sker en reduktion af antallet af ejendomme, der ligger over de vejledende værdier, fra 50 ejendomme til én ejendom på Solbakken 16, hvor støjniveauet er beregnet til 36 dB(A). Til sammenligning er den vejledende grænseværdi 35 dB(A) om natten.

Kumulative effekter

Der foregår en lang række andre aktiviteter på havnen som bidrager til den samlede (kumulative) støjpåvirkning i omgivelserne. Som tidligere beskrevet reguleres hver enkelt virksomhed individuelt efter miljøbeskyttelsesloven. Den støjafskærmning, der etableres i forbindelse med havneudvidelsen, har også en gavnlig effekt i forhold til flere af de øvrige virksomheder på havnen.

Bygherre har lavet en beregning af den samlede kumulative støj fra virksomhederne, og sammenlignet den med de nuværende forhold. Beregningerne viser, at Fredericia by uden for voldene ikke vil opleve en ændring af støjniveauet, mens Fredericia by inden for voldene vil opleve en reduktion af støjen på 1-5 dB.

Samlet vurdering af driftsfasen

Bygherre har med beregninger vist, at driften af de enkelte virksomheder i projektområdet efter havneudvidelsen ikke medfører overskridelser af de vejledende støjgrænser ved boliger. I forhold til den kumulative støj har bygherre med beregninger fra samtlige virksomheder på havnen vist, at havneudvidelsen vil bidrage med en ikke-hørbar ændring eller et reduceret støjniveau i omgivelserne, sammenlignet med de nuværende forhold.

Enkelte kolonihaver vil dog som følge af flytningen af RO/RO-terminalen blive påvirket med et støjniveau på 40 dB(A) om natten, hvilket overskrider de vejledende støjgrænser for området jf. Fredericia Kommunes Kommuneplan 2021-2033. Støjniveauet er dog på niveau med grænseværdien for boliger i centerområder og områder til både boliger og erhverv, som f.eks. er gældende for Fredericia by inden for voldene og ved boligerne i Kanalbyen.

Havneudvidelsen medfører en væsentlig reduktion af støjen fra skibe ved kaj, hvilket blandt andet skyldes, at RO/RO-skibene tilsluttes landstrøm og etableringen af støjafskærmningerne.



Kaj 19 forberedes for landstrøm, og så snart det er teknisk muligt, vil også containerskibene blive tilsluttet landstrøm, hvorved støjniveauet reduceres yderligere.

Beregninger af den fremtidige driftsfase, både ved normal drift, og unormale situationer med anløb af to containerskibe viser, støjen fra skibene ligger inden for rammerne af de vejledende støjgrænser for virksomhedsstøj for alle områder, på nær én enkelt bolig ved Solbakken 16, hvor støjniveauet er beregnet til 36 dB(A).

Samlet set er det derfor Fredericia Kommunes vurdering, at med §25-tilladelsens vilkår om etablering af støjafskærmning og montering af kunststofbrikker på containeråb, vil havneudvidelsen ikke medføre en væsentlig øget støjpåvirkning i omgivelserne, men at der samlet set vil ske en forbedring.

4.1.6 Luftemissioner, støv og lugt

Havneudvidelsen medfører udledninger af CO₂, stoffer og støv til omgivelserne i anlægs- og driftsfasen.

Bygherre har udført beregninger af udledningen af luftforurenende stoffer og CO₂, påvirkningen af luftkvaliteten i området.

Anlægsfasen

Bygherre har foretaget en kvalitativ vurdering af luftforureningen i omgivelserne i anlægsfasen. Vurderingen er baseret på et skøn over omfanget af anvendt entreprenørmateriel, områdets karakter og den generelle luftkvalitet.

Kilderne til luftforurening i anlægsfasen er:

- Støv fra håndtering af jord og andre støvende materialer.
- Emissioner fra entreprenørmaskiner til lands og til vands.
- Emissioner fra lastbiler ved transport til og fra projektområdet.
- Emissioner fra uddybningskibe og indpumpning af materiale mv.

Bygherre vurderer, at entreprenørmaskinerne, og skibene, kan være placeret og arbejde samtidigt overalt i projektområdet og forsat overholde EU's luftkvalitetskrav i de nærmeste boligområder.

Støv fra byggeriet og håndtering af materialer, samt evt. lugt fra opgravet sediment, vurderes ikke at medføre en væsentlig påvirkning i omgivelserne grundet afstanden mellem projektområdet og de nærmeste boliger.

Driftsfasen

Driftsfasen omfatter udledninger fra RO/RO-terminalen, containerterminalen samt RO/RO- og containerskibe ved kaj.

Beregningerne viser, at havneudvidelsen vil medføre en forøgelse af emissionerne, og hermed luftforureningen, mellem 12 og 21% i forhold til 0-alternativet. EU's luftkvalitetskrav vil stadig være overholdt med en god margin uden for projektområdet.

CO₂ udledningen vil forøges med 14%, hvilket vil blive reduceret, når containerskibene på et tidspunkt tilsluttes landstrøm.

Kumulative forhold

I vurderingen af luftkvaliteten er der taget højde for den generelle baggrundsbelastning i området, baseret på luftkvalitetsdata fra DCE (Nationalt center for miljø og energi, Aarhus Universitet). I disse data indgår påvirkningen fra øvrige aktiviteter på havnen.

Samlet set vurderer bygherre, at miljøpåvirkningen fra luftemissioner, støv og lugt er mindre væsentlig.



Samlet vurdering

På baggrund af oplysningerne fra bygherre er det Fredericia Kommunes vurdering, at havneudvidelsen ikke medfører en væsentlig påvirkning af luftkvaliteten i omgivelserne i anlægs og driftsfasen.

4.2 Overfladevand

Dette afsnit omfatter vandområdeplaner, spildevandshåndtering og badevand.

4.2.1 Overfladevand

Anlægsfasen

Bygherre oplyser, at under anlægsfasen vil regnvand fra byggepladserne blive udledt til havnebassinet via sandfang og olieudskillere.

Bygherre vurderer, at en evt. midlertidig grundvandssænkning i anlægsfasen ikke vil give anledning til en væsentlig påvirkning af den nuværende kvantitative tilstand eller hindre den fremtidige opfyldelse af miljømålet for den kvantitative tilstand.

Nærmeste målsatte vandløb er Ullerup Bæk. Ullerup Bæk er rørlagt på den del af vandløbet, der er tættest på projektområdet. Derfor vurderer bygherre, at der ikke vil ske en væsentlig påvirkning af henholdsvis den økologiske og kemiske tilstand af Ullerup Bæk i anlægs- og driftsfasen. Projektet vil heller ikke forhindre en fremtidig opfyldelse af de opstillede miljømål.

Bygherre vurderer, at afstanden mellem projektet og Rands Fjord samt Erritsø Bæk, som hhv. er nærmeste målsatte sø og nærmeste åbne målsatte vandløb, betyder, at der ikke vil ske en væsentlig påvirkning af henholdsvis den økologiske og kemiske tilstand i anlægsfasen, ligesom projektet ikke forhindrer en fremtidig opfyldelse af de opstillede miljømål.

Driftsfasen

Bygherre oplyser, at der ikke er væsentlige påvirkninger af vandområder i driftsfasen.

Der vil blive etableret regnvandsudløb fra den nye del af pieren (note kaj 23?) med udløb i havnebassinet. Sammensætningen af overfladevandet karakteriseres som almindeligt belastet overfladevand fra befæstede arealer.

Samlet vurdering

Fredericia Kommune er myndighed på udledning af grundvand samt spildevand og overfladevand til Lillebælt samt påvirkningen af vandløb og søer.

Trafikstyrelsen er myndighed for den påvirkninger projektet har i anlægsfasen, hvilket blandt andet omfatter spredning af sediment ved uddybning og indbygning, indbygning af opgravet havmateriale og undervandsstøj i anlægsfasen. Det er Trafikstyrelsen, der vurderer, hvordan anlægsfasen påvirker havmiljøet og de dyr og planter, der lever i vandet. Trafikstyrelsen skal også vurdere påvirkningen fra de ændrede fysiske rammer.

Fredericia Kommune er enige med bygherre i, at havneudvidelsen ikke medfører en væsentlig påvirkning af Ullerup Bæk, Erritsø Bæk og Rands Fjord.

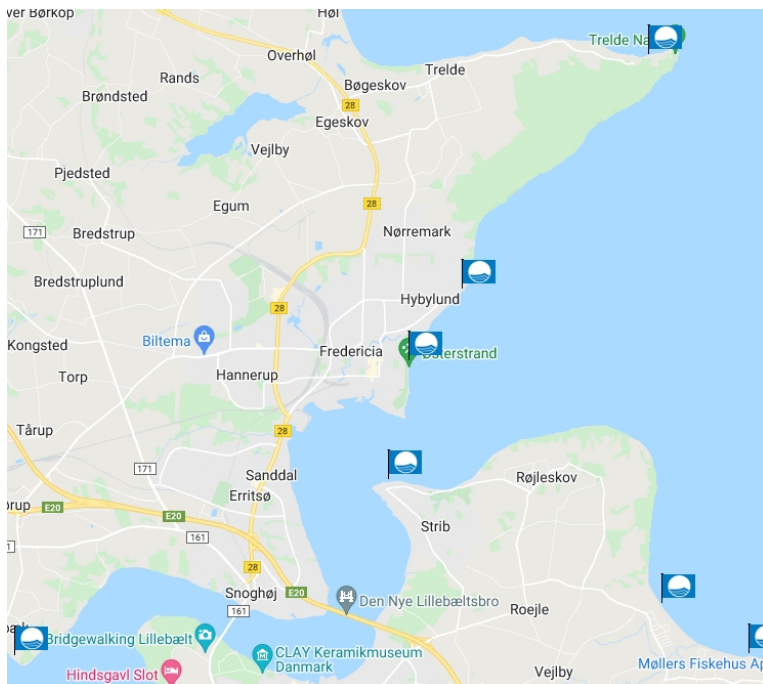
Udledning af overfladevand til Lillebælt kræver en udledningstilladelse fra Fredericia Kommune. I tilladelsen stiller kommunen de nødvendige krav til at sikre, at miljøtilstanden i Lillebælt ikke påvirkes negativt. Direkte udledninger omfatter både udledninger i anlægsfasen, dvs. udledninger af overfladevand fra byggepladserne, og eventuelt oppumpet grundvand.

I driftsfasen vil det være direkte udledning af overfladevand til Lillebælt efter de krav som er stillet i udledningstilladelsen

Med meddelelse af udledningstilladelserne samt håndteringen af overfladevandet jf. Fredericia Kommunes spildevandsplan, er det Fredericia Kommunes vurdering, at projektet kan gennemføres uden væsentlig påvirkning af miljøet fra håndtering af overflade- og grundvand i projektområdet.

4.2.2 Badevand

Der er en række badestrande omkring projektområdet, hvoraf Østerstrand og Strib Nordstrand er badestrande med blå flag, mens stranden ved Sanddal ligger tættest på projektområdet.



Figur 16-1 i miljøkonsekvensrapporten: Oversigt over strande med blå flag.

Det er bygherres vurdering, at havneudvidelsen ikke vil påvirke badevandskvaliteten ved de nærliggende strande.

Kvalitetskrav til badevand er fastlagt i badevandsbekendtgørelsen, som bl.a. omfatter grænseværdier for indholdet af enterokokker og E.coli-bakterier, som stammer fra spildevand. Projektet udleder ikke spildevand i hverken anlægs- eller driftsfasen.

Det er bygherres vurdering, at der ikke spredes opslæmmet sediment til badestrandene i området i anlægsfasen. I anlægsperioden vil der blive monitoreret på sedimentspredningen.

Samlet vurdering

Fredericia Kommune fører også tilsyn med badevandskvaliteten på kommunens strande.

Fredericia Kommune er enig i bygherres vurdering af, at havneudvidelsen ikke vil påvirke badevandskvaliteten på badestrandene i området i anlægs- og driftsfasen.

4.2.3 Biologisk mangfoldighed, beskyttede arter

Dette afsnit omfatter Natura 2000, Bilag IV-arter, (Havstrategidirektivet og Fredericia Vildtreservat.



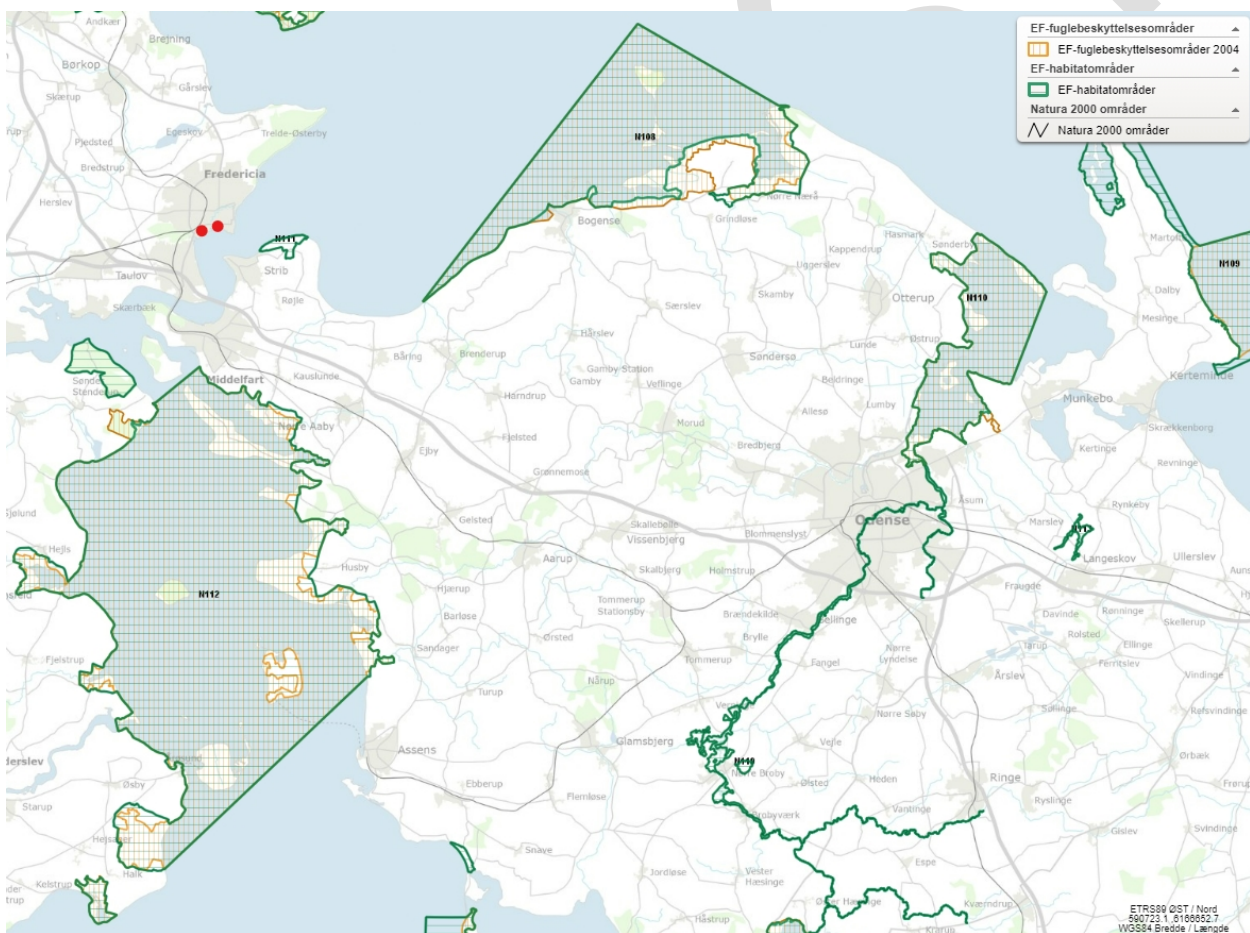
Bygherre vurderer samlet, at der ikke vil ske en væsentlig påvirkning af arter og naturtyper på udpegningsgrundlaget for Natura 2000-områderne nr. 108, 111 og 112, som følge af støj, forstyrrelser og sedimentspredning fra anlægsaktiviteterne.

Projektet kan give anledning til undervandsstøj, der kan påvirke marsvin. Det er derfor en forudsætning for projektet, at der anvendes støjdæmpende afværgeforanstaltninger samt soft-start ved spuns- og pæleramning.

4.2.4 Natura 2000

Der er tre Natura 2000-områder inden for en radius af 3-14 km fra projektområdet.

- Knap 3 km fra Kaj 19 ligger område N111 Røjle Klint og Kasmose Skov bestående udelukkende af habitatområderne H95 Røjle Klint og Kasmose Skov.
- Ca. 8 km fra Kaj 23 ligger område N112 Lillebælt bestående af habitatområdet H96 Lillebælt og fuglebeskyttelsesområde F47 Lillebælt.
- Ca. 14 km fra Kaj 19 ligger område N108 Æbelø, havet syd for og Nærå, bestående af H92 Æbelø, havet syd for og Nærø Strand samt fuglebeskyttelsesområdet F78 Æbelø og kysten ved Nærå



Figur 15-1 i miljøkonsekvensrapporten: Natura 2000-områder, habitat- og fuglebeskyttelsesområder i Lillebælt. Røde prikker viser Kaj 19 og Kaj 23.



Bygherre vurderer, at der ikke vil ske en direkte påvirkning af natura 2000-områderne som følge af havneudvidelsen da projektområderne ikke står i direkte forbindelse med naturtyperne, levestederne eller artsforekomsterne.

Da der vil ske spuns- og pæleramning i august og september, som er hhv. i den sårbare periode og yngleperioden for marsvin, kan der ske en væsentlig påvirkning af marsvin. For at undgå disse påvirkninger vil der blive anvendt støjdempende foranstaltninger - såsom boblegardiner. Beregninger af støjdbredelsen ved nedramningsarbejdet viser, at med støjdempende foranstaltninger reduceres udbredelsen af områder med kritiske støjniveauer så der sikres fri passage for marsvin i Lillebælt forbi projektområdet.

4.2.5 Bilag IV-arter (landlevende)

I Fredericia Kommune er hele kommunens landareal udpeget som muligt levested for bilag IV-arter. De bilag IV-arter, der potentielt kan findes inden for projektområdet er stor vandsalamander, markfirben, sydflagermus og vandflagermus.

Bygherre vurderer, at projektområdet ved kaj 19 og kaj 23 ikke er levested for disse eller andre bilag IV-arter, da der er tale om en containerterminal med fast belægning og ingen egnede levesteder. Der er ingen bygninger, der vil kunne fungere som opholdssted for flagermus, og der er ingen ynglevandhuller eller egnede overvintringspladser for stor vandsalamander. Der er heller ingen egnede levesteder for markfirben.

Samlet vurdering

Fredericia Kommune er myndighed på projektets påvirkning af Natura 2000-områder i driftsfasen, samt landlevende bilag IV-arter i anlægs- og driftsfasen.

Kommunen er også myndighed på påvirkningen af Natura 2000-områder og bilag IV-arter ved anlægsarbejde, der foretages efter etableringen af det nye kajanlæg, dette kan f.eks. være ramning af pæle. Dette omfatter både land- og vandlevende bilag IV-arter.

Trafikstyrelsen er myndighed på projektets påvirkning af Natura 2000-områder og vandlevende bilag IV-arter i anlægsfasen på søterritoriet, samt vurderingen af de ændrede fysiske rammers påvirkning af ovennævnte. Det er således Trafikstyrelsen, der vurderer påvirkningen af f.eks. marsvin i anlægsfasen i forbindelse med ramning af spuns.

På baggrund af bygherres oplysninger, er det Fredericia Kommunes vurdering, at der ikke er er landlevende Bilag IV arter der påvirkes i anlægsfasen - eller driftsfasen ved havneudvidelsen.

Fredericia Kommune er også enig i bygherres vurdering, at Ullerup Bæk, Rands Fjord og Erritsø Bæk ikke påvirkes i hverken anlægs eller driftsfasen.

Bygherre redegør for, at der af hensyn til bl.a. marsvin og sæler skal etableres afværgeforanstaltninger og soft-start procedure ved spunsning og pæleramning for at forebygge og begrænse gener fra undervandsstøj. Fredericia Kommune stiller i §25-tilladelsen vilkår om, at pæleramning, der gennemføres når det nye kajanlæg er etableret, skal gennemføres med bortskræmning af havpattedyr og soft-start procedure.

4.3 Jordbund

Dette afsnit omfatter kystmorfologi, dvs. projektets påvirkning af blandt andet kystens udseende.

Bygherre vurderer, at projektet ikke vil medføre en væsentlig negativ påvirkning af kystmorfologien.



Anlægsfasen

Ved kaj 19 vil uddybningen give anledning til begrænsede spild ved havneområdet. Den maksimale udbredelse af spildfanen er begrænset til de kystnære dele af farvandet ud mod Skanseodden.

Grundet den lave spildprocent, de store vanddybder og strømmen uden for havneområdet sker der en hurtig opblanding af det opslæmmede sediment, der giver lave sedimentkoncentrationer og hermed en begrænset aflejring på havbunden.

Forurenet havbundssediment opgraves med miljøgrab for at minimere spild og spredning af miljøfremmede stoffer.

Ved kaj 23 vil uddybningen give anledning til et spild af uddybningsmateriale inde i centerhavnen. På grund af de lave strømhastigheder, vil havbundsmaterialet bundfældes inden det når den primært strømning i Lillebælt.

En ændring af havnens udformning giver en lille effekt på strømningforholdene lokalt omkring havnen.

Driftsfasen

Bygherre vurderer, at der ikke vil være en miljøpåvirkning fra uddybningsmaterialerne i driftsfasen, da der ikke løbende uddybes og der erosionssikres ved de erosionsudsatte områder.

Samlet vurdering

Trafikstyrelsen er myndighed på vurderingen af projektets påvirkning på kysten samt miljøpåvirkningen ved uddybning og indbygning af forurenet havsediment.

Miljøstyrelsen skal godkende, og stille vilkår for, genindbygningen af sediment ved kaj 19.

4.4 Klima

Dette afsnit omfatter sammenhængen med Fredericia Kommunes plangrundlag, herunder Spildevandsplan 2020, Klimatilpasningsplan 2014 (plus Klimatilpasningsplan 2022) og Stormflodsplan 2021.

Bygherre vurderer, at de fremtidige klimaændringer ikke vil påvirke havneudvidelsen i signifikant grad.

Kaj 19 etableres med en topkote i +2,0 m, hvilket er på niveau med det eksisterende kajområde. På arealet vil der være risiko for oversvømmelse ved en ekstrem 100-årshændelse (stormflod). Bygherre vurderer, at en oversvømmelse i containerterminalen vil få en lille eller ingen konsekvens.

Kaj 23 etableres med en topkote i +2,5 m, hvilket ligger under +2,3 m, som er niveauet for en 100-års hændelse (stormflod i år 2115). RO/RO-lejerne etableres, så de kan håndtere den store variation i vandstanden.

Både kaj 19 og 23 etableres, så de kan håndtere ekstremregn. Dimensionering af kloakledninger, inkl. sandfangsbrønde, og eventuelle olieudskillere, vil ske med indregning af en klimafaktor, og arealerne er robuste over for midlertidige opstuvninger af overfladevand på terræn.

Bygherre vurderer, at miljøpåvirkningen fra en oversvømmelse eller ekstrem regnhændelse i anlægsfasen vil være minimal.

Vurdering

Området ved Gl. Havn sikres til kote +2.5 m, hvilket er et krav i lokalplanen. Det vurderes dog, at der er en risiko for at oversvømmelse ved kaj 19 kan påvirke arealer i Fredericia By.

Vest for Norgesgade syd for Holstensvej er der mulighed for, at vand kan komme ind fra havnens areal vest for Norgesgade og løbe ind af Sundegade.



Nord for rundkørslen på Centerhavnsvej er der mulighed for, at vand ved meget høj vandstand kan løbe ind over havnens areal og oversvømme Strandvejen, Holstensvej, viadukten og kolonihaverne.

4.5 Materielle goder

Dette afsnit omfatter råstoffer og affald.

4.5.1 Råstoffer

Anlægsfasen

Etableringen af havneudvidelsen indebærer et forbrug af råstoffer i form af sand og grus til opfyldning, materialer til etablering af de nye kajområder samt brændstof til entreprenørmaskiner, skibe mv. i anlægsfasen.

Bygherre vurderer, at råstofforbruget ikke overstiger forbruget ved lignende projekter. Fordi råstofferne kommer fra områder, som er godkendte og udlagt til råstofindvinding, vurderes projektet ikke at have en væsentlig indflydelse på områdets generelle forsyning med råstoffer.

Sand og grusmaterialer forventes at komme fra de eksisterende råstofområder på havet, men vil afhænge af den valgte leverandørs tilgang. Det nærmeste råstofområde er fællesområde 542-VA (Tragten, der har en restmængde ca. 1,9 mio. m³ fyldsand).

Der skal anvendes 860.000 m³ sand/grus ved kaj 19 og 64.000 m³ sand/grus ved kaj 23 til genindbygning.

Der skal anvendes 5.000 tons stål ved kaj 19 og 4.000 tons stål ved kaj 23.

Der skal anvendes 4.000 m³ beton ved kaj 19 og 23.000 m³ beton ved kaj 23.

Der vil blive anvendt en del brændstof til de maskiner og skibe, som skal etablere kajanlæggene, til bortskaffelse af udgravet materialer samt til udskibning af det materiale, der skal sejles til Aalborg. Bygherre har ikke lavet et overslag over det forventede brændstofforbrug.

Driftsfasen

I forbindelse med vedligeholdelse af kajanlægget vil der indgå anvendelse af råstoffer i meget begrænset omfang.

Havneudvidelsen betyder, at der kan fragtes flere containere pr. skib, hvilket vil reducere det samlede aftryk fra transporten af gods. Effekten vurderes som mindre.

Samlet vurdering

Fredericia Kommune er myndighed på del af anlægsarbejdet, der omfatter etablering af pladser og belægnings på det færdige kajanlæg samt driftsfasen. Det er Fredericia Kommunes vurdering, at etablering af pladser og belægnings ikke medfører et forbrug af råstoffer, der afviger fra normalen for denne type projekter.

Trafikstyrelsen er myndighed på den del af anlægsarbejdet, der omfatter opfyldning af søterritoriet og etablering af kajanlægget.

Miljøstyrelsen skal give tilladelse til råstofindvinding på havet jf. råstofloven. Bygherre skal derfor søge Miljøstyrelsen om tilladelse til indvindingen.



Genindbygning af opgravet havbundsmateriale er også omfattet af råstofloven, og kræver også en tilladelse fra Miljøstyrelsen.

4.5.2 Affald Anlægsfasen

Det uddybningsmateriale, der bortskaffes til et spulefelt i Aalborg, klassificeres som affald. Der forventes bortskaffet 52.000 m³ fra kaj 23 og 25.000 m³ fra kaj 19.

Bygherre har udtaget prøver af havbundmaterialet for at undersøge indholdet af forurenende stoffer i sedimentet. Ud fra prøveresultaterne er det bygherres vurdering, at ca. 500 m³ havbundsmateriale fra kaj 19 overskrider grænseværdierne for TBT for deponering i spulefeltet i Aalborg, hvorfor materialet skal behandles eller deponeres på et miljøgodkendt anlæg på land.

TBT (Tributyltin) er blevet anvendt som et bundmaling til skibe for at holde dem fri for muslinger, rurer og alger. TBT, der har været forbudt at anvende siden 2003, er tungt nedbrydeligt i havsediment, og påvirker de vandlevendes dyrs reproduktion og vækst.

Projektet vil medføre mindre mængder opbrudt beton og asfalt, samt ældre installationer, f.eks. nedgravede rør mv. Bygherre vurderer, at miljøpåvirkningen herfra er uvæsentlig.

Driftsfasen

Bygherre vurderer, at der ikke vil skabes affald af særligt betydning i driftsfasen.

Samlet vurdering

Fredericia Kommune er myndighed på den del af projektet der omfatter bortskaffelse af affald fra nedbrydningen af det eksisterende kajanlæg, affald fra etableringen af belægninger mv. på det nye kajanlæg samt affald i driftsfasen.

De affaldstyper, der opstår som følge af nedbrydning af de eksisterende kajanlæg med tilhørende installationer, omfatter affaldstyper, som er almindeligt forekommende ved bygge- og anlægsarbejder. Affaldet bortskaffes i henhold til affaldslovgivningen og Fredericia Kommunes regulativ for erhvervsaffald.

De affaldstyper, der opstår i driftsfasen, er ligeledes almindeligt forekommende affaldstyper, som bortskaffes i henhold til affaldslovgivningen og Fredericia Kommunes regulativ for erhvervsaffald.

Trafikstyrelsen er myndighed på den del af projektet, der omfatter opgravning og håndtering af havbundsmateriale.

Et spulefelt er et miljøgodkendt deponeringsanlæg til havbundsmaterialer. Miljøstyrelsen er myndighed, og stiller i spulefeltets miljøgodkendelse vilkår med grænseværdier for indholdet af forurenende stoffer i det sediment, der deponeres i spulefeltet. Det er bygherres ansvar at sikre, at grænseværdierne ikke overskrides, og at der er udtaget og analyseret et tilstrækkeligt antal prøver af havbundsmaterialet.

Miljøstyrelsen er myndighed på deponeringsanlæg på land, mens både kommunerne og miljøstyrelsen kan være myndighed på affalds- og jordbehandlingsanlæg på land. Uanset miljømyndighed reguleres hvilke affaldstyper, der må modtages, og grænseværdierne for indholdet af forurenende stoffer, med vilkår i anlæggets miljøgodkendelse.

Det er bygherres ansvar, at udtage og analysere tilstrækkeligt med prøver af havbundsmaterialet til dokumentation for, at modtageanlægget må modtage materialet.



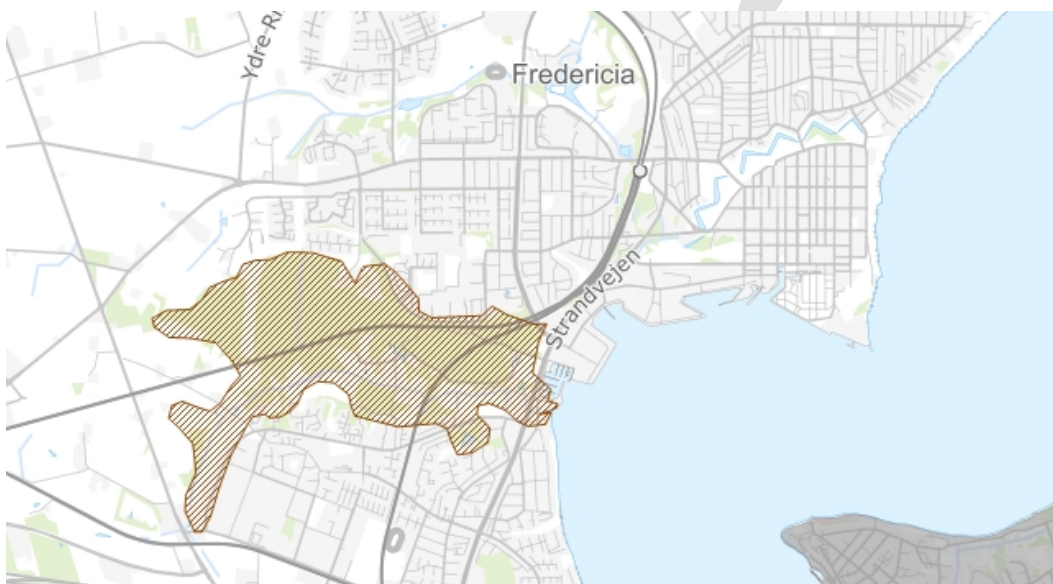
Hvis havbundsmaterialet afleveres til et miljøgodkendt jordbehandlingsanlæg på land, skal dette anmeldes i jordweb, hvor Fredericia Kommune kan kontrollere, at modtageanlægget må modtage materialet.

4.6 Kulturarv og landskab

Der er ingen kulturhistoriske interesser i projektområdet.

Bygherre oplyser i miljøkonsekvensrapporten, at Langelands Museum på baggrund af en projektbeskrivelse har vurderer, at alle arkæologiske lag i området er forsvundet, og at museet ikke vil indstille til marinarkæologiske undersøgelser.

I Fredericia Kommunes Kommuneplan 2021-23 er et område bestående af Hannerup Skov, Erritsø Mose samt Fuglsang og Stoustrup Skov udlagt som bevaringsværdige landskaber. Området er karakteriseret ved en 5 km lang bueformet dalsenkning, dannet af smeltesand fra gletschere. Området har i stenalderen været oversvømmet af havet. Området er udpeget for at sikre de landskabelige bevaringsværdier og de sammenhængende naturområder.



Figur 7-2 i miljøkonsekvensrapporten: Bevaringsværdige landskaber i nærheden af Kaj 19 og Kaj 23 (udsnit fra den digitale Fredericia Kommuneplan 2021-2033).

Der er minimum 420 fra kaj 23, og 1 km fra kaj 19 til området, og bygherre vurderer, at havneudvidelsen ikke påvirker området.

Visualiseringer af havneudvidelsen set fra vandsiden viser, at påvirkningen af byen som kystlandskab vil være lille eller ubetydelig.



Figur 7-24 i miljøkonsekvensrapporten: Fotostandpunkt 9, eksisterende forhold øverst, og visualisering af realiseret projekt nederst. Brændvidde 35 mm.



Samlet vurdering

Det er Fredericia Kommunes vurdering, at havneudvidelsen ikke påvirker kulturarv eller landskabet i væsentlig omfang.

4.7 Alternativer

Bygherre oplyser i miljøkonsekvensrapporten at de to delprojekter er indbyrdes afhængige, og at det ene ikke kan udføres uden det andet på grund af driftsforholdene i havnen. Der er derfor ikke undersøgt alternative projekter.

Hvis projektet ikke realiseres, muliggør de nuværende fysiske rammer ikke håndtering af de stigende godsmængder, og efterspørgsel efter mere bæredygtige transportløsninger, som søtransport, som sker som følge af den grønne omstilling.

4.8 Konklusion

Det er Fredericia Kommunes samlede vurdering, at der ikke er uacceptable miljømæssige forhold som følge af projektet, når de stillede vilkår overholdes. Endvidere vurderes projektets miljøpåvirkninger ikke at have en sådan karakter eller omfang, der gør, at projektet ikke kan realiseres.

5. Overvågning

Når projektet gennemføres med de stillede vilkår vurderer Fredericia Kommune, at det ikke vil have væsentlige skadelige indvirkninger på miljøet. Der stilles derfor ikke vilkår om overvågning.

6. Offentlig høring

Høringen af berørte myndigheder er forløbet sideløbende med høringerne af offentligheden.

Resume af høringssvar

Høringssvar indkommet i 1. offentlighedsfase (29. marts til 1. april 2022) fremgår af afgrænsningsudtalelsen, som er offentliggjort på Fredericia Kommunes hjemmeside.

Høringssvar indkommet i 2. offentlighedsfase fremgår af vedlagte bilag x. Herunder fremgår også Fredericia Kommunes, Trafikstyrelsens og Fredericia Havns bemærkninger til de indkomne høringssvar.

Høringens indflydelse på afgørelsen.

xx

7. Gyldighed

§25-tilladelsen er gældende straks efter modtagelsen.

I skal dog være opmærksomme på, at hvis afgørelsen påklages til Miljø- og Fødevarerklagenævnet, kan nævnet bestemme, at afgørelsen ikke må udnyttes.

Afgørelsen bortfalder den hvis den ikke er udnyttet inden for 3 år efter den er meddelt, eller ikke har været udnyttet i 3 på hinanden efterfølgende år.

Eventuelle ændringer i projektet, også i forhold til de forudsætninger som er beskrevet i miljørapporten, skal forelægges Fredericia Kommune til vurdering i henhold til VVM reglerne.

Ændringer må ikke igangsættes før Fredericia Kommune har vurderet, at disse ligger indenfor de forudsætninger, der danner grundlag for de miljømæssige vurderinger i miljøkonsekvensrapporten.

8. Offentliggørelse

Afgørelsen om at meddele §25-tilladelse inkl. bilag offentliggøres på Fredericia Kommunes hjemmeside d. xxxx.



9. Klagevejledning

Afgørelsen kan påklages til Miljø- og Fødevarerklagenævnet af enhver med retlig interesse i sagens udfald samt af landsdækkende foreninger og organisationer, der som formål har beskyttelsen af natur og miljø, eller varetagelsen af væsentlige brugerinteresser inden for arealanvendelsen, og har vedtægter eller love, som dokumenterer deres formål, og som repræsenterer mindst 100 medlemmer.

Hvis du ønsker at klage over denne afgørelse, kan du klage til Miljø- og Fødevarerklagenævnet.

Klagen skal indgives inden xxxxx

Du klager via klageportalen, som du finder via borger.dk eller virk.dk. Du logger på klageportalen med Nem-ID. En klage er indgivet, når den er tilgængelig for Fredericia Kommune via klageportalen. Når du klager, skal du betale et gebyr på 900 kr. for borgere og 1.800 kr. for virksomheder, foreninger, organisationer og offentlige myndigheder.

I klageportalen sendes din klage automatisk først til Fredericia Kommune. Hvis Fredericia Kommune fastholder afgørelsen, sender kommunen klagen videre til behandling i nævnet via klageportalen. Du får besked om videresendelsen.

Miljø- og Fødevarerklagenævnet afviser din klage, hvis du sender den uden om klageportalen, medmindre du er blevet fritaget for brug af klageportalen. Hvis du ønsker at blive fritaget for at bruge klageportalen, skal du sende en begrundet anmodning til Miljø- og Fødevarerklagenævnet. Nævnet afgør herefter, om du kan fritages for at bruge klageportalen. Se betingelserne for at blive fritaget.

Klagefrist

Klagen skal være modtaget senest fire uger efter offentliggørelsen af afgørelsen, dvs. den xxxxx.

Fredericia Kommunes afgørelse kan indbringes for domstolene inden 6 måneder fra afgørelsens offentliggørelse.

10. Lovgrundlag

Afgørelsen er truffet efter §25 i lovbekendtgørelse nr. 976 af 27. oktober 2021 om miljøvurdering af planer og programmer og af konkrete projekter (VVM) (miljøvurderingsloven)

Projektet er omfattet af Bilag 1, punkt 8.b) "*Søhandelshavne, anløbsbroer til lastning og losning, der er forbundet med havneanlæg til lands og vands (bortset fra færgebroer), der kan anløbes af fartøjer på over 1.350 tons*".

Reglerne for udpegning og høring af fremgår af §

Reglerne for offentliggørelse, og høring af berørte myndigheder fremgår af §§ 35 og 37 i miljøvurderingsloven.

Reglerne for gyldighed og klagenævnets mulighed for at stoppe bygge- og anlægsarbejde fremgår af §§ 39 og 53.

Reglerne for klage fremgår af §§ 49, 50, 51 og 52 i miljøvurderingsloven.

Reglerne for søgsmål fremgår af §54.



11. Øvrige bemærkninger

Gennemførelsen af projektet forudsætter tilladelse, godkendelse eller dispensation efter anden lovgivning. §25-tilladelsen fastlægger rammerne for fremtidige tilladelser til projektet.

Fredericia Kommune kan genoptage §25-tilladelsen hvis en eller flere af følgende betingelser er opfyldt:

- Der fremkommer nye oplysninger om projektets væsentlige skadelige indvirkning på miljøet.
- Projektets væsentlige skadelige indvirkning kunne ikke forudses på afgørelsestidspunktet.
- Projektets skadelige indvirkning i øvrigt går ud over det, som blev lagt til grund ved meddelelsen af tilladelsen.

Kommunen kan om nødvendigt meddele forbud eller påbud, herunder tilbagekalde tilladelsen eller stille særlige vilkår i den eksisterende tilladelse.

Yderligere oplysninger i sagen kan fås ved henvendelse til Inger Pabst, Fredericia Kommune, mail: inger.pabst@fredericia.dk, tlf. 72 10 76 20.

UDKAST