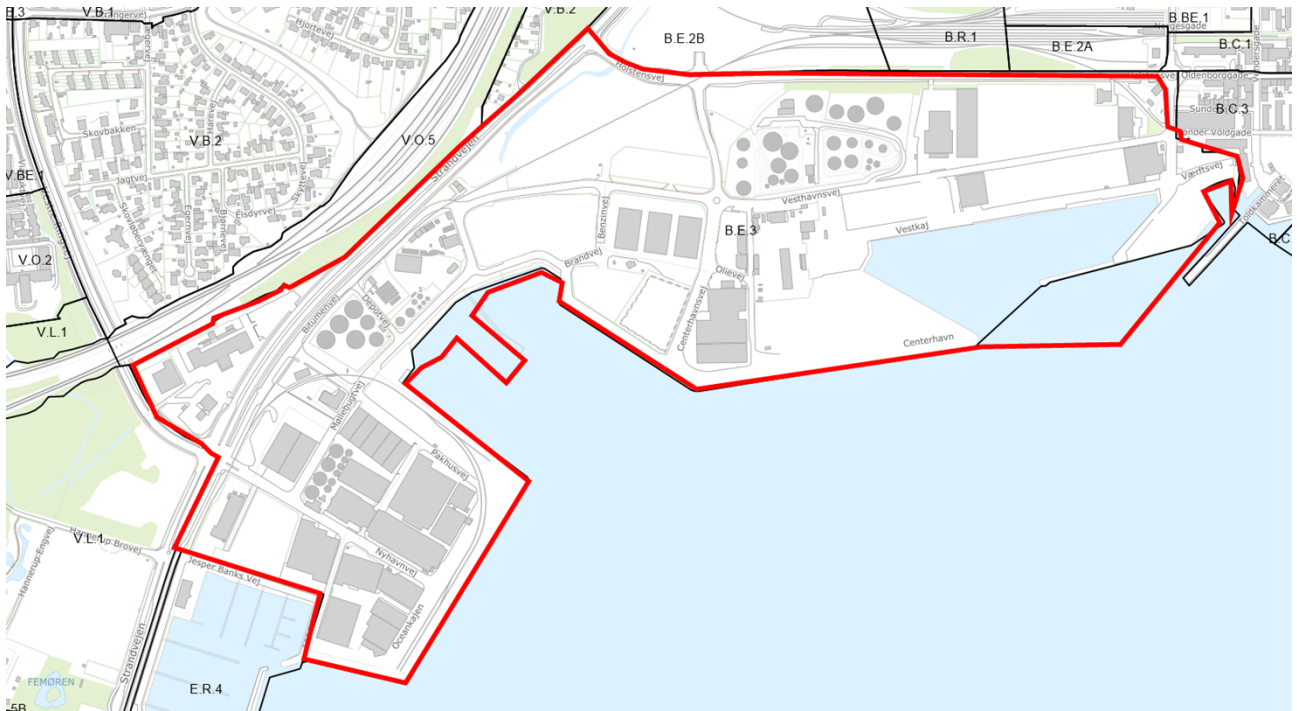


**Kommuneplantillæg nr. 7**  
Havneudvidelse



**FORSLAG**  
Offentliggjort xx. Xx 2022  
i høring frem til xx xx 2022

## **Indholdsfortegnelse**

Hvad er et kommuneplantillæg?	3
Baggrund og indhold	4
Forhold til anden planlægning og lovgivning	5
Ændringer i medfør af kommuneplantillægget	<b>Fejl! Bogmærke er ikke defineret.</b>
Vedtagelsespåtegning	13

### **Hvad er et kommuneplantillæg?**

Dette kommuneplantillæg er et tillæg til Kommuneplan 2021 – 2033 for Fredericia Kommune.

Den fysiske planlægning reguleres gennem landsplanlægning, kommuneplanlægning og lokalplanlægning. Kommuneplanen revideres hvert fjerde år, men ønskes der forinden gennemført en planændring, er det nødvendigt at udarbejde et tillæg til den gældende kommuneplan. Tillæg til kommuneplanen udarbejdes oftest, når der skal udarbejdes en ny lokalplan, som ikke er i overensstemmelse med kommuneplanens rammebestemmelse.

Der skal indhentes idéer og forslag i forbindelse med udarbejdelse af et kommuneplantillæg. Ved mindre ændringer i kommuneplanen kan dette undlades.

#### **Retsvirkninger**

Kommuneplanen er ikke direkte bindende for borgerne. Byrådet har dog mulighed for at modsætte sig byggeri og anlæg, der ikke er i overensstemmelse med kommuneplanens rammer, hvis der ikke er en gældende lokalplan eller byplanvedtægt for området. Inden for byzone eller sommerhusområder kan byrådet fastlægge rækkefølgebestemmelser i kommuneplanen og modsætte sig byggeri og anlæg, som er i modstrid med dem.

Kommuneplanen forpligter derimod byrådet. Byrådet skal arbejde for at virkeliggøre kommuneplanen. Det betyder, at Fredericia Kommune skal fremme tiltag som er i overensstemmelse med planen. Det kan f.eks. ske ved at udstede tilladelser eller lade lokalplaner udarbejde, som muliggør realisering af kommuneplanen. Lokalplaner skal være i overensstemmelse med kommuneplanen.

Kommuneplantillæg udarbejdes oftest for at sikre, at en lokalplan er i overensstemmelse med kommuneplanens rammebestemmelser for f.eks. anvendelse, bebyggelsesprocent, byggehøjder mv.

For borgerne er kommuneplanen ikke direkte bindende, men Byrådet har pligt til selv at virke for kommuneplanens gennemførelse.

## **Baggrund og indhold**

### **Baggrund**

Tillæg 7 til Kommuneplan 2021-2033 ledsager Lokalplan 387 – Havneudvidelse og sikrer at lokalplanen opfylder planlovens krav om, at lokalplanen er i overensstemmelse med kommuneplanen.

Planlægningen udlægger området til erhvervsformål med mulighed for erhverv, kontor- og serviceerhverv, let industri og håndværk, tung industri, havneerhvervsområde, butikker og butikker med særligt pladskrævende varer

### **Indhold**

Området er i Kommuneplan 2021 – 2033 omfattet af kommuneplanens ramme B.E.3 - Erhvervsområde, Havnen, som fastsætter anvendelsen til Erhvervsformål, primært havnerelaterede virksomhed, miljøklasse 4-6.

Den specifikke anvendelse er angivet til erhverv, kontor- og serviceerhverv, let industri og håndværk, tung industri, havneerhvervsområde, butikker, butikker med særligt pladskrævende varer.

Der kan opføres bebyggelse i op til 35 meter.

Dette forslag til kommuneplantillæg ændrer ikke anvendelsen, men med kommuneplantillægget ændres afgrænsningen af rammeområdet med arealer ud i vandarealet.

Kommuneplanens retningslinjer og rammebestemmelser for området ændres ikke.

### **Forudgående høring – ideer og forslag**

Det har i perioden fra den 29 marts til den 12. april 2022 været muligt at indsende bemærkninger inden udarbejdelsen af kommuneplantillægget.

Den forudgående høring blev afholdt sammen med høring af afgrænsningsnotater for miljøvurdering af planer for udvidelse af havnen og afgrænsningsnotat for projektfor havneudvidelse.

I forhold til kommuneplantillæg kom der bemærkninger om ikke at udvide havnen, at flytte havnen til Nyborg, at indtænke arkitektur/æstetik ind ved etablering af støjmur/vægge og at dele af det udlagte areal er lavbundsareal.

Der kom bemærkninger ingen bemærkninger i forhold til ønsket om en ændring af kommuneplanens rammeafgrænsning.

Bemærkningerne om ikke at udvide havnen eller at flytte havnen indgår ikke idet videre arbejde med kommuneplantillæg og lokalplan, men indgår som et 0-alternativ i miljøvurderingerne.

I det videre arbejde indtænkes arkitektur og æstetik i forbindelse med støjmur/støjtægge og at dele af havnen er udlagt som lavbundsareal.

## **Forhold til anden planlægning og lovgivning**

### **Landsplanlægning**

Kommuneplantillægget er i overensstemmelse med landsplanredegørelsen og de statslige interesser i kommuneplanlægningen og afspejler de statslige mål og beslutninger.

### **Natura 2000**

Planområdet ligger i nærheden af Lillebælt, som er udlagt som vildtreservat, iht. Bek nr. 14001 af 23/09/1974, for at hindre udøvelse af jagt i området.

Omkring 3,5 km øst for lokalplanområdet ligger nærmeste Natura 2000-område nr. 111, Røjle Klint og Kasmose Skov. Området er udpeget som habitatområde.

Omkring 10 km syd for planområdet ligger Natura 2000-område nr. 112, Lillebælt, som omfatter del af Lillebælt syd for Fænø. Området er udpeget som habitat-, ramsar- og fuglebeskyttelsesområde.

På grund af afstanden fra Natura 2000-områderne og planområdets karakter vurderes kommuneplantillægget ikke at påvirke Natura 2000-områdernes udpegningsgrundlag væsentligt.

### **Habitatdirektivet**

EU har udpeget en gruppe dyrearter, der er særligt sårbare og truede. Arterne fremgår af Habitatdirektivets bilag IV, og de kaldes derfor i daglig tale for bilag IV-arter. Alle former for forsætlig indfangning eller drab på bilag IV-arter er ulovlige.

Derudover er forsætlig forstyrrelse af disse arter, især i perioder hvor dyrene yngler, udviser yngelpleje, overvintrer eller vandrer, også forbudt.

I Fredericia Kommune lever flere bilag IV-arter. De relevante arter for lokalplanområdet er:

- Stor vandsalamander
- Markfirben
- Sydflagermus
- Vandflagermus

Ved vedtagelsen af forslaget til kommuneplantillæg er der ikke kendskab til levesteder for disse arter inden for planområdet, og da arealet fremstår som erhverv, er det ikke sandsynligt at der findes bilag IV-arter her. Det vurderes, at realiseringen af planforslaget ikke truer levesteder, dvs. yngle- og rasteområder, for habitatdirektivets bilag IV-arter inden for lokalplanområdet.

### **Miljøvurdering af planer og programmer**

Planer, programmer og projekter skal undersøges med udgangspunkt i mulige miljøproblemer. "Lov om miljøvurdering af planer og programmer og af konkrete projekter (VVM)" indeholder kriterier for hvilke planer, der kræver udarbejdelse af en miljørapport. Lovens formål er at sikre et højt niveau af miljøbeskyttelse, at integrere miljøhensyn i planlægningen og at fremme bæredygtig udvikling.

Der skal laves miljørapporter for planer, som omhandler store og miljøbelastende projekter opført i lovens bilag 1 og 2, eller som påvirker et internationalt naturbeskyttelsesområde. Miljørapport kan undlades for planer, som kun fastlægger anvendelsen af et mindre område på lokalt plan eller mindre ændringer i gældende planer og hvis de ikke vurderes at få væsentlig indvirkning på miljøet.

I miljørapporten beskrives, hvordan planens realisering forventes at påvirke miljøet i relation til nedenstående parametre, og hvordan planens miljøpåvirkninger skal overvåges.

Der er gennemført en miljøvurdering af følgende parametre:

- Befolkningen og menneskers sundhed
- Jordbund
- Vand
- Luft
- Klima
- Materielle goder
- Landskab
- Kumulative effekter

Miljørapporten er udarbejdet som en selvstændig rapport, der er fremlagt offentligt i samme periode som forslag til lokalplan og kommuneplantillæg.

## Kke teknisk resumé

Fredericia Havn er en af Danmarks største transport- og logistikknudepunkter med betydelige mængder af import og eksport. Havnen oplever et øget kapacitetsbehov for containeraktiviteter bl.a. som følge af en øget efterspørgsel af søtransport som et mindre klimabelastende alternativ til international lastbiltransport.

Fredericia Havn A/S ønsker at foretage en udvidelse af havnens kapacitet for containerskibe og lastbilgods for at kunne håndtere de stigende godsmængder, da der er stigende efterspørgsel efter mere bæredygtige transportløsninger, herunder søtransport. Fredericia Havn vil med udvidelsen kunne imødekomme den øgede efterspørgsel efter transportløsninger, der kombinerer både bane og søtransport via Taulov Dryport som alternativ til lastbiltransport mellem de europæiske havne.

Som et led i udviklingen af Fredericia Havn, har Fredericia Kommune udarbejdet forslag til Kommuneplantillæg nr. 387 og kommuneplantillæg nr. 7.

Kommuneplantillægget vil muliggøre en øget containerkapacitet og sikre Fredericia Havn til fremtidens stigende container- og RO/RO godsmængder (trailergods roll on-roll off) og samtidig understøtte ADP's mål om at blive fossilfri i 2030. Containerkapaciteten forøges gennem en forlængelse på ca. 230 m af den eksisterende Kaj 19 mens RO/RO-kapaciteten fastholdes men ved nyt og mere fleksibelt leje som ny Kaj 23. Figur 1.1 viser udstrækningen for de rammer der indeholdes i Kommuneplantillægget med udvidelsen ved Kaj 19 til højre og Kaj 23 til venstre. Figur 1.2 viser det forventede endelige projekt for havneudvidelse.

Dette Kommuneplantillæg er gældende for et område ved Fredericia Havn. Kommuneplantillægget afgrænses af lystbådehavnen mod syd. Mod vest afgrænses Kommuneplantillægget af Strandvejen og et erhvervsområde mellem Vesthavnsvej og Strandvejen. Ved Kommuneplantillæggets nordlige grænse omfatter Kommuneplantillægget en del af vejarealet for Holstensvej og nord for dette er der et grønt område med Fredericia vold og baneterræn samt et blandet bolig- og erhvervsområde. Mod øst omfatter Kommuneplantillægget et vejstykke af Norgesgade og et areal ved Værftsvej. Øst og nord for dette areal ligger Sønder Voldgadekvarteret og Kanalbyen, som indeholder boliger og kontorer og som er under fortsat udvikling.



Figur 0.1: Områdets afgrænsning. Til højre ses udvidelsen omkring den eksisterende Kaj 19 og til venstre ses udvidelsen omkring den eksisterende Kaj 23.



Figur 0.2: De fremtidige forhold med udvidelse af Kaj 19 til højre og ny kaj og pier ved Kaj 23 til venstre.

Kommuneplantillægget 387 har til formål:

- at give mulighed for at havnen kan udvikles og udvides
- at udvide rammeafgrænsningen for rammeområdet med arealer på vandarealet

Forslaget til Kommuneplantillæg er miljøvurderet i henhold til Lov om miljøvurdering af planer og programmer for udvalgte miljøpåvirkninger. Der har ikke været behandlet alternative planforslag i Kommuneplantillægprocessen og der vurderes ikke at være behov for etablering af særskilt overvågning i forhold til vedtagelse af Kommuneplantillægget. I plansituationen er de eksisterende forhold samt den forventede stigning i skibstrafik og kajaktiviteter gældende for år 2030, dvs. når Kommuneplantillægget er vedtaget og anlægsprojektet er afsluttet.

Følgende miljøparametre er medtaget i miljøvurderingen:

- Biologisk mangfoldighed samt flora og fauna
- Befolkning i relation til risikovirkningsomheder
- Befolkning i relation til menneskers sundhed, herunder trafik, støj og luft
- Vand
- Klima
- Landskab i relation til visuelle forhold
- Kumulative påvirkninger og det indbyrdes forhold mellem ovenstående faktorer

### **Biologisk mangfoldighed, flora og fauna**

Kommuneplantillægområdet anvendes i dag som aktivt havneareal. Området er uden naturværdier eller kendte forekomster af beskyttede, rødlistede eller sjældne arter. Vedtagelse af Kommuneplantillægforslaget vil ikke ændre på at et mindre areal, er udlagt som lavbundsareal. Arealen har ringe potentiale som vådområde med naturværdi.

Der er ingen kendte forekomster af landlevende bilag IV-arter i eller omkring Kommuneplantillægområdet. I Lillebælt er der en population af marsvin og ud for planområdet forekommer marsvin hyppigt. Planens påvirkning på eventuelt forekommende bilag IV-arter, herunder flagermus og marsvin, vurderes at være neutral. Det vurderes at planen ikke vil indebære en skadelig påvirkning af bestande af bilag IV arter, herunder deres yngle- og rasteområder.

Det vurderes, at planen som følge af afstanden ikke vil indebære en risiko for væsentlig påvirkning af naturtyper og arter på udpegningsgrundlaget for de nærmeste Natura 2000-områder N111 Røjle Klint, N112 Lillebælt og N108 Æbelø.

### **Befolkning i relation til risikovirkningsomheder**

Indenfor Kommuneplantillægområdet findes risikovirkningsomheden Samtank. Kommuneplantillægget omhandler ikke ændringer på risikovirkningsomheden Samtank, som influerer på risikomæssige aktiviteter.

Baseret på den seneste revision af sikkerhedsrapporten for Samtank A/S og ADP's kortlægning af aktiviteter på havnen, vil den maksimale konsekvensafstand og iso-risikokurverne forblive uændrede.

De ændringer, som havneudvidelsen medfører, vil betyde, at der sker en overordnet reduktion af personophold indenfor den maksimale konsekvensafstand. Der vil samlet set være en reduktion på 23 personer om dagen og 0,2 personer om natten. Desuden flyttes serviceskibene, der på nuværende tidspunkt ligger fortøjet ved Kaj 12-17, udenfor det relevante havneområde. Dette medfører en yderligere reduktion af det reelle personophold i projektområdet.

Den konkrete sikkerhedszone, der er defineret ved en stedbunden risiko på  $10^{-6}$  pr. år, forventes at dække ca. 20-30 procent af havneudvidelsen ved Kaj 19, mens Kaj 23 ligger udenfor sikkerhedszonen og uden for den maksimale konsekvensafstand. Iso-risikokurverne og den maksimale konsekvensafstand for Samtank A/S ændres ikke ved gennemførelsen af projektet.

Overordnet set vil der være en reduktion i personophold på havnearealerne inden for den maksimale konsekvensafstand, men en mindre forøgelse indenfor risikozonen på  $10^{-6}$  pr. år. Dette skyldes, at der indenfor risikozonen vil være forøget containertrafik, og flere personer til at håndtere trafikken. Derudover vil der også være personophold ved terminalkontoret ved gaten samt et antal fremmede chauffører, der skal igennem gaten. Dette personophold vurderes at være nødvendigt for arbejdets udførelse. Dette vurderes ikke umiddelbart at få væsentlig betydning for den samfundsmæssige risiko.

Den stedbundne individuelle risiko på  $10^{-5}$  pr. år, vil omfatte et mindre område syd for Samtank A/S's område. Ifølge risikohåndbogen stemmer det ikke overens med, at Samtank A/S som udgangspunkt selv skal have fuld råderet over dette område. Anvendelsen af området vil dog forsat være containeroplæg, og det forventes derfor, at der vil være ingen eller en meget lille risiko forbundet med dette.

Dominoeffekten, som i dette tilfælde omhandler den gensidige påvirkning mellem Samtank A/S og projektet, er vurderet på baggrund af den nuværende anvendelse af området, som omfatter henstilling af containere, der kan indeholde farligt gods. Det vurderes, at placering af farligt gods i afstand af min. 80 meter fra Samtank A/S's tankanlæg vil eliminere en mulig dominoeffekt.

Der er i dag ikke fastlagt restriktioner for henstilling af containere indeholdende farligt gods i forhold til Samtank A/S. Det betyder, at farligt gods kan opstilles umiddelbart op af Samtank A/S. Da der gennemføres restriktioner i forhold til henstilling af farligt gods i forbindelse med gennemførelsen af havneudvidelsen, vil det medføre, at risikoen bliver mindre ift. de eksisterende forhold på havnen.

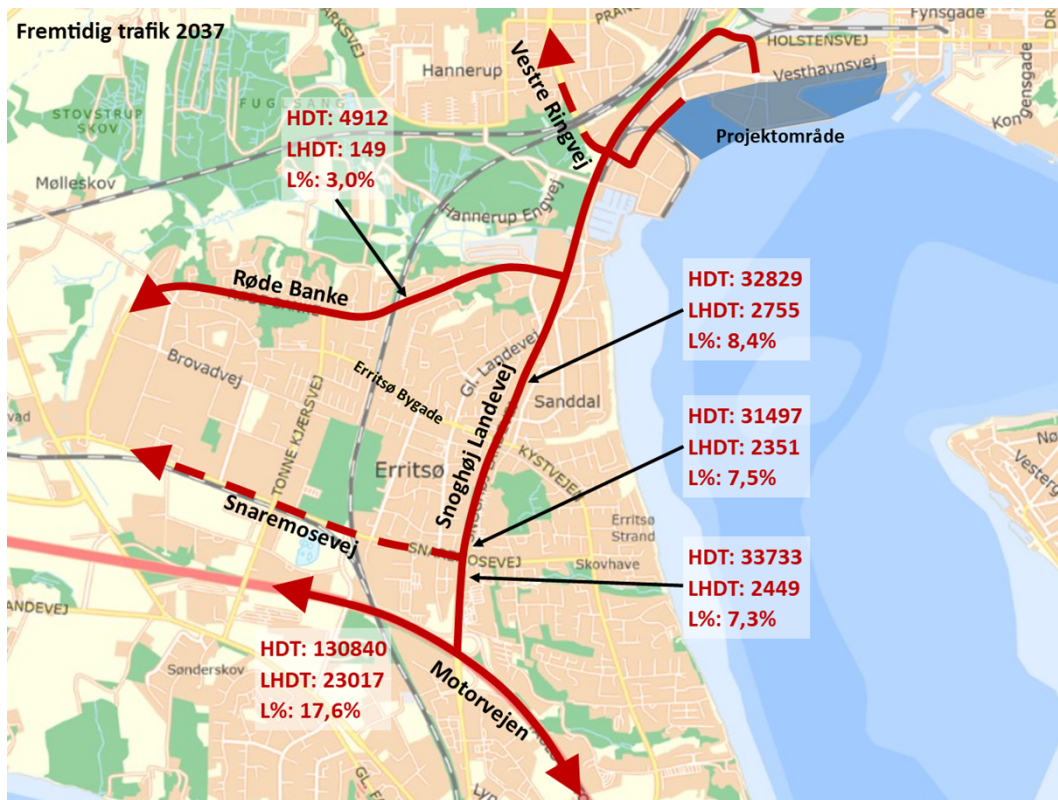
Planen vurderes derfor at kunne gennemføres uden at påvirke de eksisterende risikoforhold hos Samtank A/S eller forårsage øgede risici for driften i havneområdet.

### **Befolkning og menneskers sundhed**

#### **Trafik**

Det vurderes, at der ikke opstår fremkommelighedsproblemer for trafikken på influensvejnettet som følge af udvidelsen af

Fredericia Havn. Dette skyldes at stigning i antallet af lastbiler kun giver en mindre stigning i trafikmængden og lastbilprocenten på Snoghøj Landevej.  
 Stigningen i lastbiltrafikken vurderes ikke at have negativ indflydelse på trafiksikkerheden i området.  
 Lastbiltrafik kan afvikles indenfor de geometriske begrænsninger på det eksisterende vejnet og i de eksisterende kryds.



Figur 0.3: Fremtidig hverdagsdøgntrafik på influensvejnettet ved udvidelse af Fredericia Havn for år 2037. HDT: hverdagsdøgntrafik, LHDT: lastbilhverdagsdøgntrafik, L%: lastbilprocent.



Figur 0.4: Oversigt over kajnumre og godshåndtering.

### Støj

Virksomheder, der etablerer sig inden for Kommuneplantillægsområdet, må ikke påføre omgivelserne et støjniveau, der overstiger Miljøstyrelsens vejledende grænseværdier for virksomhedsstøj. Grænseværdierne gælder både inde i Kommuneplantillægsområdet og i forhold til omgivelserne.

Den eksisterende drift for RO/RO- og containerterminal er belyst med de aktiviteter der foregår som havnekraner, reachstackere der stabler containerne eller de aktiviteter der foregår i forbindelse med lastning og losning af skibene og kørsel til og fra RO/RO-skibe.



### Trafikstøj

I forbindelse med udvidelse af Kaj 19 og 23 på Fredericia Havn er det belyst, hvilken betydning trafikforøgelsen har for trafikstøjen langs Snoghøj Landevej.

Undersøgelsen viser en lille stigning i trafikstøjen, der vurderes ubetydelig for beboere langs Snoghøj Landevej.

### Kaj 23 RO/RO terminal

I dag lægger RO/RO skibene til ved Kaj 18 hvorfra trailere transporteres med terminaltraktorer til den nyanlagte RO/RO trailerterminal ud til Strandvejen, via Vesthavnsvej.

I den fremtidige situation nedlægges Kaj 18 og RO/RO-skibene flyttes til en nyanlagt Kaj 23 i Møllebugten, hvorfra trailere og mafi-vogne transporteres med terminaltraktorer til den nyanlagte RO/RO trailerterminal ud til Strandvejen, via Møllebugtvej. I forbindelse med flytningen af RO/RO-aktiviteterne, etableres afskærmende foranstaltninger ind mod boligområderne NV for havnen, sådan at gældende støjkraft kan overholdes.

I forbindelse med flytningen af RO/RO-aktiviteterne og etableringen af en ny Kaj 23, skal der etableres afskærmende foranstaltninger af hensyn til støj. Den beskrevne løsning vil sikre overholdes af de vejledende støjgrænser i naboområderne. Ved trailerterminalen er der i forvejen etableret en støjbarriere. Denne forlænges mod sydvest med en 7,5 m høj skærm. Desuden opsættes 12 containere i en række på 6, internt på trailerterminalen. Der placeres 2 containere oven på hinanden, så der opnås en højde på 5,8 m.

Ved Kaj 23 etableres en støjbarriere langs Møllebugtvej på den nordlige side af vejen. Skærmen har en højde på 7,5 m. De vejledende støjgrænser vil kunne overholdes efter flytning af RO/RO-aktiviteterne til den nye Kaj 23 med de angivne driftsforhold og afskærmninger. Dog vil de vejledende støjgrænser ikke kunne overholdes i dele af kolonihaveområdet.

### Kaj 19 Containerterminal

I planforslaget nedlægges kaj 11-18 og erstattes af en udvidet Kaj 19. RO/RO-aktiviteterne flyttes til en nyanlagt Kaj 23. Containerterminalen udvides med forlængelsen af Kaj 19, så der kan håndteres to containerskibe samtidigt.

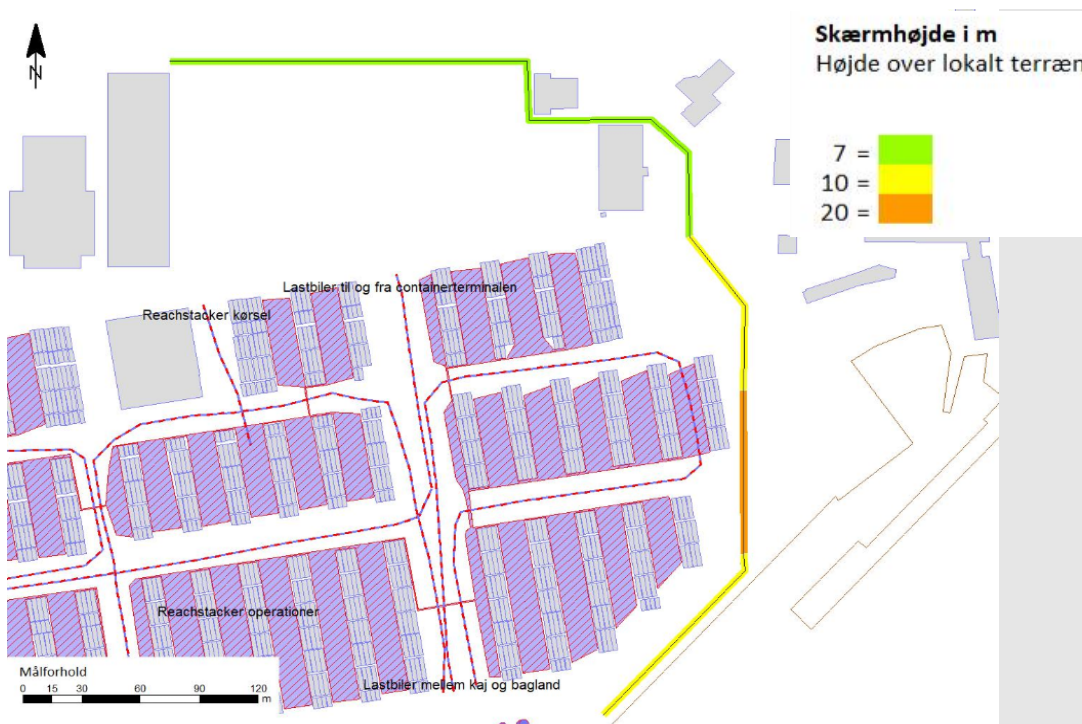
Containeroplaget flyttes tættere på kajen i forbindelse med det øgede areal og arealerne mellem Vesthavnsvej og Holstensvej frigøres til andre aktiviteter. I forbindelse med udvidelsen af Kaj 19, etableres støjafskærmende foranstaltninger ind mod

Fredericia by og Kanalbyen, sådan at de vejledende støjgrænser kan overholdes.

Støjafskærmningen placeres langs havnens afgrænsning med en højde på 7 m langs Holstensvej og trappes op til 10 m og 20 m ind mod Kanalbyen. Sektionen på 20 m udføres i beton med den nederste del med udtryk som den eksisterende støjbarriere omkring havnen, alternativt som bygning i et særligt byggefelt.

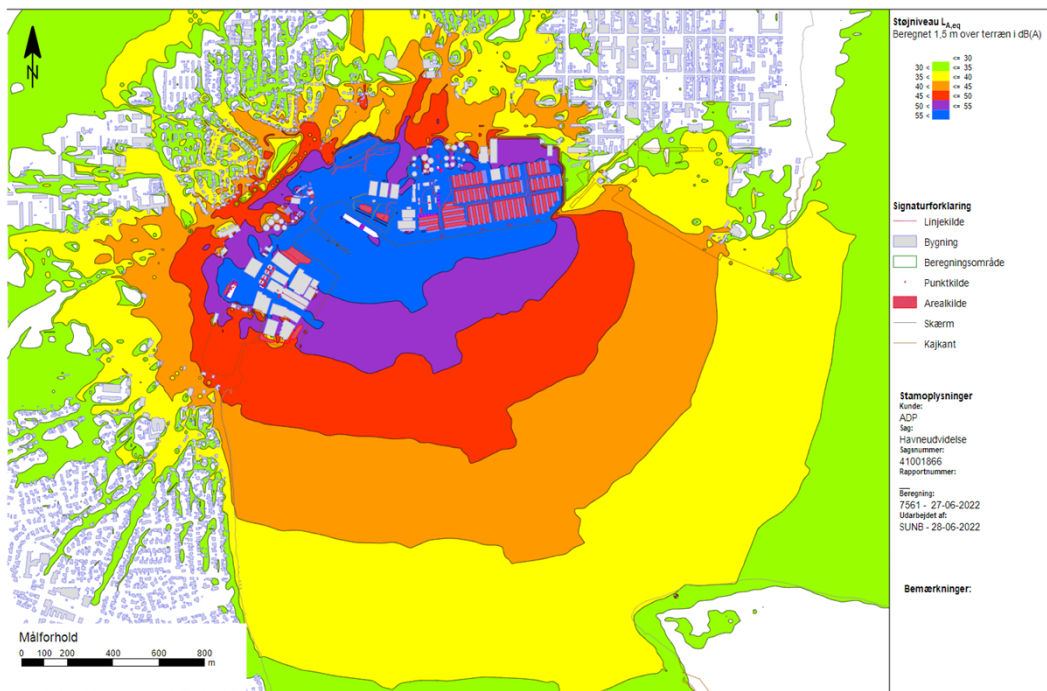
Det kan ikke udelukkes, at støjen i forbindelse med containerhåndteringen kan indeholde impulser. Det er ikke muligt på nuværende tidspunkt at fastlægge om udvidelsen af Kaj 19 vil give anledning til tydeligt hørbare impulser i støjen, da det ikke på nuværende tidspunkt er muligt at foretage aktiviteterne på den fremtidige plads, eller at vurdere effekten af den planlagte støjbarriere

Det sammenfattes at støjen fra den nuværende og fremtidige containerterminal efter udvidelsen af Kaj 19 er beregnet og at resultaterne viser, at den fremtidige containerterminal med foranstaltninger vil kunne overholde de vejledende støjgrænser i naboområderne. Kommuneplantillægget giver mulighed for at etablere de nødvendige støjbarriere.



Figur 0.5: Placering af støjbarriere i Kommuneplantillæggets delområde 1.

I forbindelse med skibsstøj er forholdene belyst for samtidig skibsanløb ved RO/RO- og containerterminal. Skibsstøjen i forbindelse med havneudvidelsen vil samlet set give anledning til en reduktion af støjen på 1-5 dB i byen uden for voldene og en reduktion af støjen på mere end 5 dB i den centrale del af Fredericia inden for voldene i forhold til 0-alternativet. Ved punkthusene i Kanalbyen vil støjen reduceres med 4-20 dB fordelt over alle højder i forhold til 0-alternativet. Ved situationer uden for den normale drift, hvor der er dobbelt skibsanløb på containerterminalen vil der ved enkelte ejendomme på Solbakken (nr. 1, 9 og 16) samt Prangervej 27 være en forøgelse på op til 3 dB i forhold til 0-alternativet. Forøgelsen ligger inden for rammerne af de vejledende støjgrænser. I forhold til en kumulativ betragtning vil havneudvidelsen bidrage med uændret eller reduceret støj fra havnen.



Figur 0.6: Fremtidig kumuleret støj fra Fredericia Havn, 1,5 m over terræn, hverdag aften (kl. 18-22). På figuren vises støj i området 35-40 dB(A) som gult, 40-45 dB(A) som orange og 45-50 dB(A) som rødt.

## Luft

Virksomheder, som etableres i Kommuneplantillægområdet, skal overholde generelle krav i Miljøstyrelsens vejledninger for luft- og lugtforurening samt eventuelle vilkår for luftforurening fastsat i miljøgodkendelser til godkendelsespligtige virksomheder eller virksomheder der er påbudt vilkår/krav vedrørende emissioner til luften.

I plansituationen vil der ske en forøgelse i anløb af containerskibe fra 257 til 346 svarende til en stigning på ca. 26 % sammenlignet med de eksisterende forhold.

Der forventes en stigning i kajaktiviteterne på ca. 30% og lastbiltransporter på ca. 20% i forbindelse med det øgede antal skibsanløb. Der er planlagt oplag af kølecontainere, men disse vil være eldrevne, hvorfor containerne ikke er behandlet yderligere i denne sammenhæng.

Container- og RO/RO-terminal klargøres til mulig fremtidig landstrømstilslutning af container- og RO/RO-skibe. Dette understøtter den grønne omstilling af skibsfarten og driften af Fredericia Havn. Kraner på havneterminalerne vil fortsat være tilkoblet strøm. Anvendelsen af landstrøm vil minimere emissionerne fra skibene ved kaj og reducere havnens samlede CO<sub>2</sub> udledning og emissioner fra skibene ved kaj.

Påvirkningen fra det øgede antal lastbiler vurderes at være uden betydning, idet emissioner fra lastbilerne er små sammenlignet med emissionerne fra skibe og de øvrige kilder på havnen. Desuden er den kørte distance og opholdstiden på havnen begrænset. Under antagelse af en gennemsnitlig kørsel på 1 km viser beregninger, at emissionsbidraget fra lastbilerne udgør ca. 0,5 % af de samlede emissioner fra kilderne. Altså et meget lille bidrag. Kommuneplantillægget vil kunne give anledning til en forøgelse af de årlige gennemsnitlige emissioner og dermed den samlede påvirkning til omgivelserne. Dette skyldes, at det samlede antal af skibsanløb til Kaj 19 vil stige fra 257 til 346 pr. år. Der vil desuden være en tilsvarende stigning i kajaktiviteterne, der bl.a. omfatter drift af reachstackere og terminaltraktorer.

Beregningerne af de fremtidige, årlige, gennemsnitlige emissioner fra forbrændingsmotorer viser en stigning i intervallet 11-16%. Den samlede påvirkning fra projektet medfører, at den 19. højeste timemiddelværdi med værdi over 200 µg/m<sup>3</sup> udbredes til et større område langs Kaj 19 og Kaj 23. Dette svarer til placeringen af de fremtidige skibsanløb. Det vil ikke have betydning for luftkvaliteten udenfor havneområdet eller ved nærmeste naboer, hvor påvirkningen fortsat er langt under EU's grænseværdier for luftkvalitet.

Der er på nuværende tidspunkt planer om en øget elektrificering af hele eller dele af havnen, hvor der bl.a. forberedes til landstrøm i fremtiden. Når dette er gennemført, vil det betyde, at emissionerne fra skibe og køretøjer på havnen bliver nedbragt til et absolut minimum og dermed reducere den samlede påvirkning.

Grænseværdier og vilkår vedrørende støv-, lugt og luftforurening for den enkelte virksomhed er fortsat gældende og vil ikke ændres med Kommuneplantillægget.

## **Vand**

Der er i Kommuneplantillægget ikke fastlagt specifikke arealer til regnvandshåndtering.

Der vil med Kommuneplantillægget blive etableret regnvandsudløb fra de nye dele af havnearealerne indenfor Kommuneplantillægområdet og pieren med udløb i Fredericia Havn. Sammensætningen af det vand der udledes, kan karakteriseres som belastet overfladevand fra industriområder, trafikerede veje og havnearealer. Afstrømmende vand fra befæstede industriområder og havnearealer kan erfaringsmæssigt indeholde suspenderet stof og miljøfarlige stoffer, eksempelvis metaller og oliestoffer.

For nye udledninger skal der søges udledningstilladelse og her stilles vilkår til eksempelvis sandfang, sandfiltre og olieudskillere, hvis dette konkret vurderes nødvendigt for overholdelse af de gældende miljøkvalitetskrav og miljømål for vandområdet.

Det vurderes at Kommuneplantillægget ikke vil indebære en væsentlig påvirkning af overfladevand, herunder kystvandområde 231 Lillebælt/Snævringen, idet de nødvendige vilkår fastsættes i udledningstilladelser.

Store dele af Kommuneplantillægområdet vil være befæstede eller bebyggede arealer. Det vurderes, at der ikke vil ske væsentlig nedsivning af overfladevand til det terrænnære grundvand. Opbevaring, oplag og håndtering af stoffer, som vil kunne indebære forurening af grundvand eller overfladevand vil, jf. miljøbeskyttelsesloven, skulle ske sådan, at der ikke er risiko for forurening af omgivelserne.

## **Klima**

Udvidelsen af Fredericia Havn gennem forlængelse af eksisterende Kaj 19 og etablering af to nye RO/RO-lejer designes med topkote i hhv. +2,0 m og +2,5 m DVR90. Containerkajen ved Kaj 19 etableres i niveau med det eksisterende areal. På arealet vil der være risiko for oversvømmelse af ekstrem 100-årshændelse som vil indebære risiko for vandpåvirkning af Fredericia C. Derfor angiver Kommuneplantillægget principiel udformning af klimasikring i tilknytning til klimasikring af Kanalbyen. For Kaj 23 vil topkoten på konstruktionerne ligge højere end en 100-årshændelse om 100 år. Færgelejer etableres så de forventes at kunne håndtere den store variation i vandstand.

Pier ved Kaj 23 samt oplagsarealer ved Kaj 19 etableres så de kan håndtere ekstremregn.

## **Landskab – visuelle forhold**

Det vurderes, at den visuelle påvirkning som følge af planforslaget vil variere fra mindre til væsentlig, alt efter hvor beskueren befinder sig. Generelt vurderes det, at forlængelsen af Kaj 19 i sig selv kun medfører en lille påvirkning af det visuelle udtryk; fra kystsiden vil den fremstå som en forlængelse af den eksisterende kaj i samme højde. Fra landsiden vil kajen være skjult bag støjbarrieren. Når der ligger fartøjer ved kaj vil det medføre en lille - moderat påvirkning alt efter hvor beskueren befinder sig samt fartøjernes antal, størrelse og form. Der er dog tale om dynamiske strukturer, da fartøjerne typisk ligger ved kaj under et døgn og der er anløb flere gange om ugen i driftsfasen.

Støjbarrieren omkring baglandet ved Kaj 19, hvor der håndteres containere, vurderes at have en væsentlig visuel påvirkning for nærområdet. Kommuneplantillægget angiver at støjbarriere skal gives et udtryk, som reducerer den visuelle påvirkning. Dog vil en sektion af støjbarrieren blive udført i beton i en højde af 20 m og udgøre en væsentlig visuel påvirkning. Kommuneplantillægget giver mulighed for at denne støjmur kan erstattes af en bygning. Planen sikrer visuel forbindelse fra Norgesgade til havnebassinet.

Ved Kaj 23 giver planen mulighed for at etablere støjbarriere, som er højere end den gældende Kommuneplantillæg tillader.

Fra en række synsvinkler i nærområdet vurderes afskærmningen at være en forbedring af de eksisterende forhold, især set fra byen. Planens påvirkning af kystlandskabet vurderes at være lille.

Skygge og lyspåvirkninger som følge af planen vurderes at være moderate. Det bør sikres, at lyskilder på havnearealerne ikke indebærer direkte belysning ud i omgivelserne, eksempelvis ved afskærmede armaturer.

### **Kumulative forhold**

Udvikling af Kanalbyen kan indebære væsentlige kumulative miljøpåvirkninger på landområdet i forbindelse med Kommuneplantillægget for havnen. De kumulative påvirkninger er i et vist omfang inddraget i nærværende miljøvurdering, idet der i vurdering af visualiseringer, skygge, lys og støj samt klima er inddraget forhold i Kanalbyen som kan blive påvirket eller som påvirker havneområdet.

For den fremtidige udvikling af Kanalbyen vurderes Kommuneplantillægget for udvidelse 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.

Der er ikke identificeret andre planer eller projekter, der indebærer miljøpåvirkninger på landområder i forbindelse med udarbejdelsen af Kommuneplantillægget.

### **Afværgeforanstaltninger**

I forbindelse med udvidelsen af Kaj 19, skal der etableres afskærmende foranstaltninger af hensyn til støj, der vil sikre at de vejledende støjgrænser i naboområderne overholdes. Støjafskærmningen placeres langs havnens afgrænsning med en højde på 7 m langs Holstensvej og trappes op til 10 m og 20 m ind mod Kanalbyen.

I forbindelse med flytningen af RO/RO-aktiviteterne og etableringen af en ny Kaj 23, skal der etableres afskærmende foranstaltninger af hensyn til støj, der vil sikre overholdes af de vejledende støjgrænser i naboområderne. Ved trailerterminalen er der i forvejen etableret en støjbarriere. Denne forlænges mod sydvest med en 7,5 m høj skærm. Desuden opsættes 12 containere i en række på 6, internt på trailerterminalen. Der placeres 2 containere oven på hinanden, så der opnås en højde på 5,8 m.

Ved Kaj 23 etableres en skærm langs Møllebugtvej på den nordlige side af vejen. Skærmen har en højde på 7,5 m. I skærmen er der indregnet en åbning ved indkørslen til DanGødning. Åbningen er 5 m høj.

Det bør sikres, at lyskilder på havnearealerne ikke indebærer direkte belysning ud i omgivelserne, eksempelvis ved afskærmede armaturer.

### **Eventuel manglende viden og begrænsninger**

Det vurderes, at de beskrevne miljøpåvirkninger er kortlagt på et tilstrækkeligt grundlag.

## **Eksisterende retningslinjer**

Området er omfattet af nedenstående retningslinje:

### 2.9 (F) - Retningslinier for bymidter

Der kan i afgrænsede bymidter i hovedbyen og i enkelte lokalbyer lokalplanlægges for butikker. Butiksstørrelserne skal følge Planlovens generelle bestemmelser afhængig af butikstype. I Fredericia kan der planlægges for 3 udvalgsvarebutikker over 2.000 m<sup>2</sup> placeret i bymidten.

Arealer til butikksformål skal udlægges i den centrale del af en by (bymidten). Her kan der planlægges for butikker til dagligvarer på op til 3.500 m<sup>2</sup> og til udvalgsvarer på op til 2.000 m<sup>2</sup>. I Fredericia er der afgrænsede bymidter i hovedbyen og i to lokalbyer.

Bymidteafgrænsningen skal som udgangspunkt følge de regler for den statistiske metode, som er fastsat af Miljøministeriet. Reglerne omfatter også adgangen til at fravige metoden på baggrund af et dokumenteret behov for yderligere detailhandelsområder. Såfremt bymidteafgrænsningen udvides, skal der redegøres for dette. For at kunne tilbyde et varieret udbud af store udvalgsvarebutikker og nye butikskoncepter med store udstillingslokaler vil Fredericia udnytte den mulighed, som byer på mere end 40.000 indbyggere har, til at planlægge for 3 butikker til udvalgsvarer på mere end 2.000 m<sup>2</sup> i den næste 4-årige periode. Butikkerne skal placeres i bymidten.

En mindre del af rammeområdets nordøstlige del er en del af bymidten, hvor der kan planlægges for butikker.

Kommuneplantillægget ændrer ikke retningslinien for afgrænsning af bymidten.

### 2.15 (T) - Retningslinje for virksomheder med særlige beliggenhedskrav

Virksomheder, anlæg og indretninger, der kan forventes at belaste de nære omgivelser på trods af forureningsbegrænsende foranstaltninger, skal placeres i særlige erhvervsområder.

Omkring de særlige erhvervsområder skal der udlægges et konsekvensområde på 500 m fra grænsen af området. Konsekvensområdet skal friholdes for forureningsfølsom anvendelse, indtil der er foretaget undersøgelser, som dokumenterer, at miljøforholdene er acceptable i området. Kan det nødvendige konsekvensområde ikke udlægges i forhold til eksisterende og planlagte områder for forureningsfølsom anvendelse, skal afstanden på mindst 500 meter tilvejebringes ved differentiering i det planlagte erhvervsområde.

Ifølge Planloven skal kommuneplanen indeholde retningslinjer for beliggenheden af områder til virksomheder, hvortil der af hensyn til forebyggelse af forurening må stilles særlige beliggenhedskrav. Begrebet "virksomheder, der stiller særlige beliggenhedskrav" skal ses i sammenhæng med Miljøbeskyttelseslovens kap. 5. Udover særligt forurenende industrivirksomheder er det anlæg som f.eks. rensningsanlæg (vandforurening), affaldsanlæg (luft, støj, jord, vand), lufthavne (støj). Der er forskellige kriterier for udpegning af de særlige erhvervsområder. Derfor er ikke alle områder anvendelige til de samme typer virksomheder. Udpegningen er sket på baggrund af støj-, luft-, spildevands- og grundvandsforhold.

Omkring flere af de udlagte områder findes der allerede i dag forureningsfølsomme områder (boligområder) inden for 500 meter. For disse områder gælder, at hele området ikke umiddelbart kan anvendes til alle typer virksomheder. Konsekvenszonen på 500 meter omkring de særlige erhvervsområder svarer til planlægningsafstanden mellem boliger og erhvervsvirksomheder med et støjkrav på 70 dB(A) i skel.

Nogle virksomheder belaster omgivelserne eller udgør en risiko for de nære omgivelser på trods af foranstaltninger til at imødegå dette. Disse virksomheder placeres bedst i særlige erhvervsområder, hvor der er god afstand til beboelsesområder og rekreative områder.

Virksomheder der genererer meget godstrafik, påvirker omgivelserne med støj og luftforurening, samt øger risikoen for ulykker i trafikken, placeres bedst nær det overordnede vejnet, og evt. med adgang til jernbane.

Kommuneplantillægget ændrer ikke retningslinien, men der sker en udvidelse af rammeområdet med et område i vandarealet.

### 2.16 (F) - Retningslinje for områder til virksomheder med særlige beliggenhedskrav

Der udlægges følgende arealer til virksomheder med særlige beliggenhedskrav:

- Fredericia Nord, raffinaderi mm.
- Forsvarets areal
- Skanseodde
- Fredericia Havn
- Transportcenter Taulov
- Skærbækværket

Omkring områderne udlægges en planlægningszone på 500 m. Inden for planlægningszonen må der ikke udlægges arealer til miljøfølsomme anvendelser, før det er dokumenteret, at miljøforholdene er acceptable.

Retningslinjen har til formål at sikre, at der i kommunen kan anvises arealer til stort set alle virksomhedstyper. Områderne var tidligere udpeget i Vejle Amts Regionplan 2005 som særlige erhvervsområder med en 500 m konsekvenszone.

Retningslinjen sikrer, at store virksomheder med national og regional betydning (olieraffinaderi, kraftværk, transportcenter og kaserne med militært øvelsesterræn) kan fastholdes i kommunen. Desuden sikres mulighed for fortsat udbygning af havnefunktioner, havnerelaterede virksomheder, transportvirksomheder og virksomheder med stort transportbehov.

Det er samtidig intentionen med retningslinjen, at etablering af miljøtunge virksomheder, herunder risikovirksomheder, kan ske i de tilfælde, hvor placeringen, indretningen og driften sikrer, at miljøpåvirkningerne er acceptable, og hvor virksomheden ikke vil have en negativ indvirkning på de langsigtede byudviklingsmuligheder mv. Forudsætningen er, at virksomheden fx. gennem synergieffekter vil have en særlig positiv effekt på erhvervsudviklingen i kommunen.

Område	Anvendelse	Interesser	Påvirkninger	Rummelighed
Fredericia Havn	Området anvendes til havne- relaterede virksomheder og transportvirksomheder.	Området er af regional interesse og forbeholdes til havne formål.	Indenfor den 500 m konsekvenszone findes miljøfølsomme byområder. Der er derfor i kommuneplanens rammebestemmelser foretaget en zonerings af området, således at arealer tættest på byområderne anvendes til de mindst miljøbelastende virksomheds- typer.	Udnyttede arealer forbeholdes udvidelse af eksisterende virksom- heder eller nye havne-relaterede virksomheder.

Kommuneplantillægget ændrer ikke retningslinjen, men der sker en udvidelse af rammeområdet og dermed også for området for virksomheder med særlige beliggenhedskrav.

### 3.8 (T) - Retningslinje for lavbundsarealer og lavbundsarealer, der kan genoprettes til vådområder

Lavbundsarealer skal som udgangspunkt friholdes for byggeri og anlæg, som kan forhindre, at det naturlige vandstands niveau genskabes, eller som kan hindre muligheden for, at det vilde dyre- og planteliv styrkes.

Nye anlæg, herunder tekniske anlæg, veje m.v., der nødvendigvis skal placeres på lavbundsarealer, skal udformes, så muligheden for naturgenopretning på lavbundsarealet i øvrigt ikke går tabt. Anlægget skal udformes, så det kan tåle en højere vandstand.

Lavbundsarealer, der kan genoprettes til vådområder: Lavbundsarealer, som er potentielt egnede som vådområder, skal friholdes for byggeri og anlæg, som kan forhindre, at det naturlige vandstands niveau kan genskabes\*. De potentielle vådområder er vist på kort 5.

Lavbundsarealerne er lavtliggende arealer, som ofte ligger i ådale og omkring vandløb. Mange lavbundsarealer er enge og moser, som er beskyttet efter naturbeskyttelseslovens § 3. Lavbundsarealer kan også være kunstigt afvandede vådområder, som tidligere har været moser, enge, lavvandede søer, eller fjordarme. Lavbundsarealerne danner en overgang mellem vandområder og de tørre landområder. De udgør derfor vigtige levesteder for planter og dyr.

I nærheden af byerne er det desuden vigtigt at friholde lavbundsarealer i et omfang, der i tilstrækkelig grad sikrer reservoirer for overfladevand i tilfælde af kraftige nedbørshændelser, som vil blive hyppigere fremover. Genopretning af lavbundsarealer til vådområder kan derfor blive et væsentligt element i bestræbelserne på at imødegå konsekvenserne af klimaforandringer.

Området, der er udpeget som lavbundsareal anvendes i dag som vejareal og plads til containere og trailere. Arealet er udformet, så det kan tåle en vis højere vandstand. Planerne for området vurderes ikke at være i strid med retningslinjen.

### 6.1 (T) - Retningslinje for støjkonsekvenszoner

Støjbelastede områder må ikke udlægges til støjfølsom anvendelse. Omkring anlæg eller aktiviteter, der kan give væsentlige støjgener for omgivelserne, udlægges støjkonsekvenszoner, hvor der kan forekomme støjniveauer, der overskrider de vejledende grænseværdier. I støjkonsekvenszoner kan der ikke udlægges områder til støjfølsom anvendelse (som f.eks. boliger), før det er dokumenteret, at det samlede støjniveau er acceptabelt.

Der udlægges støjkonsekvenszoner om planlagte og allerede eksisterende arealer og anlæg for:

- Overordnede veje
- Jernbaner
- Lufthavne
- Vindmøller
- Motorbaner
- Skydebaner
- Grusgravområder
- Områder til virksomheder med særlige beliggenhedskrav
- Forsvarets skydebaner, øvelsespladser og skyde- og øvelsesterræner samt militære flyvestationer

Formålet med udlæg af støjkonsekvenszoner er at sikre, at støjforholdene undersøges ved planlægning af nye støjfølsomme områder nær aktiviteter eller anlæg, der kan være støjende. I støjkonsekvenszonerne gælder, at ændret arealanvendelse kræver skærpet opmærksomhed på støjforholdene. Områderne er ikke nødvendigvis støjbelastede, men en placering i nærheden af aktiviteter eller anlæg, der kan være støjende, gør det nødvendigt med en særlig støjvurdering. Støjkonsekvenszonen kan også skyldes, at der er planlagt – men endnu ikke etableret – et støjende anlæg (f.eks. en arealreservation til en vej eller et område planlagt til placering af vindmøller). Der kan der ikke udlægges områder til støjfølsom anvendelse, før det er dokumenteret, at det samlede støjniveau er acceptabelt. Støjkonsekvenszonerne for de forskellige typer af ekstern støj er udlagt efter de respektive gældende vejledende grænseværdier for placering af boliger. Ønskes der placeret andre former for støjfølsom anvendelse end boliger, skal den konkrete anvendelse indgå i vurderingen (se faktaboks nedenfor).

Der planlægges ikke for støjfølsom anvendelse i området.  
Planerne vurderes ikke at være i strid med retningslinjen for støjkonsekvenszoner.

#### 6.4 (T) - Retningslinje for risikovirkksomheder

For alle risikovirkksomheder (nye som eksisterende) fastlægges sikkerhedszoner og planlægningszoner. Disse fremgår af kort i den lokale del af kommuneplanen. De vedtagne lokale retningslinjer for den enkelte risikovirkksomhed skal fremgå af kommuneplanen. Inden for sikkerhedszonerne må der som udgangspunkt ikke etableres ny følsom arealanvendelse, som f.eks. boliger, institutioner, forretninger, hoteller eller steder hvor der opholder sig mange mennesker. Inden for planlægningszonen kan der planlægges for boliger, erhverv m.v., såfremt det ved en vurdering af risikoforholdene kan godtgøres, at den samfundsmæssige risiko og/eller risikoen for individer ligger inden for risikomyndighedernes acceptkriterium. Inden for planlægningszonen må der som udgangspunkt ikke planlægges for institutioner, der er væsentlige i en beredskabssituation, eksempelvis sygehuse og bygninger, som huser redningsberedskabet. Risikomyndighedernes acceptkriterium for den samfundsmæssige risiko fastlægges i henhold til Miljøprojekt 112, jf. Miljøstyrelsens anvisninger.

Nye anlæg må ikke medføre øget risiko for dominoeffekt.

#### 6.5 (F) - Retningslinjer for områder omkring risikovirkksomheder

Risikovirkksomheder er virksomheder, hvor der forekommer farlige stoffer i så store mængder, at de udgør en risiko for omgivelserne, hvis der skulle ske et uheld. Eksempler på risikovirkksomheder i Fredericia Kommune er Samtank og Shell-raffinaderiet. Risikovirkksomheder må ikke etableres eller eksisterende risikovirkksomheder må ikke udvides væsentligt, med mindre risikomyndighederne konkret vurderer, at risikoforholdene kan betragtes som acceptable.

For alle risikovirkksomheder (nye som eksisterende) fastlægges sikkerhedszoner og planlægningszoner. Arealanvendelsen inden for zonerne angives i retningslinje 6.5 (F).

Der planlægges ikke for ny følsom anvendelse i området eller steder, hvor der opholder sig mange mennesker.  
Planerne for området vurderes ikke at være i strid med retningslinjerne for risikovirkksomheder.

#### 7.1 (T) - Retningslinje for klimatilpasning og risikoområder

Der må ikke udlægges arealer til en anvendelse, der hindrer tilpasning til klimaændringer på længere sigt. Nye byudlæg, etablering af nye bebyggelser eller ændret arealanvendelse i et oversvømmelsestruet område, som er udpeget jf. EU's oversvømmelsesdirektiv eller kommunernes klimatilpasningsplaner, kan kun ske, hvis nyt byggeri på nye arealer er klimatilpasset og dermed sikret mod oversvømmelse. Områder, der som led i kommunernes klimatilpasningsplaner skal kunne fungere som midlertidige reservoirs eller forsinkelingsbassiner til opmagasinering af vand, må ikke bebygges.

#### 7.2 (F) - Klimatilpasset lokalplanlægning

Nye lokalplaner skal redegøre for, hvordan lokalplanområdet tilpasses klimaændringer (klimalokalplaner).

#### 7.3 (F) - Klimatilpasset planlægning

Hvor kortlægningen viser risiko for, at der kan ske skader på ejendomme, mennesker eller miljø som følge af klimaforandringerne, skal klimatilpasning indarbejdes i nye arealudlæg, byggerier, infrastrukturprojekter m.v. Tekniske løsninger til klimatilpasning skal, så vidt muligt, sammentænkes

med natur- og rekreative områder samt byrum, så vandet udnyttes rekreativt. Klimatilpasning skal ske under hensyntagen til risikoen for oversvømmelse på både eget og tilstødende arealer.

#### 7.4 (T) - Retningslinje for oversvømmelse og erosion

Planlægning af nye byområder, fortætning af eksisterende by, særlige tekniske anlæg eller ændret arealanvendelse m.v. inden for områder med risiko for oversvømmelse og erosion må kun ske under hensyntagen til anvendelse af afværgeforanstaltninger, som sikrer mod oversvømmelse eller erosion.

Anlæg af kystbeskyttelse skal begrænses. Der bør som udgangspunkt kun etableres kystbeskyttelse, hvor det har et væsentligt formål og ikke hindrer den frie adgang langs kysten.

#### 7.5 (T) - Retningslinje for håndtering af tag- og overfladevand

Ved lokalplanlægning af nye områder til by, bolig og erhverv skal tag- og overfladevand håndteres tættest muligt på kilden.

Overfladevand fra tage og befæstede arealer skal så vidt muligt håndteres lokalt for at modvirke problemer affødt af klimaændringerne. Afledning af overfladevand fra byområder og tæt befæstede områder er et stigende problem, da vandløb og afløbssystemer ikke er dimensionerede til at modtage de stigende og voldsomme regnmængder. Virkemidler kan f.eks. være lokal nedsivning via faskiner, kantstens- og nedsivningsbede, permeable belægninger, etablering af søer og vådområder, grønne tagflader m.m., som kan medvirke til at tilbageholde vandet eller genanvende det som brugsvand

Det vil være i lokalplanen, at redegørelse og bestemmelser for tiltag om klimatilpasning håndteres. Kommuneplantillægget er således ikke i strid med kommuneplanens retningslinier.



**Ændringer i medfør af kommuneplantillægget**

Der er ingen nye retningslinjer eller ændringer i eksisterende retningslinjer med dette kommuneplantillæg

Rammeafgrænsningen for rammeområde B.E.3 - Erhvervsområde, Havnen ændres som vist på kortbilag side 12.

## Eksisterende rammebestemmelser

<p><b>B.E.3 - Erhvervsområde, Havnen</b></p> <p><b>Karakter</b> Fredericia Havn - en af Danmarks største havne - er centralt placeret i forhold til de større europæiske havne og ligger desuden i det naturlige knudepunkt for den danske motorvejs- og jernbanetrafik, den søgående trafik og fra Billund Lufthavn. Fredericia Havn, der er Danmarks dybeste offentlige trafikhavn, kan betjene næsten enhver godsart med velegnet terminaludstyr. I området findes et stort antal små og større bygningsanlæg, lagerhaller og oplagspladser, tanke mv. Området er af sikkerhedsmæssige årsager afspærret for offentligheden.</p>
<p><b>Mål</b> Målsætningen i havnens Planstrategi 2040 er: - at skabe harmoni mellem havnen og dens omgivelser - at skabe en højeffektiv og fleksibel havn, hvor der tænkes i 3 dimensioner dvs., hvor udbygningen af havnen og dens faciliteter sker i bredde, dybde og højde - at havnen også i fremtiden vil være en international konkurrencedygtig havn - at havnen både i dag og på langt sigt kan leve op til kundernes krav gennem en effektiv arealdisponering. Det er endvidere målet, at vejstrukturen og sporanlæg i området til enhver tid er funktionelt placeret i forhold til havnevirksomhedernes behov. Holstensvej er allerede i dag og fremover tiltænkt at være den primære vejadgang til bymidten og FredericiaC. Det er derfor vigtigt at den til enhver tid er en smuk og velfungerende adgangsvej for alle trafikarter til bymidten. Havnebassinnet i Vesthavnen kan opfyldes mellem kaj 14 og kaj 20 i princippet som vist på kortet på næste side. Området disponeres således, at evt. nye virksomheders miljøbelastning tilpasses naboområderne, bl.a. byomdannelseområdet øst for Norgesgade. Ny bebyggelse i områdets østligste del, ved Vesthavnen skal opføres, så der sikres udkigsmuligheder fra Holstensvej ned igennem området og ud over Lillebælt.</p>
<p><b>Anvendelse</b> Generel anvendelse er <b>erhvervsområde</b> Specifik anvendelse er angivet til <b>erhvervsområde, kontor- og serviceerhverv, let industri og håndværk, tung industri, havneerhvervsområde, butikker, butikker med særligt pladskrævende varer</b> Erhvervsformål, primært havnerelaterede virksomhed, miljøklasse 4-6. Uudnyttede arealer forbeholdes udvidelser af eksisterende virksomheder eller nye havnerelaterede virksomheder. I den del af området der ligger vest for Strandvejen, må der være virksomheder i miljøklasse 3-5. Området må anvendes til forskellige former for fremstillingsvirksomhed, lager, administration og servicevirksomhed. Her må der desuden placeres butikker, der alene forhandler særligt pladskrævende varegrupper. Der kan desuden planlægges for i alt 3 udvalgswarebutikker i bymidten på over 2.000 m<sup>2</sup> bruttoetageareal pr. butik. Området syd for Holstensvej, der er sammenfaldende med bymidteafgrænsningen, indgår i de områder i bymidten, hvor disse store butikker kan placeres. Se tabel over rummelighed for detailhandel i de generelle rammer.</p>
<p><b>Bebyggelsesregulerende bestemmelser</b> Maksimal bebyggelsesprocent er <b>100%</b> af det enkelte jordstykke Maksimal højde er <b>35 m</b> Bebyggelsespct. max: 100 Bygningshøjde max: 35 m</p>
<p><b>Udstykning</b> Rammen regulerer ikke udstykning.</p>
<p><b>Ny bebyggelse og arkitektur</b> Ny bebyggelse på området skal overvejende opføres som randbebyggelse. Som det ses af bebyggelsesplanen herunder, må der også opføres bebyggelse inde i karréerne. Bebyggelsen varierer i bygningshøjder og bygningstypologier for at skabe variation. Bygningerne opføres i en nutidig arkitektonisk stil.</p>
<p><b>Retningsgivende p- og opholdsarealkrav</b> Retningsgivende parkeringskrav: 1 p-plads pr. 50 m<sup>2</sup> etageareal til administrative erhverv. 1 p-plads pr. 100 m<sup>2</sup> etageareal til andre erhverv. Det nøjagtige krav til antal parkeringspladser fastsættes i hvert enkelt tilfælde under hensyntagen til virksomhedens art, antal beskæftigede mv. og således, at der udlægges fornødne reservearealer til opfyldelse af et muligt fremtidigt behov. Parkeringsarealer indrettes på den pågældende grund eller fælles for flere virksomheder på tværs af grundene. Hvis der etableres større samlede p-pladser for et område, kan p-kravet nedsættes. Retningsgivende krav opholdsarealer: 5% af etagearealet til administrative erhverv De bebyggelsesregulerende bestemmelser gælder med mindre andet er angivet i gældende planer.</p>
<p><b>Øvrige forhold</b> <i>Bevaring</i> Om fredede og bevaringsværdige bygninger, se generelle rammebestemmelser. Ejendomme med bygninger der har bevaringsværdi 1-4 er anført på bilag 1 - Bevaringsværdige bygninger. Bygningerne må ikke nedrives eller ændres udvendigt uden Byrådets tilladelse.</p>

#### **Oversvømmelse og erosion**

Hele eller dele af rammeområdet ligger inden for et område i risiko for oversvømmelse og/eller erosion.

Ved lokalplanlægning for nye byområder, fortætning af eksisterende by, særlige tekniske anlæg eller ændret arealanvendelse skal der vurderes, om der skal etableres afværgeforanstaltninger til sikring mod oversvømmelse eller erosion.

Nærmere information fremgår af 7.4 (T) - Retningslinje for oversvømmelse og erosion under menuen "Retningslinjer" og den generelle ramme "Klimatilpasning" under menuen "Rammer". " Kort over fareområdet for oversvømmelse og erosion samt kilder til dette fremgår af kort 11 under menuen "kort".

#### **Miljøforhold**

Mindst tilladte miljøklasse er 4

*Klasse 4 omfatter virksomheder og anlæg, som er noget belastende for omgivelserne, og derfor som hovedregel bør placeres i industriområder. Anbefalet minimumsafstand i forhold til boliger 100 m.*

Maksimalt tilladte miljøklasse er 6

*Klasse 6 omfatter virksomheder og anlæg, som er meget belastende for omgivelserne, og derfor skal placeres i større industriområder, så den ønskede afstand i forhold til forureningsfølsomme naboer kan opnås. Anbefalet minimumsafstand i forhold til boliger 300 m*

#### **Støj**

I området er de vejledende grænseværdier:

70 dB alle dage 00-24

Skibsstøj fra skibe ved kaj er ikke omfattet af grænseværdierne for virksomhedsstøj.

I naboerområder til boligformål er de vejledende grænseværdier:

45 dB hverdage 7-18 og lør. 7-14

40 dB hverdage 18-22, lør. 14-22 og søn. 7-22

35 dB alle dage 22-7

I naboerområder til centerformål og til blandet bolig og erhverv er de vejledende grænseværdier:

55 dB hverdage 7-18 og lør. 7-14

45 dB hverdage 18-22, lør. 14-22 og søn. 7-22

40 dB alle dage 22-7

#### **Områder omkring risikovirksomheder**

Hele eller dele af rammeområdet ligger inden for en eller flere risikozoner omkring en risikovirksomhed. Det betyder, at der kan være begrænsninger i anvendelsesmulighederne.

Risikozoner, risikovirksomhed samt eventuelle begrænsninger i anvendelsesmuligheder fremgår af 6.5 (F) - Retningslinje for områder omkring risikovirksomheder og kortbilag i afsnit 6.4. Erhverv, miljø og risikovirksomheder under menuen "Hovedstruktur for Fredericia".

#### **Zonestatus**

Planlagt zone er **byzone**.

## Kortbilag

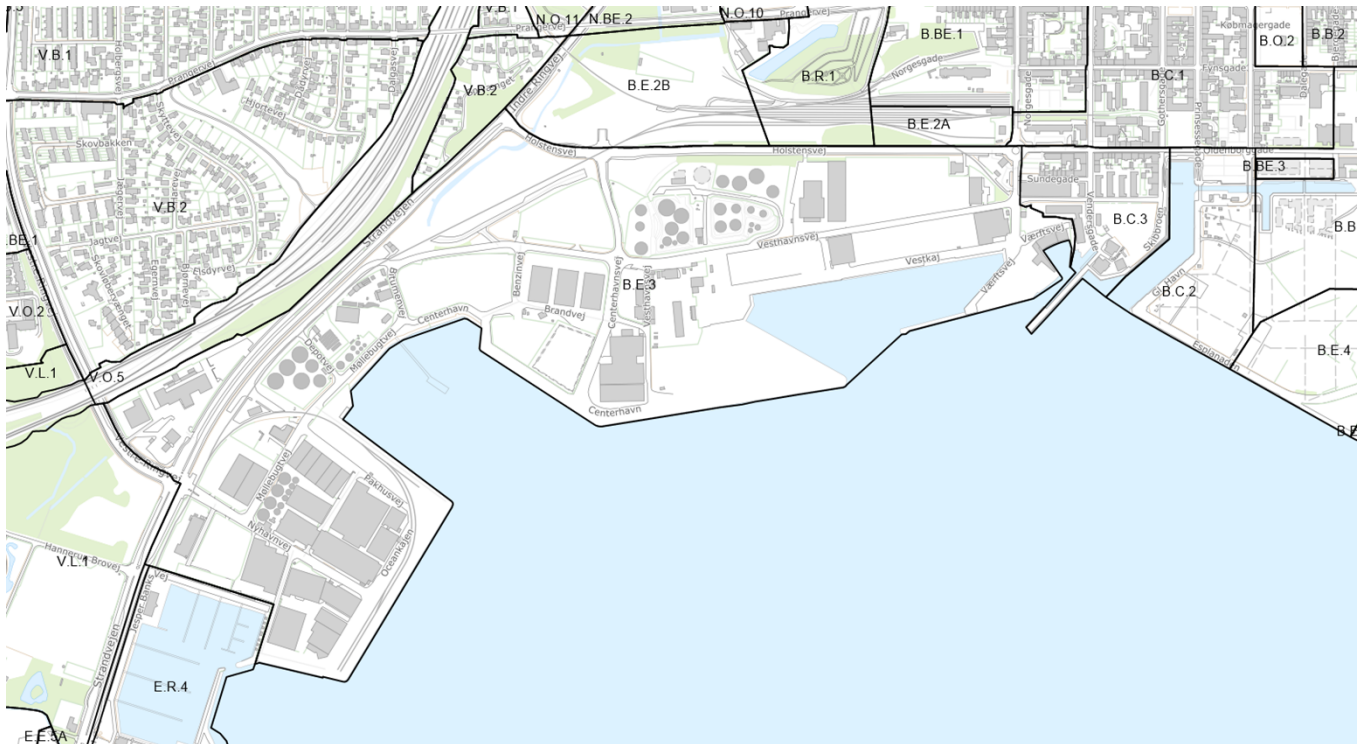


Illustration: kommuneplanrammen B.E.3 før



Illustration: kommuneplanrammen B.E.3 efter – vist med rød streg.

Vedtagelsespåtegning

**Forslag**

Tillæg nr. 7 til Kommuneplan 2021-2033 er vedtaget som forslag af Fredericia Byråd xx xx 2022.

Steen Wrist Ørts	Camilla Nowak Kirkedal
Borgmester	Konstitueret kommunaldirektør