

Sammenfattende redegørelse Planer havneudvidelse  
Kommuneplantillæg nr. 7 for havneudvidelse  
og  
Lokalplan nr. 387 for havneudvidelse i Fredericia

### Ikke-teknisk resume

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.

#### Ikke teknisk resumé

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 giver mulighed for opførelse af store og miljøbelastende projekter opført i lovens bilag 1 og 2, eller som påvirker et internationalt naturbeskyttelsesområde. For planer, som fastlægger anvendelsen af et mindre område på lokalt plan eller angiver mindre ændringer i gældende planer, skal der kun udarbejdes en miljørapport, hvis de antages at kunne få væsentlig indvirkning på miljøet.

For at afgøre om planerne kan få en væsentlig indvirkning på miljøet er der foretaget en miljøscreening. I forbindelse med screeningen er berørte myndigheder blevet hørt.

Screeningsafgørelse.

Fredericia Kommune har afgjort, at der skal udarbejdes en miljørapport fordi planerne fastlægger anvendelsesbestemmelser for anlæg opført i lovens bilag 1 og 2.

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

#### **Ikke-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.7 og lokalplan nr. 387.

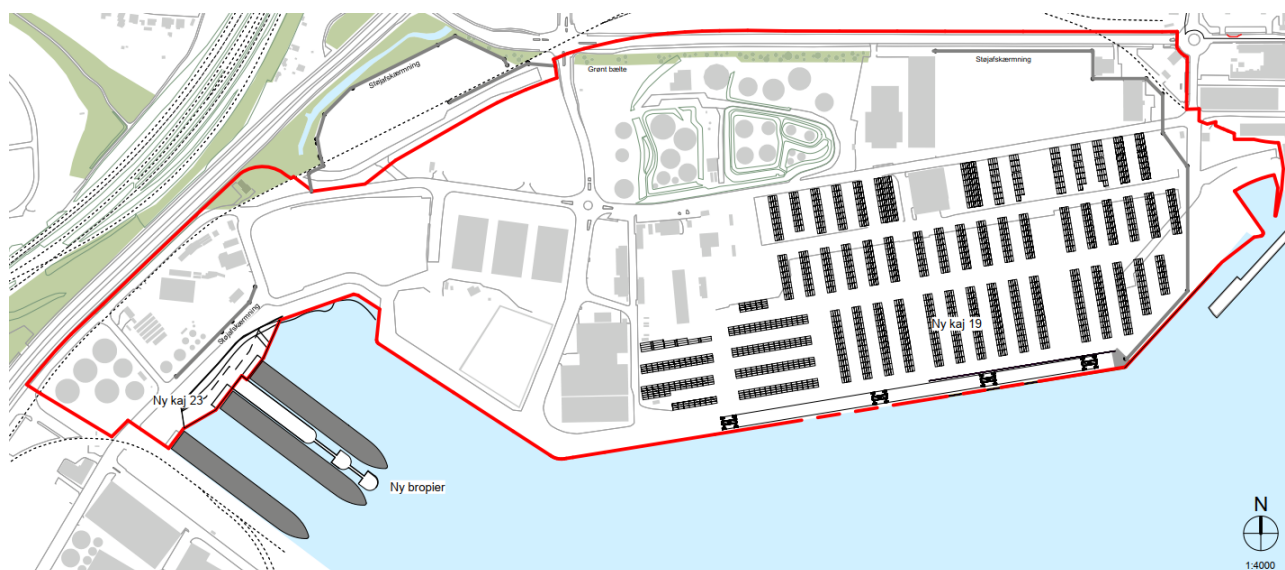
Lokalplanen vil muliggøre en øget containerkapacitet og sikre Fredericia Havn til fremtidens stigende container- og RO/RO godsmængder (trailergods roll on-roll off) og samtidig understøtte ADP's mål om at blive fossilfri i 2030. Containerkapaciteten forøges gennem en forlængelse på ca. 230 m af den eksisterende Kaj 19 mens RO/RO-kapaciteten fastholdes men ved nyt og mere fleksibelt leje som ny Kaj 23.

Figur herunder viser udstrækningen for de rammer der indeholdes i Lokalplanen med udvidelsen ved Kaj 19 til højre og Kaj 23 til venstre.



Lokalplanområdets afgrænsning. Til højre ses udvidelsen omkring den eksisterende Kaj 19 og til venstre ses udvidelsen omkring den eksisterende Kaj 23.

Figur herunder viser det forventede endelige projekt for havneudvidelse.



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

Forslaget til kommuneplantillæg og lokalplan er miljøvurderet i henhold til Lov om miljøvurdering af planer og programmer for udvalgte miljøpåvirkninger. Der har ikke været behandlet alternative planforslag i lokalplanprocessen og der vurderes ikke at være behov for etablering af særskilt overvågning i forhold til vedtagelse af lokalplanen.

I plansituationen er de eksisterende forhold samt den forventede stigning i skibstrafik og kajaktiviteter beskrevet for år 2030, dvs. når lokalplanen er vedtaget og anlægsprojektet er afsluttet.

Følgende miljøparametre er medtaget i miljøvurderingen:

- Biologisk mangfoldighed samt flora og fauna
- Befolkning i relation til risikovirkksomheder
- 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

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

Der er ingen kendte forekomster af landlevende bilag IV-arter i eller omkring lokalplanområdet.

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 risikovirkksomheder

Indenfor lokalplanområdet findes risikovirkksomheden Samtank. Lokalplanen omhandler ikke ændringer på risikovirkksomheden 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.

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.

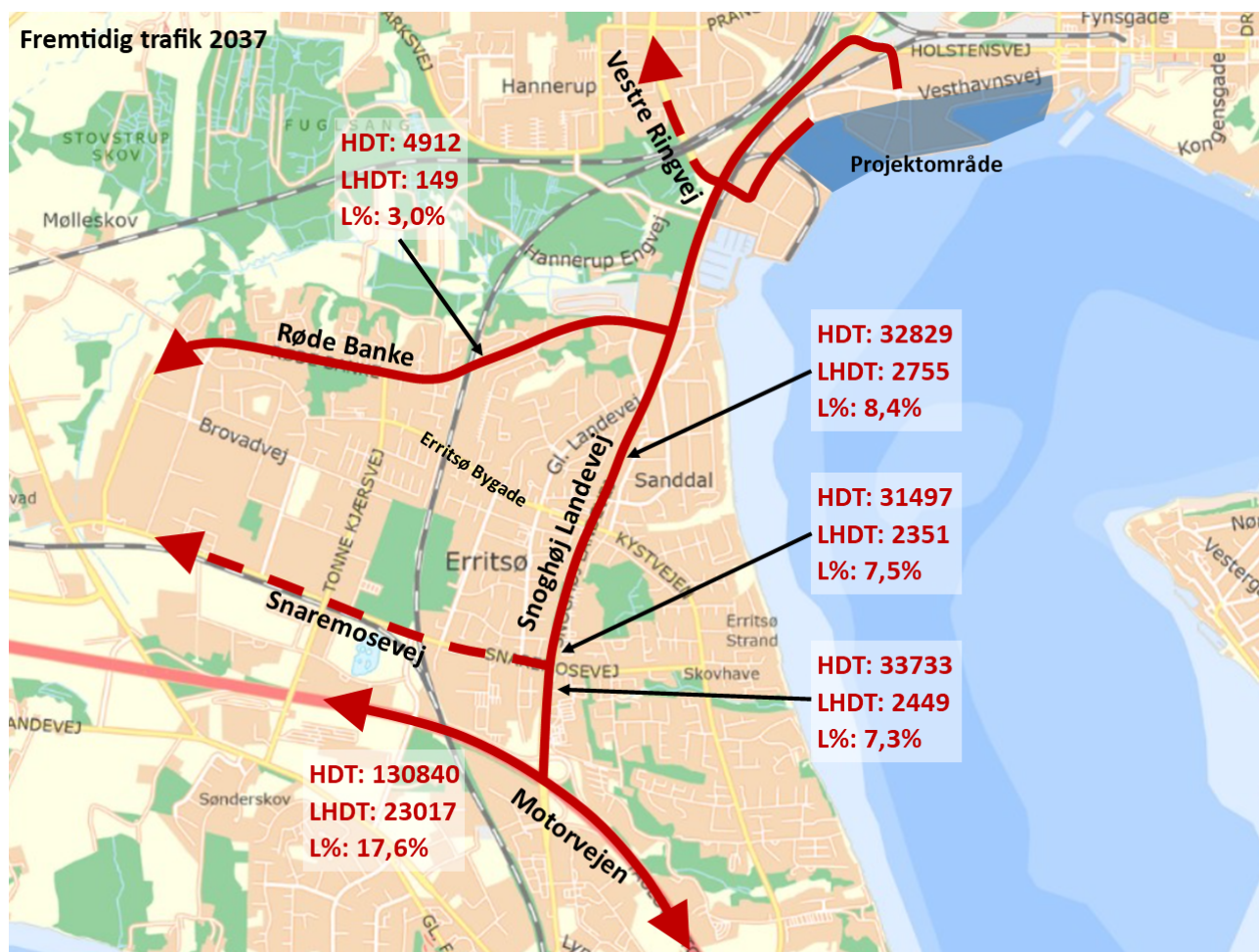
Befolkning og menneskers sundhed

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.



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



Oversigt over kajnumre og godshåndtering.

## Støj

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

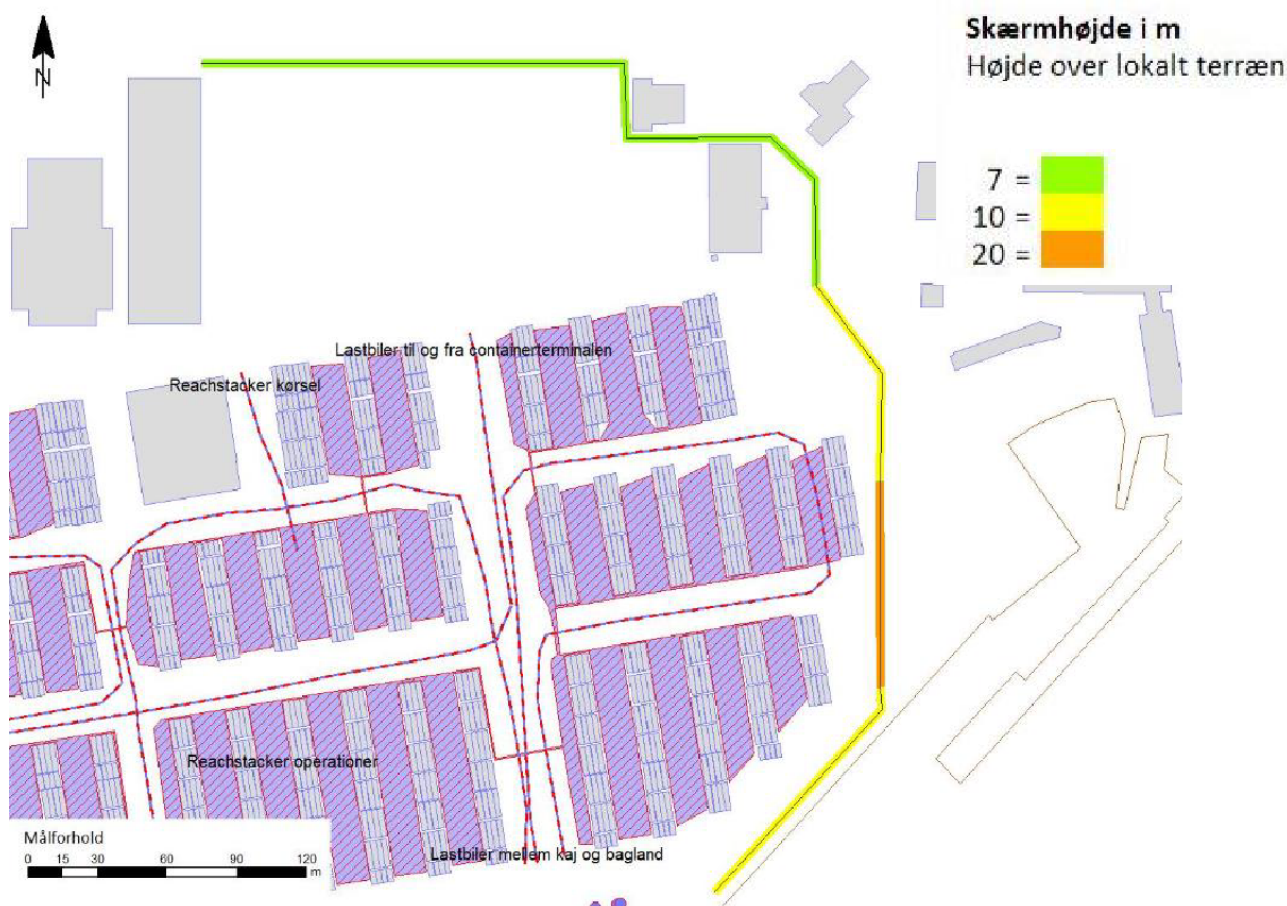
Ved Kaj 23 etableres en støjbarriere langs Møllebugtvej på den nordlige side af vejen. Skærmen har en højde på 7,5 m.

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.



#### Støjvæggens højder ved Holsteinsvej og Norgesgade

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 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 naboområdet. Lokalplanen giver mulighed for at etablere de nødvendige støjbarriere.

Placering af støjbarriere i lokalplanens 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.

Luft

Virksomheder, som etableres i lokalplanområdet, 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.

Container- og RO/RO-terminal klargøres til mulig fremtidig landstrømsforbindelse 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. En fremtidig anvendelse 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.

Lokalplanen 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 lokalplanen.

## Vand

Der er i lokalplanen ikke fastlagt specifikke arealer til regnvandshåndtering.

Der vil med lokalplanen blive etableret regnvandsudløb fra de nye dele af havnearealerne indenfor lokalplanområdet 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 lokalplanen ikke vil indebære en væsentlig påvirkning af overfladevand, herunder kystvandområde 231 Lillebælt/Snævringen, idet de nødvendige vilkår fastsættes i udledningstilladelser.

Store dele af lokalplanområdet vil være befæstede eller bebyggede arealer. Det vurderes, at der ikke vil ske væsentlig nedsvivning 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 en ekstrem 100-årshændelse som vil indebære risiko for vandpåvirkning af Fredericia bymidte. Derfor angiver lokalplanen principiel udformning og placering af klimasikring i kote 2.5 DVR90. 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 til 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. Lokalplanen angiver at støjbarriere skal gives et udtryk, som reducerer den visuelle påvirkning. Dog vil en sektion af støjbarrieren blive udført i en højde af 20 m og udgøre en væsentlig visuel påvirkning. Lokalplanen 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 lokalplan 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.



#### 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.

Lokalplanen angiver principiel udformning og placering af klimasikring i kote 2.5 DVR90, der kan sikre bymidten ved stormflod.

#### **Sammenfattende redegørelse**

En miljørapport er udarbejdet som en del af den lovpligtige miljøvurdering og har været fremlagt offentligt samtidig med forslag til kommuneplantillæg nr. 7 og lokalplan nr. 387 for havneudvidelse i Fredericia.

I henhold til Lov om miljøvurdering af planer og programmer og af konkrete projekter (VVM), skal planmyndigheden udarbejde miljøvurdering af en plans sandsynlige væsentlige indvirkning på miljøet, når planen fastlægger rammer for fremtidige anlægstilladelser. Derfor er der udarbejdet en miljørapport af kommuneplantillæg nr. 7 og lokalplan 387 for havneudvidelse.

I forbindelse med byrådets endelige vedtagelse af kommuneplantillæg nr. 7 og lokalplan 387 for havneudvidelse skal der således foreligge en sammenfattende redegørelse for hvordan miljøhensyn er integreret i planerne, hvordan miljørapporten og de udtalelser der er indkommet i offentlighedsfasen er taget i betragtning, hvorfor de vedtagne planer er valgt på baggrund af de rimelige alternativer der også har været behandlet samt hvorledes myndigheden vil overvåge de væsentlige miljøpåvirkninger af planen eller programmet.

Planerne fastlægger de fysiske rammer for områdets udformning og anvendelse til erhvervsformål og hermed muliggør den videre udvikling af kommunens store sammenhængende erhvervsområde på havnen i Fredericia. Miljørapporten har medvirket til, at relevante problemstillinger omkring miljøforhold er undersøgt. I planforslagene er der indarbejdet en række miljøhensyn for at undgå, reducere og/eller kompensere for evt. negative miljøpåvirkninger af omgivelserne. De væsentligste problemstillinger i tilknytning til projektets hovedforslag og alternativer fremgår af miljørapportens afsnit om miljøpåvirkninger.

Den sammenfattende redegørelse er indgået i grundlaget for den endelige politiske vedtagelse af planerne og miljørapporten.

#### **Offentliggørelse**

Miljørapporten har været i offentlig høring sammen med forslag til kommuneplantillæg 7 og lokalplan 387 fra den 23. november 2022 til den 25. januar 2023.

Miljørapporten viser, at en realisering af lokalplan 387 vil ikke i sig selv have væsentlig indvirkning på miljøet, men planen muliggør arealinddragelse og etablering af nye anlæg, som potentielt vil kunne påvirke miljøet.

Der er kommet en række bemærkninger. Alle disse bemærkninger er behandlet i et selvstændigt dokument med forvaltningens kommentarer.

Disse bemærkninger handler i hovedtræk om miljømæssige konsekvenser ved anlæg af havnen, støjpåvirkning fra aktiviteter på havnen, belysning på havnen samt arkitektur for bebyggelse og støjvæg.

Der er udover mindre redaktionelle rettelser og en mindre ændring for fastlæggelse af en minimumshøjde for klimasikring ikke foretaget ændringer i planerne som følge af de indkomne bemærkninger. Der er ikke undersøgt alternative lokaliteter til placering af aktiviteterne beskrevet i planforslagene. Dette ud fra, at lokalplanområdet i kommuneplanen er udlagt som erhvervsområde for virksomheder i miljøklasse 4-6.

#### Alternativer

Der er i miljørapporten ikke arbejdet med andre alternativer til planerne end at bevare status quo – det såkaldte referencescenarie.

Ved referencescenariet vil anvendelsen som erhvervsområde kunne fortsætte som nu.

#### Overvågning

Formålet med overvågning er at sammenholde de reelle og aktuelle miljøpåvirkninger, der er blevet identificeret i miljøvurderingen. Det er endvidere formålet at identificere og håndtere væsentlige negative virkninger og eventuelle uventede påvirkninger, at indsamle data om miljøstatus samt at sikre at foreslåede afværgeforanstaltninger føres ud i livet.

Ved byggesagsbehandlingen påser Fredericia Kommune, at lovgivningen og planlægningen bliver overholdt ved ny bebyggelse og anlæg, herunder blandt andet love om veje, miljøbeskyttelse, jordforurening og planer. Det er vurderet, at der ikke er behov for at etablere et overvågningsprogram for denne plan.

Der er i miljøvurderingen redegjort for trafikken til/fra havnen og dens virkninger på trafikafviklingen på det omgivende vejnet. Med udgangspunkt i disse redegørelser har Fredericia Kommune vurderet, at trafikken vil kunne afvikles uden at udføre ændringer af det omgivende vejnet.

Fredericia Kommune vil løbende følge trafikudviklingen i området. Der er ikke behov for at udarbejde yderligere overvågningsprogram for trafikafviklingen.

I forbindelse med etablering af virksomheder på havnen vil støjende og støvende aktiviteter i anlægsfasen blive håndteret i forbindelse med bygherres anmeldelse.

På baggrund af anmeldelsen, der sker inden anlægsarbejdet påbegyndes, vil Fredericia Kommune på baggrund af en konkret vurdering kunne give en accept af projektet. Denne accept kan indeholde vilkår for driftstider og/eller generereducerende foranstaltninger.

Der vurderes derfor ikke at være behov for etablering af særskilt overvågning i forhold til vedtagelse af lokalplanen.

Med denne redegørelse og de ændringer, der er foreslået i planerne, finder Fredericia Kommune, at der er foretaget en miljøvurdering, der kan danne grundlag for, at planerne vedtages endeligt.