





Høringsbemærkninger til 2. offentlighedsfase for udvidelsen af Fredericia Havn.

| | Bemærkninger fra bygherre | Kommunens bemærkninger |
|--|---------------------------|---|
| <p>Haderslev Stift</p> <p><i>Haderslev Stift har modtaget forslag til lokalplan nr. 387 og kommuneplantillæg nr. 7 for havneudvidelse i Fredericia. Stiftsøvrigheden har vurderet, at planforslaget ikke berører Sct. Michaelis Kirkes landskabelige eller kirkelige interesser, hvorfor Stiftsøvrigheden på det foreliggende grundlag ikke finder anledning til at gøre indsigelse mod planforslaget.</i></p> <p><i>Det bemærkes, at denne udtalelse alene omfatter Sct. Michaelis Kirkes interesser og ikke anden fast ejendom, som menighedsrådet måtte bestyre. Såfremt menighedsrådet måtte vurdere, at interesser knyttet til anden kirkelig ejendom vil være påvirket af planforslaget, vil kommunen høre nærmere direkte fra menighedsrådet.</i></p> <p>MEDVENLIGHILSEN MARIAHALKENLINEMANN ADMINISTRATIVMEDARBEJDER</p>  <p>HADERSLEV STIFT 100 ÅR 1922 - 2022</p> <p>RIBELANDEVEJ 35-37 · 6100 HADERSLEV MAHL@KM.DK · HADERSLEVSTIFT.DK TLF. 74522025 · DIREKTETLF. 73524596 Se hvordan vi behandler personoplysninger i Haderslev Stift.</p> | | <p>Bemærkningen giver ikke anledning til ændringer i §25-tilladelsen</p> |
| <p>Søfartsstyrelsen</p> <p><i>Til Trafikstyrelsen og Fredericia Kommune</i></p> <p><i>Vedrørende Fredericia Havneudvidelse:</i></p> <p><i>Trafikstyrelsens journal nr. 2021-008313</i> <i>Søfartsstyrelsens sags nr. 2022155412</i></p> <p><i>Søfartsstyrelsen har modtaget høring vedr. udvidelse af Fredericia Havn. Søfartsstyrelsen varetager den sejladsikkerhedsmæssige del af VVM-redegørelsen, da ændrede sejladsforhold i forbindelse med projektet kan skabe en risiko for forurening fx i tilfælde af en søulykke.</i></p> | | <p>Søfartsstyrelsens bemærkninger er videresendt til ADP. Bemærkningen giver ikke anledning til ændringer i §25-tilladelsen</p> |

| | Bemærkninger fra bygherre | Kommunens bemærkninger |
|--|----------------------------------|---|
| <p>For at imødekomme ovenstående skal involverede entreprenører mv., at lave en screening af sejladssikkerheden inden projektet sættes i værk. Dette kan gøres ved at udfylde skema for vurdering af sejladssikkerhed ved arbejder til søs, og indsende det til Søfartsstyrelsen. Der henvises samtidig til bekendtgørelse 1351 af 5. december 2013 om sejladssikkerhed ved entreprenørarbejder og andre aktiviteter mv. i danske farvande.</p> <p>Ovennævnte vurderingsskema og bekendtgørelse findes på Søfartsstyrelsens hjemmeside her: https://www.soefartsstyrelsen.dk/sikkerhed-til-soes/sejladssikkerhed/entreprenoeropgaver-til-soes , hvor der desuden findes generelle retningslinjer fx omkring varsling af arbejdet i Efterretninger for Søfarende, afmærkningsforhold og hvis der i forbindelse med arbejdet, er behov for etablering af forbuds-/arbejdsområde. Ændring af afmærkning eller etablering af ny afmærkning, skal på forhånd godkendes af Søfartsstyrelsen.</p> <p>Med venlig hilsen Morten Rosleff Bækmark Konsulent</p> <p>Søfartsstyrelsen Sikre farvande Dir. tlf.: 72 19 61 38</p> <p>E-mail: mba@dma.dk</p>  <p>SØFARTSSTYRELSEN Caspar Brands Plads 9 4220 Korsør Tlf.: 72 19 60 00</p> <p>Web: www.soefartsstyrelsen.dk</p> | | |
| Arbejdstilsynet | Bemærkninger fra bygherre | |
| <p>Svar på lokalplanshøring - udvidelsen af Fredericia Havn Arbejdstilsynet kvitterer for modtagelse af høringsbrev vedr. udvidelse af Fredericia Havn. Arbejdstilsynet har ingen bemærkninger til det fremsendte. Venlig hilsen Flemming Lindegaard</p> | | Bemærkningen giver ikke anledning til ændringer i §25-tilladelsen |
| Beredskabsstyrelsen | Bemærkninger fra bygherre | |
| <p>BRS sagsnr. 2023/000641</p> <p>Til Fredericia Kommune</p> <p>Beredskabsstyrelsen har modtaget Fredericia Kommunes høring over miljøvurderingen af Fredericia Havneudvidelse. Hoveddokumentet i</p> | | <p>Trekantområdets Brandvæsen har svaret følgende: Oplag af såvel brandfarlig oplag af faste stoffer som brandfarlige væsker er omfattet og reguleret af beredskabsloven.</p> <p>Sådanne oplag kræver derfor en tilladelse fra brandmyndigheden. Hvor vi vil stille vilkår til, blandt andet, afstand til andre oplag, bygninger etc. Ved større oplag vil det være i samarbejde med</p> |

| | Bemærkninger fra bygherre | Kommunens bemærkninger |
|---|---------------------------|--|
| <p><i>høringen er miljøkonsekvensrapporten af 11. oktober 2022 udarbejdet af Sweco.</i></p> <p><i>Beredskabsstyrelsen har følgende bemærkninger hertil:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> <i>•Styrelsen forstår projektet sådan, at der efter udvidelsen vil være større aktiviteter med containere, herunder at der etableres et større containerareal end hidtil. Det fremgår, at disse containere kan indeholde farligt gods.</i> <p><i>Er der foretaget en vurdering af, om virksomheden, der driver containerarealet, bliver risikovirksomhed som følge af henstilling af flere containere, der evt. kan indeholde farligt gods? Risikobekendtgørelsen finder også anvendelse for områder, hvor der sker jævnlig midlertidig henstilling af farligt stoffer.</i></p> <p><i>Arealer med jævnlig henstilling af containere med farligt gods, der indeholder brand- eller eksplosionsfarlige stoffer, kan også være omfattet af de almindelige bestemmelser i beredskabslovgivningen, hvilket bl.a. kan indebære afstandskrav til naboskel, hvad enten skellene er reelle eller fiktive.</i></p> <ul style="list-style-type: none"> <i>•Det fremgår af afsnit 11.1 i miljøkonsekvensrapporten, at der i forbindelse med gennemførelsen af projektet gennemføres restriktioner i forhold til henstilling af containere med farligt gods i nærheden af nabovirksomheden Samtank A/S. I samme afsnit vurderes det, at en placering af farligt gods i en afstand af mindst 80 m fra Samtanks tankanlæg vil eliminere en evt. dominoeffekt. Beredskabsstyrelsen finder det relevant med sådanne restriktioner, men savner oplysning om, hvad der vil blive anvendt som hjemmelsgrundlag, og hvor restriktionerne vil blive fastholdt juridisk for eftertiden.</i> <p>Allan Thomsen Souschef</p> <p>BEREDSKABSSTYRELSEN Brandforebyggelse Datavej 16, 3460 Birkerød Telefon + 45 7285 2000 / Direkte +45 7285 2269 E-mail: BRS-AT@brs.dk www.brs.dk</p> | | <p>Beredskabsstyrelsen, som tillige også vil kunne stille vilkår, til en tilladelse.</p> <p>Såfremt en virksomhed overstiger den tærskelmængde, af henholdsvis brand eller miljø farligt oplag, der er defineret i Risikobekendtgørelsen, vil der ligeledes være stillet vilkår til den pågældende virksomhed efter denne bekendtgørelse. Det vil især være i forhold til nabovirksomheder, beboelse mv.</p> <p>I det konkrete tilfælde er virksomheden Samtank underlagt begge ovenstående lovgivninger.</p> <p>Bygherre har i konsekvensrapporten for havneudvidelsen beskrevet, at farligt gods placeres mindst 80 meter fra risikovirksomheden Samtank, som sikrer at en eventuel brand i deres oplag, ikke får nogen konsekvens for Samtank (domino effekt)</p> <p>Virksomheden er samtidig gjort bekendt med, at der skal ansøges til det kommende oplag, i forhold til Beredskabsloven. De hertil stillede vilkår, vil efter ibrugtagning blive kontrolleret i form af lovpligtige brandsyn, foretaget af brandvæsenet.</p> <p>Oplag i containere indeholdende miljøfarlig gods er ikke omfattet af beredskabsloven og der vil således ikke kunne stilles særlige krav til afstanden mellem disse containere og f.eks. boliger.</p> <p>TrekantBrands bemærkninger er indarbejdet i afsnit 4.1.2 i §25-tilladelsen.</p> |

| | Bemærkninger fra bygherre | Kommunens bemærkninger |
|--|----------------------------------|--|
| Trekantområdet Brandvæsen | Bemærkninger fra bygherre | Kommunens bemærkninger |
| <p><i>Vi har modtaget mulighed for at komme med høringssvar til udvidelse af kaj 19 og etablering af ny kaj 23, på havnen i Fredericia.</i></p> <p><i>Vi har i den forbindelse vurderet at projektet ikke giver anledning til kommentarer fra vores side.</i></p> <p>Venlig hilsen</p> <p>Arne Christensen Beredskabsinspektør</p>  <p>Forebyggelse Caspar Müllers Gade 2-4, 6000 Kolding Mobil: 40 89 88 14 arne.christensen@trekantbrand.dk www.trekantbrand.dk</p> | | Bemærkningen giver ikke anledning til ændringer i §25-tilladelsen. |
| Sydøstjyllands Politi | Bemærkninger fra bygherre | Kommunens bemærkninger |
| <p><i>Vedrørende udvidelsen af Fredericia Havn — sagsnr. 22/3045</i></p> <p><i>Ved brev af 23. november 2022 har Fredericia Kommune anmodet om Sydøstjyllands Politis bemærkninger til miljøkonsekvensrapporten, herunder bilagsrapporter, vedrørende den planlagte udvidelse af Fredericia Havn samt kommunens udkast til tilladelse efter miljøvurderingslovens § 25.</i></p> <p><i>Sydøstjyllands Politi noterer sig indledningsvis, at projektet er beliggende mindre end 500 meter fra risikovirkomheden Samtank AIS, hvorfor Fredericia Kommune som planmyndighed skal inddrage hensynet til risikoen for større uheld i planlægningen, jf. bekendtgørelse nr. 371 af 21. april 2016 om planlægning omkring risikovirkomheder.</i></p> <p><i>Sydøstjyllands Politi noterer sig i forlængelse heraf, at det fremgår af miljøkonsekvensrapporten, at den maksimale konsekvensafstand ikke ændres ved projektets gennemførelse, at de ændringer, som havneudvidelsen forventes at indebære, vil medføre en reduktion i antallet af personer inden for den maksimale konsekvensafstand, samt at udvidelsen vil medføre en mindre forøgelse i antallet af personer, som opholder sig inden for risikozonen, idet den øgede containertrafik skal håndteres, men at denne mindre forøgelse vurderes at være nødvendig</i></p> | | |

| | Bemærkninger fra bygherre | Kommunens bemærkninger |
|--|---|---|
| <p>for arbejdets udførelse og uden væsentlig betydning for den samfundsmæssige risiko.</p> <p>Det bemærkes hertil, at Sydøstjyllands Politi noterer sig, at der i forbindelse med havneudvidelsen vil blive fastsat restriktioner i forhold til henstilling/placering af farligt gods, således at farligt gods fremad rettet skal placeres mindst 80 meter fra Samtank AIS, hvilket efter det oplyste minimerer risikoen sammenlignet med de nuværende forhold og samtidig angiveligt eliminerer en mulig dominoeffekt.</p> | | |
| <p>For så vidt angår trafikafvikling skal Sydøstjyllands Politi gøre opmærksom på, at sammenblandingen af lastbiltrafikken på og omkring havneområdet kan udgøre en sikkerhedsrisiko, idet lastbilerne medbringer forskelligt farligt gods såsom benzin, gas og gødning, der i forbindelse med færdselsuheld risikerer at blive blandet sammen. Sydøstjyllands Politi skal endvidere henstille til, at der snarest muligt etableres fysisk påkørselssikring af rørbroen over Vesthavnsvej, idet projektets gennemførelse vil medføre en forøgelse af lastbiltrafikken på Vesthavnsvej.</p> | <p>Havneudvidelsen medfører, at den interne RO/RO og container trafik på havneområdet separeres med øget sikkerhed heraf.</p> <p>Påkørselssikring af rørbroen over Vesthavnsvej er under projektering og etableres i løbet 2023.</p> | <p>Bemærkningen giver ikke anledning til ændringer i §25-tilladelsen.</p> |
| <p>Endelig skal Sydøstjyllands Politi bemærke, at pumpestationen ved Olievej ikke ses at være behandlet i det fremsendte materiale og på den baggrund henstille til, at det vurderes, hvorvidt pumpestationen eventuelt påvirker vurderingerne indeholdt i miljøkonsekvensrapporten.</p> <p>Med venlig hilsen  Jørgen Abrahamsen Politidirektør</p> | <p>FDO pumpestation er placeret ca. 200 meter fra projektområdet i det syd- vestligste hjørne af Samtanks område ved Olievej.</p> <p>Det er Samtank der håndterer og afvikler det praktiske omkring skibsanløb ved anlægsværket.</p> <p>Ved skibsanløb med Kl. 1 produkter er det havnens opgave at opsætte mobilafspærring af område, se vedlagte skitse der viser placering af afspærringen.</p> <p>Fundamentet for anlægsværket er en betonplade med høj betonkant som afgrænsning, hvorpå der placeret et stålhegn som fast afspærring af rørintallationerne.</p> <p>Havneudvidelsen ændrer ikke på logistikken på det pågældende kajområde ved anlægsværket.</p> <p>Risikoforhold omkring Samtank i sin helhed er behandlet i afsnit 11.</p> | <p>Bemærkningen giver ikke anledning til ændringer i §25-tilladelsen.</p> |
| Banedanmark | Bemærkninger fra bygherre | Kommunens bemærkninger |
| <p>Til Fredericia Kommune</p> <p>Banedanmark har ingen bemærkninger til udvidelsen af Fredericia Havn, idet afstanden fra udvidelsesområderne til BDK-ejet eller BDK-forvaltet infrastruktur anses for stor til at få betydning for BDKs projekter, arbejdspladser eller sidespor i øvrigt.</p> <p>Venlig hilsen Banedanmark</p> | | <p>Bemærkningen giver ikke anledning til ændringer i §25-tilladelsen.</p> |


| | Bemærkninger fra bygherre | Kommunens bemærkninger |
|--|--|---|
| Nye Borgerlige | Bemærkninger fra bygherre | Kommunens bemærkninger |
| <p>Karsten Byrgesen, Nye Borgerlige. Regionsrådsmedlem Region Syddanmark og - og byrådsmedlem i Fredericia Tlf.: 5069 3436. Mail: karsten.byrgesen@fredericia.dk 24. januar 2023</p> <p>Vedr.: Høringssvar til udvidelse af Fredericia havn (lokalplan 387 m. tillæg samt miljøvurderingsrapporten).</p> <p>Det er påfaldende, at sagskomplekset om havneudvidelsen syntes at køre i et lukket kredsløb, hvor Fredericia Kommune, der er største ejer af Fredericia havn (ADP med 89%), er godkendende myndighed, baseret på ADP rådgiver (SWECO). Den uvildige og helt nødvendige kritiske instans er ikke til stede, i det ejeren godkender sig selv. Der er ikke armslængde afstand. Hvorledes sikres det, at der er en udenforstående instans, der uvildigt vurderer samtlige aspekter af projektet?</p> | | <p>Bemærkningen giver ikke anledning til ændringer i §25-tilladelsen. Myndighedskompetencen og myndighedsopgaven ved miljøvurderinger af projekter og planer fremgår af miljøvurderingsloven. Det er bygherres ansvar at udarbejde miljøkonsekvensrapporten for projektet, ligesom det er bygherres ansvar at sikre, at rapporten er af god kvalitet. Det er kommunens, og Trafikstyrelsens, opgave at kontrollere, at rapporten lever op til kravene i miljøvurderingsloven.</p> <p>Bemærkningen giver ikke anledning til ændringer i §25-tilladelsen.</p> |
| <p>Støjmur mod øst i tyve meters højde. Hvilke negativ effekt/gener (støj og vind) vil naboer mod øst kunne se frem til når havnen er i drift og vinden blæser fra en vestlig retning med en lav til stærk styrke?</p> <p>Miljøvurderingsrapporten beskriver i nogen omfang, de støjmæssige og visuelle effekter af støjturen. Imidlertid er der ikke beregninger på effekten af akkumulerede vinde, der selv ved svag vind fra en vestlig retning må formodes, at kunne skabe turbulens over- og ved enderne - af muren og ind i Kanalbyen. Samme forhold er gældende for støjen der bæres af vinden, der ligeledes vil ramme Kanalbyen sporadisk og efter omstændighederne med en betydelig styrke, der vil overgå støjgrænserne i bebyggede nabo områder.</p> | <p>Støjgrænserne i Danmark er fastsat for svag medvind i en foruddefineret meteorologisk ramme. For andre vejrforhold kan støjudsendelsen godt være anderledes, men de vejledende grænseværdier er udelukkende gældende for svag medvind.</p> <p>Det vurderes at afskærmning ikke give anledning til ekstra egen genereret støj.</p> <p>Støjbarrieren har en begrænset udstrækning på ca. 90 m. Derudover er den kun 20 m høj hvilket er mindre end både Port House og selve Punkthusene. Der har tidligere ligget fabrik på området mellem den kommende støjvæg og Punkthusene. For nuværende ligger der den brogede flåde af høje Mærsk-skibe. Alt dette skaber turbulens og har varieret igennem tiden. Der forventes ikke en væsentlig ændring af turbulensen når støjbarrieren etableres, i stedet for den blandede bebyggelse samt forskellige skibe ved eksisterende kajer.</p> | <p>Det er forvaltningens vurdering, at den turbulens, der kan opstå ved støjvæggen, er af et omfang i samme størrelse, som opstår ved bygninger i kanalbyen. På den baggrund vurderes der ikke at være væsentlige gener for kanalbyen for turbulens som følge af støjvæggen.</p> <p>Der er ikke fastsat støjgrænser for støj som følge af vindforhold, hvorfor der ikke sket vurdering heraf.</p> <p>Bemærkningen giver ikke anledning til ændringer i §25-tilladelsen.</p> |
| <p>Udgravning af havnebassin 19 og 23. Hvorfor er der valgt en manuel udgravning med grab, frem for en sugning, der ikke spreder sedimentet (giftigt og gødende bundmateriale), så det trods kompenserende tiltag, spredes ud i Lillebælt, og Hvorledes håndteres opgravet forurenede vand i forbindelse med lastning på skib/pram/ Lastvogn?</p> | | <p>Det er Trafikstyrelsen, som er myndighed for miljøvurdering af anlægsarbejder på søterritoriet, dvs. De dele af projektet, der gennemføres på vand. Bemærkningerne vedr. miljøpåvirkningerne fra de dele af projektet, der gennemføres på vand er videresendt til Trafikstyrelsen.</p> |

| | Bemærkninger fra bygherre | Kommunens bemærkninger |
|---|---------------------------|--|
| <p><i>Kystvandsområdet Lillebælt har en ringe økologisk tilstand (Fredericia Kommunes miljøvurdering side. 84), hvilket betyder, at der ikke er målopfyldelse for kystvandsområdet. Miljøvurderingsrapporten beskriver hvorledes sedimentet fra udgravningerne vil spredes ud i Bæltet og bundfældes, hvilket blot – med den valgte teknologi vil forværre Bæltets eksisterende tilstand og skade en i forvejen udfordret flora og fauna (bl.a. fytoplanton og bentiske invertebrater).</i></p> <p><i>Forurening i eksisterende bundmiljø i havnebassinerne / hydraulisk modellering og Sediments spredning</i> <i>Hvorledes separeres de opgravede bundmaterialer, der varierer over stærkt giftige forbindelser (TBT m.fl. (500 m3 / 900 tons)), stærkt gødende sediment (Gytje) og øvrige materialer, der er konstateret i bunden af bassin 19 og 23.</i></p> <p><i>Håndtering af særligt giftigt bundmateriale</i> <i>Hvorledes håndteres det særligt giftige bundmateriale, der er for farligt til at blive spulet ind i deponiet i Aalborg havn (opgravning, separation, håndtering på land/skib/landtransport/destination/nedbrydning og mulig genanvendelse?</i></p> <p><i>Det kan læses, at materialet kan deponeres i havnen bag kaj 19, eller transporteres bort på lastvogn, hvilket rejser spørgsmålet om håndteringen og miljøsikring af omkringliggende natur/arealer m.m. Der hersker uklarhed omkring, hvad der skal ske med materialet.</i></p> <p><i>Indvinding af sand/sten fra havbunden i Lillebælt.</i> <i>Hvorfor anbefales det at indvinde maritime råstoffer, når kystvandsområdet Lillebælt i forvejen har en ringe økologisk tilstand og en udgravning blot vil gøre slemt værre.</i> <i>Hvorfor er der ikke skitseret/anbefalet alternative løsninger?</i> <i>Hvorledes skal det forstås, at "indvindingen vil blive fordelt over 2 kalenderår, og af hvilken årsag?</i></p> <p><i>Der er bevis for, at råstofindvinding fra havbunden er dybt skadelig og medfører en varig ødelæggelse af havbunden som leve- og udviklingssted for maritimt liv og flora. I udkast til §25 tilladelsen, pkt. 4.5.1. (FA kommune) slås det fast, at "sand og grus forventes at komme fra eksisterende råstofdepoter på havet, men det vil afhænge af den valgte leverandørs tilgang". Det giver ikke et ordentligt og retvisende billede af råstofforsyningen, at det baseres på "leverandørens tilgang". Det skal præciseres, hvad og hvor råstofferne kommer fra og, hvilke alternativer der var overvejet.</i></p> | | <p>Der er efter offentlighedsperiodens udløb fremsendt ændringer til projektet for så vidt angår udgravning ved kaj 19, etablering af kaj 23 og ændring af placering af støjvæg ved kaj 23.</p> <p>En afgørelse for miljøvurdering af havneudvidelsen fra Trafikstyrelsen vil på den baggrund afvente en supplerende høring omkring de fremsendte ændringer af projektet for så vidt angår anlæg.</p> <p>Bemærkningen giver ikke anledning til ændringer i §25-tilladelsen</p> |


| | Bemærkninger fra bygherre | Kommunens bemærkninger |
|---|---|---|
| <p>LVG / TOG</p> <p>Hvad er forklaringen på, at der reelt ikke realitetsbehandles muligheden i at anvende togtransport som aflastning?</p> <p>Hvilke muligheder/begrænsninger ses der ved anvendelse af godstog?</p> | <p>ADP har en klar ambition om øget godstransport på tog som aflastning på lastbiltrafikken og havneaktiviteten.</p> <p>Der er en god opbakning fra kunder og aktører på området og der har været testet afgange.</p> <p>ADP har sammen med Fredericia Shipping en god dialog med Bane-Danmark, der er myndighed på området. DB Cargo som er mulig leverandør</p> | <p>Der er ikke i ansøgningen angivet en mulighed for at anvende togtransport, hvorfor dette ikke er indgået i miljøkonsekvensvurderingen af projektet.</p> <p>Bemærkningen giver ikke anledning til ændringer i §25-tilladelsen</p> <p>Togtransport er vurderet som et muligt driftsforhold, som ikke kan reguleres i planerne og derfor ikke er indgået i planerne.</p> |
| <p>Støjpåvirkning fra lastvognstrafik</p> <p>Hvordan kan rapporten konkludere, at "Stigningen i trafikstøj vurderes at være ubetydelig da den ikke vil være hørbar", når intensiteten på landevejene øges med 21%?</p> <p>Havnens udvidelse vil medføre en betydelig forøgelse af lastvognstrafik gennem byområderne i Fredericia. Der bør tilføjes en dokumentation for, at der ikke kommer mere trafikstøj.</p> <p>Rapporten kan læses således, at den forøgede tunge trafikmængde hverken kan ses, høres eller mærkes. Imidlertid vil den forøgede tunge trafikmængde i følge miljøvurderingsrapporten betyde, at der vil passere en lastvogn gennem Erritsø, hvert 31. sekund døgnet rundt. Det betyder, at der reelt ikke bliver ophold i trafikstøjen, hvilket er særdeles hørbart. Et vigtigt forhold som rapporten ikke behandler, hvilket den bør.</p> | <p>Lastvognstrafikken til og fra havnen øges med 21%, men den samlede trafik på Snoghøj Landevej øges med ca. 1%, som følge af de 21% flere lastbiler på havnen. I beregningerne er der tag højde for forskellen på biler og lastvogne.</p> <p>Støjen fra vejnettet er beregnet efter gældende vejledninger fra Miljøstyrelsen, med de støjindikatorer gældende i Danmark. Der er ikke præcedens for at anvende andre metoder til at belyse trafikstøj.</p> <p>Den beregnede ændring i trafikstøjniveau på Snoghøj Landevej i 2030 er alene for forskellen mellem situationerne med og uden havneudvidelsen</p> | <p>Ændringer i antallet af køretøjer har en betydning for støjniveauet, men der skal store trafikændringer til, før ændringen er hørbar.</p> <p>Den væsentligste trafikstigning i beregningen i 2033 scenariet kommer fra fremskrivning og ikke fra havne udvidelsen. Derfor vil både den væsentligste trafikstigning og den væsentligste støjpåvirkning komme fra fremskrivningen.</p> <p>Bemærkningen giver ikke anledning til ændringer i §25-tilladelsen.</p> <p>Der er igangsat en infrastrukturplan, som vil forholde sig til trafikken på Snoghøj Landevej og influensvej.</p> |
| <p>Belysning</p> <p>Hvorfor er der ikke angivet noget om belysninger af arealet, herunder placering af lysmaster.</p> <p>Hvorledes placeres lysmaster m.m.? og</p> <p>Hvad gøres der for at naboer ikke generes af lys?</p> <p>Det er væsentligt for naboerne, at der i forbindelse med etablering af belysning, tages hensyn til, at belysning af området ikke virker blændende uden for havneområdet.</p> <p>Endvidere er det vigtigt for naboerne, at belysningen fra kraner, arbejdskøretøjer m.v. ikke medfører flakkende lyskegler udenfor området, der er omfattet af lokalplansforslaget.</p> | | <p>Der er ikke medtaget noget om belysning, da lysmaster langs veje vurderes at være lavere end støjvæggene.</p> <p>Der er en del arbejdslys, som måske kan virke blændende udenfor området, belysningen i forbindelse med arbejde på havnen. Lokalplanen har ikke mulighed for at regulere arbejdslys, dvs. lys fra kraner, arbejdskøretøjer mm.</p> <p>Fredericia Kommune er opmærksom på, at der er i området med containeropbevaring er lysmaster med en højde på op til ca. 30 m</p> <p>§25-tilladelsen stiller vilkår om at belysning på kajarealerne i anlægs- og driftsfasen skal udformes, så der ikke projekteres direkte lys til omgivelserne, som kan medføre lysgener.</p> |
| <p>Kumulative forhold</p> <p>Hvad menes med ordene "at lægge væsentlige begrænsninger set i forhold til..." – er det vurderet konkret på i hvilken grad Kanalbyen kan blive begrænset?</p> <p>Vedrørende "Miljøvurdering udarbejdet i forbindelse med forslag til kommuneplantillæg 7 og Lokalplan LP 387 – Havneudvidelse".</p> <p>Der anføres i Miljøvurderingen, at "for den fremtidige udvikling af Kanalbyen vurderes lokalplanen for udvidelsen af Fredericia Havn ikke at lægge væsentlige begrænsninger set i forhold til de nuværende forhold,</p> | | <p>Fredericia Havn er et erhvervsområde udpeget til områder forbeholdt virksomheder med særlige beliggenhedskrav.</p> <p>Omkring områder forbeholdt virksomheder med særlige beliggenhedskrav er udlagt en planlægningszone på 500 m.</p> <p>Inden for planlægningszonen må der ikke udlægges arealer til miljøfølsomme anvendelser, før det er dokumenteret, at miljøforholdene er acceptable.</p> <p>Dette konsekvensområde er udlagt for del at sikre omkringliggende områder og dels for at sikre virksomhedernes fortsatte drift- og udviklingsmuligheder</p> |


| | Bemærkninger fra bygherre | Kommunens bemærkninger |
|--|---------------------------|---|
| <p><i>herunder den planlægningsmæssige konsekvenszone omkring området, som er udpeget for virksomheder med særlige beliggenhedskrav".</i></p> <p><i>KARSTEN BYRGESEN</i></p> | | <p>Konsekvensområdet omkring havnen ændres ikke med den planlagte udvidelse af havnen og omkringliggende områder påvirkes ikke udover gældende miljøkrav.</p> |
| Business Fredericia | Bemærkninger fra bygherre | Kommunens bemærkninger |
| <p><i>Høringssvar: Business Fredericia støtter havneudvidelse i Fredericia</i></p> <p><i>Business Fredericia støtter en fortsat udvikling af havnen i Fredericia. Havnens udvidelse er essentiel for at kunne fortsætte den positive udvikling af Fredericia som en moderne erhvervs- og handelsby.</i></p> <p><i>Havnen har været en essentiel del af byens DNA i mere end 200 år, og med den kommende havneudvidelse står vi overfor en unik mulighed for at udvikle til fremtidens generationer. Ydermere bliver Fredericia Havn og ADP A/S vital for den grønne omstilling på den nationale- og internationale scene.</i></p> <p><i>Havnen er en central aktør i udviklingen af erhvervslivet, hvor særligt de multimodale muligheder de senere år har fået såvel nationale som internationale virksomheder til at kigge mod Fredericia. Det betyder både nye arbejdspladser, men også med den rigtige indsats, bosætning.</i></p> <p><i>En udvidelse af Fredericia Havn vil samtidig lægge fundamentet for fremtidens arbejdspladser, men også for, at Fredericia kan blive Danmarks grønne hub. Allerede i dag servicerer havnen hele Region Syddanmark med eksport og import. Det er med til at gøre Produktionsdanmark konkurrencedygtig.</i></p> <p><i>Derudover vil vi som forbrugere stadig have et større behov for at sejle gods, og her er Fredericia ikke kun et knudepunkt på landsiden, men også på vandsiden.</i></p> <p><i>Læg dertil, at ADP A/S også arbejder med et af de mest ambitiøse power-to-x-projekter, der vil forandre Fredericia til en central grøn by i Nordeuropa.</i></p> <p><i>Netop det grønne er også i fokus, når vi læser, hvordan man vil udvide havnen. Der er arbejdet med en havneudvidelse med omtanke, hvor man gør det så grundigt og ambitiøst som muligt, når man har valgt ikke at klappe materialet, men derimod bruger en nuvel dyrere, men miljøgodkendt løsning.</i></p> <p><i>Derfor konkluderer Business Fredericia, at havneudvidelsen tager tilpas hensyn til naturen, samtidig med, at der er mulighed for en fortsat stærk erhvervsudvikling i hele Region Syddanmark med Fredericia som et knudepunkt.</i></p> | | <p>Bemærkningen giver ikke anledning til ændringer i §25-tilladelsen.</p> |


| | Bemærkninger fra bygherre | Kommunens bemærkninger |
|---|----------------------------------|---|
| Danske Havne | Bemærkninger fra bygherre | Kommunens bemærkninger |
| <p>Høringssvar til Miljøkonsekvensrapport og lokalplan 387 om udvidelse af Fredericia Havn.</p> <p>Danske Havne takker for muligheden for at kunne afgive høringssvar til Miljøkonsekvensrapport og lokalplan nr. 387 vedr. udvidelse af Fredericia Havn.</p> <p>Vi vurderer, at Fredericia Havn er en havn af national betydning som kritisk infrastruktur, både som havn for transport af varer og som energihub.</p> <p>75 procent af al dansk udenrigshandel sker med skib via en dansk havn, og med Fredericia Havns vækst ikke mindst på containerområdet har havnen afgørende betydning for forsyningsikkerheden.</p> <p>Der mangler eller kommer til at mange plads i de danske havne i al almindelig. Et fænomen, der strækker sig ud i det meste af Europa.</p> <p>Danske Havne ser ikke mindst også af den årsag positivt på lokalplanforslag 387 om udvidelse af Fredericia Havn.</p> <p>Generelle bemærkninger: Fredericia Havn er vigtig dansk infrastruktur, hvor ADP nu er ved at fremtidssikre både kapaciteten til væksten i miljørigtige transportformer som container og færgegoods. Udvidelsen af Fredericia Havn er vigtigt samfundsmæssigt, fordi man udvikler den eksisterende infrastruktur til det, vi gerne vil have mere af i fremtiden – "mere gods på sø". Transport med skib er 15 gange mere klimavenligt end transport på vej, og bidrager desuden til at afhjælpe trængselsudfordringer på det danske vejnet. De planlagte to udvidelser af Fredericia Havn vil desuden medføre konkurrencefordele ikke bare for Fredericia men for danske im- og eksportvirksomheder, der betjener sig af havnen og kan udnytte samspillet mellem vand, skinner og vej. Havnens beliggenhed i vækstregionen Trekantsområdet er en klar fordel. Vi vurderer det som afgørende, at havnen sikres mere plads. Plads er det nye, nødvendige tilbud, havne skal have på hylderne i konkurrence med udenlandske, større havne i både Tyskland, Holland, Belgien, Storbritannien, Sverige og Polen.</p> <p>Havne som Fredericia Havn er afgørende omdrejningspunkter for både grøn omstilling, import/eksport, jobskabelse og vækst. Med havneudvidelsen etableres landstrømsanlæg, som vil give reduktioner i CO2 udledningen til stor gavn for nærmiljøet og reduktioner i støjpåvirkningen.</p> | | <p>Bemærkningen giver ikke anledning til ændringer i §25-tilladelsen.</p> |

| | Bemærkninger fra bygherre | Kommunens bemærkninger |
|--|---------------------------|---|
| <p>ADP A/S har med Fredericia Havn og Taulov Dry Port skabt Danmarks multimodale knudepunkt, som udvikles med grønne løsninger og infrastruktur til omstillingen af transportsektoren.</p> <p>Infrastrukturen i området med Fredericia Havn, motorvejsnettet, jernbanenettet samt Billund Lufthavn i oplandet betyder, at transportknudepunktet Taulov Dry Port forventes at udvikle sig yderligere og tiltrække flere virksomheder og arbejdspladser.</p> <p>Havneudvidelsen vil yderligere understøtte en bæredygtig udvikling af transportsektoren og skibsfarten og sikre udviklingen af den multimodale styrkeposition.</p> <p>Med venlig hilsen</p> <p>Søren Søndergaard Presse- & Kommunikationschef</p>  <p>Danske Havne Bredgade 23, 2.tv. DK-1260 København K Mobil 2020 8615 tkp@danskehavne.dk http://danskehavne.dk</p> | | |
| DI Transport og Danske Shipping- og Havnevirksomheder | Bemærkninger fra bygherre | Kommunens bemærkninger |
| <p>DI Transport og Danske Shipping- og Havnevirksomheder vil gerne bakke op om udvidelsen af Fredericia Havn. Der er tale om to udvidelser - en forlængelse af den eksisterende containerterminal ved Kaj 19 og etablering af nye ro/ro-lejer til håndtering af lastbilsgods ved Kaj 23. Begge projekter er gode og vigtige for at fremtidssikre transportkapaciteten via Fredericia Havn og dermed det lokale og regionale erhvervslivs transportforbindelser med omverdenen. Fredericia Havn er et vigtigt transportknudepunkt og én af Danmarks største og dybeste erhvervshavne. Projektet styrker derfor dansk udenrigshandel og dansk erhvervsliv – og giver dermed klare gevinster for Fredericia, for Trekantsområdet og for resten af Danmark. De to udvidelser ligger inden for rammerne af den bestående erhvervshavn og giver således en mere effektiv udnyttelse af det eksisterende havneområde.</p> <p>Vi noterer os det omfattende materiale, der ligger til grund for udvidelserne, og har fuld tillid til, at projektet kan vedtages og gennemføres på et oplyst grundlag.</p> | | <p>Bemærkningen giver ikke anledning til ændringer i §25-tilladelsen.</p> |

| | Bemærkninger fra bygherre | Kommunens bemærkninger |
|---|---------------------------|---|
| <p><i>Vi noterer os desuden undersøgelsens konklusioner om, at de miljømæssige effekter vil være begrænsede, og i hovedsagen midlertidige i anlægsfasen, og at der kan etableres afværgeforanstaltninger.</i></p> <p><i>Dette summeres på god vis op i undersøgelsens egen konklusion: "Det vurderes sammenfattende, at der ikke vil kunne ske væsentlige påvirkninger på det omgivende miljø ved udvidelsen af Fredericia Havn."</i></p> <p><i>Derfor kan projektet trygt vedtages og gennemføres, og DI Transport og Danske Shipping- og Havnevirksomheder giver det hermed sin anbefaling.</i></p> <p><i>Med venlig hilsen</i></p> <p><i>Rune Noack</i> <i>Transportpolitisk Chef</i> <i>DI Transport</i> <i>Jakob Svane Sekretariatschef</i> <i>Danske Shipping- og Havnevirksomheder</i></p> | | |
| DTL | Bemærkninger fra bygherre | Kommunens bemærkninger |
| <p><i>Til Fredericia Kommune,</i></p> <p><i>Fredericia har en god central placering i Danmark, og en effektiv havn i området spiller en vigtig rolle i den samlede internationale godslogistik ind og ud af Danmark og med Trekantsområdet som et vigtigt og central beliggende område med mange transport- og logistikaktiviteter. Både i Danmark og med EU-briller er det vigtigt at udvikle de intermodale godstransporter (vej, bane, sø), og der spiller containerne som lastbærere en afgørende rolle. En udvidelse af netop containerkapaciteten synes derfor en god vej at gå, ikke mindst ud fra overordnede mål om øget bæredygtighed i godstransporterne. Det vil fx være et stort fremskridt, om flere containere til/fra Danmark kunne håndteres via Fredericia fremfor at skulle køres med lastbil til og fra fx Hamborg eller andre Nordsøhavne i Tyskland, Holland og Belgien.</i></p> <p><i>Det er i øvrigt ikke et meget stort projekt, og fx hedder det i sammenfatningen i hovedrapporten side 317 Miljøkonsekvensrapport udvidelse af Fredericia Havn.pdf (trafikstyrelsen.dk):</i></p> <p><i>Trafikafvikling: Der er ikke fundet kumulative effekter i forbindelse med projektet. Det konkluderes, at trængsels- og trafikafviklingsproblemerne ikke forværres som følge af udvidelsen af Fredericia Havn, da trafikmængden kun stiger med 0,3 % som følge af havneudvidelsen, hvilket er væsentligt lavere end de daglige udsving der er i trafikken og som kan være omkring 10 % i spidstimerne.</i></p> <p><i>Konklusionerne vedr. støj og luftforening giver heller ikke anledning til bekymringer i DTLs optik.</i></p> <p><i>DTL har ikke forholdt sig til de øvrige miljøvurderinger, men det overordnede billede ser fornuftigt ud.</i></p> | | <p>Bemærkningen giver ikke anledning til ændringer i §25-tilladelsen.</p> |

| | Bemærkninger fra bygherre | Kommunens bemærkninger |
|---|---------------------------|---|
| <p>Med venlig hilsen</p> <p>Ove Holm Underdirektør Erhvervspolitisk chef</p> <p>DTL - Danske Vognmænd Grønningen 17, mezz 1270 København K Tlf.: +45 7015 9500 Mobil: +45 2344 2909</p>  | | |
| <p>SDK A/S</p> <p><i>SDK Shipping har siden 1876 – i næsten 150 år - været aktive og arbejdet på Fredericia Havn. SDK Shipping A/S er i dag en del af SDKFREJA A/S koncernen, der årligt omsætter for ca. 5 mia. Kr.</i></p> <p><i>Fire hovedpunkter for os gør, at den foreliggende havneudvidelse er en virkelig god ide:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> - <i>Gennemføres havneudvidelsen som den foreligger, vil havnen blive en væsentlig mere sikker arbejdsplads end i dag, da der ganske enkelt vil blive smidigere transport af gods på havnearealet. Sikkerhed for vore medarbejdere er øverst på vores dagsorden.</i> - <i>En modernisering af havnens infrastruktur vil i høj grad mindske den interne transport af gods og optimere logistikken på havnen, Det øger produktiviteten ved at vi kan arbejde endnu smartere end i dag.</i> - <i>Støjniveauet vil blive sænket fra havneaktiviteterne, da fremtidige landstrømstilslutning for Ro/Ro og containerskibe vil tillade at skibenes motorer kan slukkes ved kajen – ligesom mere effektiv trafik og transport af gods på havnen ligeledes mindsker støjen.</i> - <i>Etablering af landstrømsanlæg og mere effektiv logistik og transport vil mindske CO2 udledningen fra havneaktiviteterne – Noget vi alle har pligt til at bidrage til, hvor vi kan.</i> <p><i>Dette blot for at opsummere – og gentage – vores yderst positive tilkendegivelse overfor de planer for havneudvidelse, som foreligger i det nærværende forslag.</i></p> <p><i>Hvis man har yderligere spørgsmål, står undertegnede til rådighed</i></p> <p>Med venlig hilsen / Best regards SDK Shipping A/S</p> <p>Lars Jespersen CEO</p> <p>Email: lj@sdkgroup.com</p> | | <p>Bemærkningen giver ikke anledning til ændringer i §25-tilladelsen.</p> |

| | Bemærkninger fra bygherre | Kommunens bemærkninger |
|---|---|---|
| <p>Direct : +45 7620 6006 Mobile: +45 2031 8578</p>  <p>Tel. +45 7620 6000 Oceankajen 12 DK-7000 Fredericia CVR.: 43785028 www.sdkgroup.com</p> | | |
| <p>Fredericia Shipping A/S</p> | <p>Bemærkninger fra bygherre</p> | <p>Kommunens bemærkninger</p> |
| <p><i>Til Fredericia kommune vedr. Høring om Fredericia havneudvidelse</i></p> <p><i>Fredericia Shipping A/S bakker fuldt ud op om den planlagte havneudvidelse. Vi mener, at udvidelsen er afgørende for den kommercielle, strategiske og operationelle udvikling af Fredericia Havn, virksomhederne på havnen og Fredericia/Taulov-området som strategisk transportknudepunkt. Udvidelsen af Fredericia Havn herunder udvidelse af kaj 19 (containerterminal) vil være en gevinst for aktiviteterne på selve havnen. Desuden vil der være positive synergieffekter for den generelle erhvervsudvikling og beskæftigelse i kommunen og ikke mindst i Taulov herunder for vores egen Taulov Container- og Baneterminal. Udvidelsen vil bidrage til at flytte godsmængder fra vej til skib og derved reducere klima- og trafikbelastning.</i></p> <p><i>Havneudvidelsen betyder, at havneaktiviteterne vil fylde mere for omgivelserne herunder særligt Kanalbyen. Det stiller store krav til, at anlægsarbejdet og den efterfølgende operation af terminalen tager udpræget hensyn til omgivelserne, herunder at der igangsættes relevante foranstaltninger for at mimere generne for naboer. Fredericia Shipping A/S agter som lokal virksomhed at bidrage og gøre vores bedste for at sikre et godt naboskab med beboere og virksomheder omkring havnen. Vi arbejder allerede nu løbende på at indkøbe støjdempende og miljørigtigt materiel, ligesom vi fortsat vil samarbejde med bl.a. ADP om at etablere en baneservice mellem havnen og Taulov Container- og Baneterminal med henblik på at minimere trafikbelastningen i denne korridor.</i></p> <p><i>Vi står til rådighed såfremt der skulle være behov for uddybning af ovenstående.</i></p> <p>Klaus G. Andersen Amalie Laigaard Andersen Klaus.g.andersen@fredericiashipping.dk Amalie.laigaard.andersen@fredericiashipping.dk</p> <p>+45 40 14 22 25 mobile +45 28 45 73 77 mobile</p> | | <p>Bemærkningen giver ikke anledning til ændringer i §25-tilladelsen.</p> |

| | Bemærkninger fra bygherre | Kommunens bemærkninger |
|---|---------------------------|---|
|  <p>FREDERICIA SHIPPING A/S +45 76 20 20 20 office switchboard +45 76 20 20 99 office AOH</p> <hr/> | | |
| Kanalbyen i Fredericia P/S | Bemærkninger fra bygherre | Kommunens bemærkninger |
| <p><i>HØRINGSSVAR</i> Vedr. kommuneplantillæg og lokalplan for udvidelse af Fredericia Havn.</p> <p><i>Kanalbyen har som nærmeste nabo til ADP gennemgået høringsmaterialet med dyb interesse, og vil gerne indledningsvis kvittere for et godt og inddragende samarbejde og proces, i den forberedende fase for udarbejdelse af høringsmaterialet.</i></p> <p><i>Kanalbyens overordnede formål er at skabe en attraktiv bydel, der åbner Fredericia mod Lillebælt, og hvor den moderne bydel respekterer Fredericias unikke historie - herunder også havnevirkomheden. Hovedfokus for Kanalbyen i denne høring er, at lokalplanen sikrer Kanalbyens fortsatte udviklingen, hvor havnens drift med støj og andre mulige gener ikke begrænser Kanalbyens udvikling, ligesom Kanalbyens udvikling ikke skal begrænse havnens drift.</i></p> <p><i>I sagens natur er det væsentligt for Kanalbyen at understrege, at støj og visuelle forhold er særligt vigtigt, og det noteres med tilfredshed, at det i høringsmaterialet, generelt er godt beskrevet og dokumenteret, og der er taget udgangspunkt i de opførte punkthuse i Sønder Voldgade kvarteret.</i></p> <p><i>Herunder gennemgås Kanalbyens konkrete bemærkninger til høringsmaterialet:</i></p> | | |
| <p><i>Anvendelse af areal</i> Kommentarer til "Kommuneplantillæg nr. 7 – Havneudvidelse". I afsnittet vedr. "Befolkning og menneskers sundhed" omtales det at arealerne mellem Vesthavnsvej og Holstensvej frigives til andre formål. Kan det være en anden virksomhed med støjende aktivitet, der kan lokalisere sig der? Hvilke rammer vil gælde for området?</p> | | <p>Det område, som er beliggende mellem Vesthavnsvej og Holstensvej og som er omfattet af lokalplan 387 for havneudvidelsen er beliggende i enten delområde 1, 2 eller 3 og kan anvendes som beskrevet i anvendelsen for det konkrete delområde.</p> <p>En ændret anvendelse fordrer at gældende miljømæssige krav kan overholdes.</p> <p>Det er også rammerne for det konkrete delområde, der er gældende for det konkrete område mellem Vesthavnsvej og Holsteinsvej.</p> |

| | Bemærkninger fra bygherre | Kommunens bemærkninger |
|--|---|--|
| <p><i>Støj og støjgrænser</i> <i>Kommentarer til "Kommuneplantillæg nr. 7 – Havneudvidelse".</i> <i>I afsnittet vedr. "Befolkning og menneskers sundhed" Afsnittet omtaler, at det ikke kan udelukkes, at støjen i forbindelse med containerhåndteringen kan indeholde impulser.</i> <i>Hvad vil man gøre, hvis det efterfølgende viser sig, at aktiviteten giver anledning til impulsstøj?</i> <i>Hvornår og hvordan vil det blive defineret som impulsstøj, der skal løses ift. hyppighed og støjstyrke?</i> <i>Hvilken tidsramme vil der være for gennemførelse af foranstaltninger, såfremt, der er impulsstøj?</i></p> | <p>Det er ikke muligt at fastlægge om der vil være generende impulser i støj på aktiviteter/afskærmninger der ikke findes endnu. Alle de tiltag der indarbejdet i projektet som støjskærme og støjdæmpende containeråb er de virkemidler som har løst impulsproblemtikker tidligere på havnen. Såfremt der efter ibrugtagning findes impulsholdig støj som udløser et genetillæg så skal den pågældende virksomhed løse forholdet så virksomheden forsat kan overholde de fastsatte støjgrænser for virksomheden. En nyligt afsluttede undersøgelse viste at containerhåndteringen på nuværende tidspunkt ikke indeholder impulser.</p> | <p>Såfremt der konstateres impulsstøj, reguleres dette efter miljøbeskyttelsesloven og tidsrammen vil følge de forvaltningsretlige principper.</p> <p>Bemærkningen giver ikke anledning til ændringer i vilkårene i §25-tilladelsen, men det er flere steder præciseret, at de enkelte havnevirksomheder reguleres individuelt og på baggrund af den konkrete drift (afsnit 2 og 4.1.5).</p> |
| <p><i>Kommentar til "Bilag 4 Ekstern støj – containerhåndtering"</i> <i>Afsnit 5.2 – Lydudbredelsesforhold.</i> <i>Afsnittet beskriver hvordan alle lodrette flader på havnen er forudsat at være lydreflekterende, og overflader udenfor havnens område ikke er lydreflekterende.</i> <i>Er det korrekt at facader uden for havnens område kan forudsættes ikke reflekterende?</i> <i>Er der risiko for, at den valgte beregningsmetode undervurderer betydningen af refleksioner fra bygninger udenfor havnens område?</i></p> | <p>Beregninger er foretaget efter gældende retningslinjer og vejledninger fra Miljøstyrelsen.</p> <p>Beregningsmetoden foreskriver, at støjgrænserne er fritfeltsværdier, og derfor er boliger uden for havnens områder regnet uden reflektioner. Da de begrænsende ejendomme i forhold til støj er boligerne i første række til havnen, vurderes det ikke at have betydning for konklusionerne.</p> | <p>Med henvisning til gældende retningslinjer og vejledninger fra Miljøstyrelsen skal der i forbindelse med udførelse af støjmålinger og/eller beregninger kompenseres for modtager bygningens egne refleksioner idet refleksioner genereret af modtager bygningen ikke må indgå i virksomhedens støjbidrag til omgivelserne. Omvendt skal reflektionsbidrag fra virksomhedens egne bygninger med regnes i det samlede støjbidrag fra virksomheden.</p> <p>Bemærkningen giver ikke anledning til ændringer i §25-tilladelsen</p> |
| <p><i>Bilag A1 – E3.</i> <i>Støjudbredelsen er alene beregnet 1,5 meter over terræn, samt på nærmeste boligfacade ved punkthusene i Kanalbyen, som vil være afskærmet af en høj støjvæg. Erfaringsmæssigt stiger støjen som regel i højden på grund af mindre afskærmning.</i> <i>Er der beregnet støj på andre støjfølsomme bygningsfacader, samt i flere niveauer øst for Gammelhavn?</i></p> | <p>Beregninger er foretaget efter gældende retningslinjer og vejledninger fra Miljøstyrelsen, herunder også beregningshøjder.</p> <p>Det er kontrolleret, at der ikke er etageejendomme, som har niveauer, der ligger over de vejlederne støjgrænser, i andre højder end 1,5 m. Der er regnet på facaden på punkthusene da disse er de mest udsatte ejendomme.</p> | <p>Bemærkningen giver ikke anledning til ændringer i §25-tilladelsen</p> |
| <p><i>Kommentar til "Bilag 4 Ekstern støj – containerhåndtering"</i> <i>Afsnit 5.2 – Lydudbredelsesforhold.</i> <i>Afsnittet beskriver hvordan alle lodrette flader på havnen er forudsat at være lydreflekterende, og overflader udenfor havnens område ikke er lydreflekterende.</i> <i>Er det korrekt at facader uden for havnens område kan forudsættes ikke reflekterende?</i> <i>Er der risiko for, at den valgte beregningsmetode undervurderer betydningen af refleksioner fra bygninger udenfor havnens område?</i></p> | <p>Beregninger er foretaget efter gældende retningslinjer og vejledninger fra Miljøstyrelsen.</p> <p>Beregningsmetoden foreskriver, at støjgrænserne er fritfeltsværdier, og derfor er boliger uden for havnens områder regnet uden reflektioner. Da de begrænsende ejendomme i forhold til støj er boligerne i første række til havnen, vurderes det ikke at have betydning for konklusionerne.</p> | <p>Med henvisning til gældende retningslinjer og vejledninger fra Miljøstyrelsen skal der i forbindelse med udførelse af støjmålinger og/eller beregninger kompenseres for modtager bygningens egne refleksioner idet refleksioner genereret af modtager bygningen ikke må indgå i virksomhedens støjbidrag til omgivelserne. Omvendt skal reflektionsbidrag fra virksomhedens egne bygninger med regnes i det samlede støjbidrag fra virksomheden.</p> <p>Bemærkningen giver ikke anledning til ændringer i §25-tilladelsen</p> |
| <p><i>Anvendelse af delområder</i> <i>Kommentar til "Lokalplan LP 387 – Havneudvidelse"</i> <i>Beskrivelse af området:</i></p> | | <p>Anvendelse af delområder Det er korrekt, at der alene er 5 delområder. Beskrivelsen i indledningen ændres til, at der er 5 delområder.</p> |

| | Bemærkninger fra bygherre | Kommunens bemærkninger |
|--|---------------------------|---|
| <p>I indledningen fra på side 4-7, beskrives der 6 delområder. I beskrivelsen af anvendelse af delområder samt på kortbilag 1, angives der alene 5 delområder.</p> <p>Det er opfattet således at, det er de 5 delområder, der er gældende i materialet, og der er således henvist hertil i de følgende punkter.</p> <p>Delområde 4, §3.8. Det beskrives at delområdet alene må anvendes til kontor og liberalt erhverv i miljøklasse 2-3 og kaj til servicefartøjer som lodsbåd og kulturelle aktiviteter.</p> <p>Ud over at der i §7.5 er anført maks. højde og bebyggelsesprocent, er der ikke mange restriktioner for området. Hvordan vil der blive sikret sammenhæng til lokalplan 332 for Sønder Voldgade Kvarteret? Lokalplanområdet omfatter aktiviteter hvor støjkravene er maks. 70 dB, og naboområdet er et bolig- og erhvervsområde med støjkrav på 55/45/40 dB. Hvilke støjkrav vil der være for område 4?</p> | | <p>Det er kommunens indstilling, at bygninger i bymidten og ved havnen opføres i spændende og tidstypisk arkitektur samt inspireres af de omkringliggende bygningers typologi, bygningsdetaljer, dekorationer, materialer og farver. Lokalplanens bestemmelser om bygningers udtryk og arkitektur, vurderes at være i tråd med kommuneplanen, såvel som nærliggende lokalplaner.</p> <p>Det vil være de laveste støjkrav, som er gældende i delområde 4.</p> |
| <p>Belysning Kommentar til "Lokalplan LP 387 – Havneudvidelse" §6 "Tekniske anlæg og forsyning". Belysning: Der ses ikke angivet noget om belysninger af arealet, herunder placering af lysmaster. Det er væsentligt for Kanalbyen, at der i forbindelse med etablering af belysning, tages hensyn til, at belysning af området ikke virker blændende for naboer og beboere uden for området. Endvidere er det vigtigt for Kanalbyen, at belysningen fra kraner, arbejdskøretøjer m.v. ikke medfører flakkende lyskegler uden for området, der er omfattet af lokalplansforslaget.</p> | | <p>Belysning Der er ikke medtaget noget om belysning, da lysmaster langs veje vurderes at være lavere end støjvæggene.</p> <p>Der er en del arbejdslys, som måske kan virke blændende uden for området, belysningen i forbindelse med arbejde på havnen. Lokalplanen har ikke mulighed for at regulere arbejdslys, dvs. lys fra kraner, arbejdskøretøjer mm. Fredericia Kommune er opmærksom på, at der er i området med containeropbevaring er lysmaster med en højde på op til ca. 30 m</p> <p>§25-tilladelsen stiller vilkår om at belysning på kajarealerne i anlægs- og driftsfasen skal udformes, så der ikke projekteres direkte lys til omgivelserne, som kan medføre lysgener.</p> |
| <p>Klimasikring Kommentar til "Lokalplan LP 387 – Havneudvidelse" §6 "Tekniske anlæg og forsyning". I §6.4 er der angivet princip for klimaskærm, der er vist på kortet. Kortudsnittet på side 40 angiver ikke sammenhængen til klimasikringen øst for Norgesgade og hvordan det sikres, at der ikke trænger vand ind mellem de 2 klimasikringer, og derved risiko for at vand løber ind mellem de to klimasikringer og ind til den gamle fiskerihavn, bagom den klimasikring der udføres i forbindelse med Kanalbyen.</p> | | <p>Klimasikring Der sker en tilretning af § 6.4, således en klimasikring etableres i mindst kote 2.5 DVR90 og at klimaskærmen vist på kort til højre for § 6.4 ændres, så der er sammenhæng med eksisterende klimasikring ved krydset Sønder Voldgade/Norgesgade. Klimasikringen må fortsat etableres som en del af støjskærmen.</p> <p>Der sker en tilføjelse til § 6.4, således der for bygninger i delområde 4 sikres en gulvkote i minimum kote 2.5 DVR90.</p> <p>§11.1 ændres til, at ny bebyggelse og ændret anvendelse af eksisterende bebyggelse må ikke tages i brug før:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Nødvendig støjafskærmning skal være etableret. • Tilslutning til kollektiv kloak- og vandforsyning har fundet sted |

| | Bemærkninger fra bygherre | Kommunens bemærkninger |
|--|--|---|
| | | <ul style="list-style-type: none"> Den i § 6.4 beskrevne nødvendige klimasikring skal være etableret. |
| <p><i>Bebyggelsens ydre fremtræden</i> <i>Kommentar til "Lokalplan LP 387 – Havneudvidelse" §8 "Bebyggelsens ydre fremtræden".</i> <i>§8.1 omhandler facader på det kommende byggeri.</i> <i>Beskrivelsen tager umiddelbart udgangspunkt i det der er bygget vest for Norgesgade. Det er i materialet begrænset beskrevet, hvilken regulering der vil være for bygningers udtryk.</i> <i>Kanalbyen vil foreslå at byggeri tæt på Kanalbyen i højere grad relaterer sig til byggeriet i Sønder Voldgade Kvarteret i materialevalg og udtryk. En eventuel bebyggelse på "Delområde 4" kommer til at ligge udenfor støjskærmen, og skal ses i en sammenhæng med den bebyggelse, den bliver en del af.</i> <i>§8.2 omhandler støjafskærmningen og udtrykket af den.</i> <i>Det fremgår at på strækning E – F (stykket hvor støjafskærmningen er 20 meter høj), må den udføres i beton. Her må støjafskærmningen opføres uden transparente felter.</i> <i>Kanalbyen vil foreslå, at der hvor støjafskærmningen bliver højest og mest markant, bliver der udført transparente felter i afskærmningen, så en betragter fra den østlige side, har en fornemmelse af lys/skygge og silhuetter på den modsatte side.</i> <i>Kanalbyen finder det vigtigt at trælameller, der monteres på afskærmningen spiller ind i det mønster, der er på den øvrige del af afskærmningen.</i> <i>Det foreslås, at der langs Norgesgade, laves et beplantningsbælte foran afskærmningen i lighed med det der beskrives langs Holstensvej.</i></p> | | <p>Bebyggelsens ydre fremtræden Det er kommuneplanen som giver de overordnede rammer for lokalplanens indhold. Der er i kommuneplanen i forhold til bebyggelsens ydre fremtræden kun givet noget om højde og bebyggelsesprocent. Det er kommunens indstilling, at bygninger i bymidten og ved havnen opføres i spændende og tidstypisk arkitektur samt inspireres af de omkringliggende bygningers typologi, bygningsdetaljer, dekorationer, materialer og farver. Lokalplanens bestemmelser om bygningers udtryk og arkitektur, vurderes at være i tråd med kommuneplanen, såvel som nærliggende lokalplaner. Der er igangsat et arbejde omkring udseende for den del af støjskærmen, som er 20 m. høj. Lokalplanens bestemmelser er, at denne del af støjafskærmning er lig den anden støjafskærmning, dog uden transparente felter. Den kan således ikke fremstå som en glat betonmur. Der er ikke udlagt et beplantningsbælte langs Norgesgade, da sigtelinierne for udsigten til Lillebælt er vægtet højere.</p> |
| <p><i>Kumulative forhold</i> <i>Vedrørende "Miljøvurdering udarbejdet i forbindelse med forslag til kommuneplantillæg 7 og Lokalplan LP 387 – Havneudvidelse".</i> <i>Der anføres i Miljøvurderingen, at "for den fremtidige udvikling af Kanalbyen vurderes lokalplanen for udvidelsen af Fredericia Havn ikke at lægge væsentlige begrænsninger set i forhold til de nuværende forhold, herunder den planlægningsmæssige konsekvenszone omkring området, som er udpeget for virksomheder med særlige beliggenhedskrav".</i> <i>Hvad menes med ordene "at lægge væsentlige begrænsninger set i forhold til..." – er det vurderet konkret på i hvilken grad Kanalbyen kan blive begrænset?</i></p> | | <p>Kumulative forhold Fredericia Havn er et erhvervsområde udpeget til områder forbeholdt virksomheder med særlige beliggenhedskrav. Omkring områder forbeholdt virksomheder med særlige beliggenhedskrav er udlagt en planlægningszone på 500 m. Inden for planlægningszonen må der ikke udlægges arealer til miljøfølsomme anvendelser, før det er dokumenteret, at miljøforholdene er acceptable. Dette konsekvensområde er udlagt for del at sikre omkringliggende områder og dels for at sikre virksomhedernes fortsatte drift- og udviklingsmuligheder. Konsekvensområdet omkring havnen ændres ikke med den planlagte udvidelse af havnen og omkringliggende områder påvirkes ikke udover gældende miljøkrav.</p> |
| <p><i>Containerhåndtering</i> <i>Det angives i "Miljøvurdering udarbejdet i forbindelse med forslag til Kommuneplantillæg 7 og Lokalplan 387 – Havneudvidelse" afsnit 8.3.3 at;</i></p> | <p><i>Alle de tiltag der indarbejdet i projektet som støjskærme og støjdæmpende containere er de virkemidler som har løst impulsproblemtikker tidligere på havnen.</i></p> | <p>De driftsbetingelser, der indgår i støjberegningerne for havneudvidelsen, danner baggrund for den tilladelse der gives efter §25 i miljøvurderingsloven.</p> |

| | Bemærkninger fra bygherre | Kommunens bemærkninger |
|--|---|---|
| <p><i>"støjberegningerne er baseret på driftsoplysninger fra ADP A/S omkring nuværende og fremtidige aktiviteter, samt støjmålinger udført af Sweco på de aktuelle aktiviteter og driftssituationer"</i> <i>Vil de oplyste driftsoplysninger indgå som vilkår for tilladelsen for havneudvidelsen?</i> <i>I afsnittet beskrives forhold omkring impulsstøj, dette er ligeledes berørt i afsnit 9.1.</i> <i>Det anføres omkring impulsstøj at der indarbejdes 2 tiltag i projektet – men samtidig angives det, at hvis der mod forventning findes impulser i støjen, der udløser tillæg, skal der findes en løsning til at håndtere dette.</i> <i>Det syntes umiddelbart uklart, hvad er gældende – er der allerede indarbejdet løsninger?</i> <i>Hvilken tidsfrist vil ADP få til udbedring, hvis der mod forventning, vil være situationer i håndteringen, der udløser tiltag?</i></p> | <p><i>Såfremt der efter ibrugtagning findes impulsholdig støj som udløser et genetillæg så skal den pågældende virksomhed løse forholdet så virksomheden forsat kan overholde de fastsatte støjgrænser for virksomheden.</i> <i>En nyligt afsluttede undersøgelse viste at containerhåndteringen på nuværende tidspunkt ikke indeholder impulser.</i></p> | <p>Når først driften er igangsat kan den reguleres efter miljøbeskyttelsesloven. En regulering vil tage udgangspunkt i den realiserede drift for hver enkelt havnevirksomhed.</p> <p>Såfremt der konstateres impulsstøj, reguleres dette efter miljøbeskyttelsesloven og tidsrammen vil følge de forvaltningsretlige principper.</p> <p>Bemærkningen giver anledning til at det er flere steder i §25-tilladelsen er præciseret, at de enkelte havnevirksomheder reguleres individuelt og på baggrund af den konkrete drift (afsnit 2 og 4.1.5).</p> |
| <p><i>Skibsstøj</i> <i>Det angives i "Miljøvurdering udarbejdet i forbindelse med forslag til Kommuneplantillæg 7 og Lokalplan 387 – Havneudvidelse" afsnit 8.3.4 at:</i> <i>"I den fremtidige situation ved kaj 19 vil der være plads til 2 samtidige containerskibe i dag- og aftenstimerne, mens der om natten tilstræbes ét skibs anløb".</i> <i>Hvordan skal "tilstræbes" forstås, og hvordan sikres det at 2 samtidige skibe ikke giver anledning til øget støj i Kanalbyen.</i></p> | <p><i>Ifht. skibsstøj tilstræbes det at der kun er 1 skibs anløb efter kl 22 ved kaj 19. Tilstræbes forstås således, at det er hvad man forstår ved en normal driftssituation, men at der kan opstå en særlig uforudset situation hvor der undtagelsesvis kan forekomme afvigelser fra normalen. Vi gør desuden opmærksom på vores modtagepligt efter havneloven.</i></p> | <p>Håndtering af støj fra skibe i forhold til Miljøbeskyttelsesloven vil ske ved regulering af det enkelte skib, da dette skal betragtes som en virksomhed. Støjgrænserne for virksomhedsstøj jfr. Miljøstyrelsens støjvejledning gælder for den enkelte virksomhed og dermed for det enkelte skib. Støjgrænserne gælder således ikke for den samlede støjbelastning fra flere skib. Dette er beskrevet i afsnit 4.1.5.</p> <p>Med henvisning til de udførte støjberegninger fremgår det, at ved to containerskibe ved kaj 19 og en RO/RO-færge ved kaj 23 vil der i natperioden kunne forekomme et samlet støjbidrag på 36 dB(A) ved en bolig på Solbakken. Den vejledende grænseværdi for støj om natten i det pågældende område er 35 dB(A).</p> <p>Bemærkningen giver ikke anledning til ændringer i §25-tilladelsen.</p> |
| <p><i>Støjskærm</i> <i>Det angives i "Miljøvurdering udarbejdet i forbindelse med forslag til Kommuneplantillæg 7 og Lokalplan 387 – Havneudvidelse" afsnit 8.3.7 at:</i> <i>Der opføres støjskærme som afværgende foranstaltninger.</i> <i>I forbindelse med planlægningen af støjskærmen omkring arealet og specielt på det stræk, hvor støjbarrieren er planlagt til en højde på 20 meter, er der her gjort overvejelser på hvilke konsekvenser støjbarrieren giver – specielt den del der er 20 meter høj?</i> <i>Hvordan vil vindpåvirkningen hen over den og for enderne af barrieren (der hvor den trapper op/ned) være?</i> <i>Specielt bør overvejes den turbulens der er omkring muren og mikroklimaet i nærområdet. Vil den give anledning til en støjudbredelse foranlediget af barrieren under forskellige vindpåvirkninger og vindhastigheder?</i></p> | <p>Støjgrænserne i Danmark er fastsat for svag medvind i en foruddefineret meteorologisk ramme. For andre vejrforhold kan støjudsendelsen godt være anderledes, men de vejledende grænseværdier er udelukkende gældende for svag medvind.</p> <p>Det vurderes at afskærmning ikke give anledning til ekstra egen-genereret støj.</p> <p>Støjbarrieren har en begrænset udstrækning på ca. 90 m. Derudover er den kun 20 m høj hvilket er mindre end både Port House og selve Punkthusene. Der har tidligere ligget fabrik på området mellem den kommende støjvæg og Punkthusene. For nuværende ligger der den brogede flåde af høje Mærsk-skibe. Alt dette skaber turbulens og har varieret igennem tiden. Der forventes ikke en væsentlig ændring af turbulensen når støjbarrieren etableres, i stedet for den</p> | <p>Støjskærm Det er forvaltningens vurdering, at den turbulens, der kan opstå ved støjvæggen, vil være af et omfang af samme størrelse, som opstår ved bygninger i kanalbyen. På den baggrund vurderes der ikke at være væsentlige gener for kanalbyen for turbulens som følge af støjvæggen.</p> <p>Der er ikke fastsat støjgrænser for støj som følge af vindforhold, hvorfor der ikke sket vurdering heraf.</p> |

| | Bemærkninger fra bygherre | Kommunens bemærkninger |
|--|---|---|
| | blandede bebyggelse samt forskellige skibe ved eksisterende kajer. | |
| <p>Miljøkonsekvensrapport Det angives i bilag 4 – "Miljøkonsekvensrapport – Ekstern støj – Containerhåndtering" at; Den maksimale stakhøjde varierer mellem 4 og 5 containere. Ved støjberegningerne er der anvendt en stakhøjde på 3 containere ud fra den gennemsnitlige stakhøjde. Hvilken støjmæssig konsekvens har det, når der stables mere end 3 containere?</p> | <p>Den væsentligste støjkilde i forbindelse containerhåndtering er motorstøj fra reachstackerne, der har en kildehøjde på 1,5 m. Afsætning af containerne i stakken er af mindre betydning. Det vil sige, jo højere stakke desto bedre vil afskærmning af den væsentligst støjkilde være.</p> | <p>Bemærkningerne ikke giver anledning til ændringer i §25-tilladelsen.</p> |
| <p>Hydraulisk Modellering og Sediments spredning Det angives i bilag 12, at der skal bortgraves sediment fra havbunden. Kan der i den forbindelse opstå opblanding af sediment i havstrømmene? Hvis ja – så er der følgende opmærksomhedspunkter: Der er krav til minimumsdybder langs Gl. Havn og Esplanaden – hvem er ansvarlig for eventuelt at uddybe her efterfølgende, hvis der aflejres sediment i forbindelse med arbejdet, og hvem er ansvarlig for forregistrering? Er der risiko for miljøfremmede stoffer spredt sig? Hvis ja, hvem er så ansvarlig for overvågning, og varsling af brugere af havnen og kanalerne eksempelvis badende, lystfiskere og SUB-boards/kajakroere?</p> <p>Med venlig hilsen Kanalbyen i Fredericia P/S Formand Carsten Koch Peter Cederfeld Anne Mette Rahbek Karsten Byrgesen Peter Kirketoft</p> | | <p>Bemærkninger vedr. miljøpåvirkningen fra anlægsarbejder på søterritoriet er videresendt til Trafikstyrelsen.</p> <p>Der er efter offentlighedsperiodens udløb fremsendt ændringer til projektet for så vidt angår udgravning ved kaj 19, etablering af kaj 23 og ændring af placering af støjvæg ved kaj 23.</p> <p>En afgørelse for miljøvurdering af havneudvidelsen fra Trafikstyrelsen vil på den baggrund afvente en supplerende høring omkring de fremsendte ændringer af projektet for så vidt angår anlæg.</p> <p>Der er efter offentlighedsperiodens udløb fremsendt ændringer til projektet for så vidt angår udgravning ved kaj 19, etablering af kaj 23 og ændring af placering af støjvæg ved kaj 23.</p> <p>En afgørelse for miljøvurdering af havneudvidelsen fra Trafikstyrelsen vil på den baggrund afvente en supplerende høring omkring de fremsendte ændringer af projektet for så vidt angår anlæg.</p> <p>Bemærkningerne ikke giver anledning til ændringer i §25-tilladelsen.</p> |
| Karréforeningen Langebro | Bemærkninger fra bygherre | |
| <p>Til Fredericia Kommune via mail: kommunen@fredericia.dk</p> <p>Forslag til Kommuneplantillæg nr. 7 og lokalplan 387 med tilhørende miljørapport samt Miljøkonsekvensrapport og Udkast til § 25-tilladelse (VVM). Fredericia havneudvidelse.</p> <p>Indledende bemærkninger Bestyrelsen for Karréforeningen Langebro, der består af de 3 ejerforeninger EF Toldkammeret 7, EF Toldkammeret 9 samt EF Skibbroen 12, ønsker hermed at afgive vores fælles høringssvar, som ønsket af Fredericia Kommune i høringsbrevet dateret den</p> | | <p>Rammerne for havnen er givet med kommuneplanen. Heri beskrives en række af de bebyggelsesregulerende bestemmelser, herunder også en højde for byggeri på havnen. I disse bestemmelser gives mulighed for byggeri i op til en højde på 35 m. Med lokalplanen gives mulighed for etablering af bebyggelse som beskrevet i kommuneplanens rammer.</p> <p>Formålet med miljøvurderingerne af planen og projektet er at få belyst miljøpåvirkningerne, herunder også de visuelle forhold ved havneudvidelsen. På baggrund heraf træffer de respektive myndigheder afgørelse om hvorvidt plangrundlaget og projektet kan tillades.</p> |

| | Bemærkninger fra bygherre | Kommunens bemærkninger |
|---|--|--|
| <p>23. november 2022.</p> <p>Som vi i den første offentlighedsfase tidligere har givet udtryk for, finder vi helt overordnet, at forslaget om udvidelsen af Fredericia Havn betyder en væsentlig forringelse af området omkring Langebro, idet der nu planlægges en ikke uvæsentlig udvidelse af havnens kajanlæg. Udvidelsen vil dels medføre yderligere støj fra skibe ved kaj samt medføre væsentligt forøgede støjgener fra håndteringen af containere i området. Endeligt vil det medføre indskrænkninger i udsigten fra enkelte boliger.</p> <p>Vi finder også, at det faktum, at Kanalbyen er placeret mellem 2 støjende industri-virksomheder, ADP og Crossbridge Energy, er et kæmpe problem for den fremtidige udvikling af det store og ambitiøse byudviklingsprojekt Kanalbyen i Fredericia bymidte. Alle burde være bekendt med, at støj har en enorm stor indvirkning på menneskers sundhed og helbred. Det er længe videnskabeligt bevist, at støj dræber.</p> <p>Derfor er vi ikke i tvivl om, at det vil være et alvorligt tilbageskridt i Fredericia Kommunes ambitioner og ønsker om at være en attraktiv bosætningskommune.</p> | | <p>Bemærkningerne ikke giver anledning til ændringer i §25-tilladelsen.</p> |
| <p>Udvidelsen vil medføre betydeligt flere skibsanløb og ikke mindst skibsanløb, der kommer tættere på bebyggelsen på Langebro. Hvilket betyder, at beboere på Langebro, og på sigt også i de kommende bebyggelser på østsiden af Gl. Havn, vil blive støjplaget i væsentlig grad. For slet ikke at tale om den betydningsfulde luftforurening, der følger med, når skibe lægger til kaj med tændte hoved-og/eller hjælpemotorer. Samtidig vil den større aktivitet også medføre en stigning i trafikken omkring Gl.Havn, hvor slæbebådene ofte ligger med tændte motorer og forurenere med støj og farlige partikler.</p> | <p>Støjen fra de enkelt skibsanløb er belyst, og der kan ikke betjenes mere end to containerskibe samtidigt. Der er gennemført beregninger af emissionerne i tilknytning til både anlægsfasen og driftsfasen. Resultaterne og vurderingerne er anført i Miljøkonsekvensrapportens kapitel 13. Den samlede påvirkning fra projektet medfører, at den 19. højeste timemiddelværdi på 200 µg/m³ 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. Dette betyder, at driften efter havneudvidelsen fortsat vil overholde vilkårene for luftkvalitet.</p> | <p>Konklusionerne i miljørapporten og miljøkonsekvensrapporten er, at der ikke er en væsentlig miljøpåvirkning fra støj og luftforurening udenfor havnens område når projektet er realiseret. Aktiviteterne i Gammel Havn ligger udenfor projektets afgrænsning. Emissioner fra skibe i Gammel Havn indgår derfor ikke i vurderingerne.</p> <p>Det skal bemærkes at emissioner til luften fra skibstrafik reguleres af internationale regler under IMO (international Maritim Organisation). Miljøministeriet har med bistand fra Søfartsstyrelsen ansvaret for overholdelse af reglerne. Bemærkningerne ikke giver anledning til ændringer i §25-tilladelsen.</p> |
| <p>Vi finder derfor, at der i den kommende planlægning skal være betydeligt større fokus på at sikre, at det fortsat er muligt at kunne bo og leve i Kanalbyen. Allerede nu er der betydelige udfordringer med støj fra containerhåndteringen og ikke mindst skibsanløbene. Fredericia Kommune er bekendt med de mange udfordringer, der endnu ikke er løst trods mere end 18 måneders dialog med kommunen.</p> <p>Det er nu også endeligt blevet bevist via besværlige aktindsigter, at Fredericia Kommune allerede ved påbegyndelsen af opførelsen af bebyggelsen på Langebro konsekvent så bort fra gældende regler om støjforhold i Lokalplan 332, og</p> | | <p>Sagsbehandlingen af ansøgningen om en udvidelse af Fredericia Havn tager udelukkende udgangspunkt i det ansøgte projekt, og omfatter ikke andre igangværende eller afsluttede sager.</p> <p>Bemærkningerne ikke giver anledning til ændringer i §25-tilladelsen.</p> |

| | Bemærkninger fra bygherre | Kommunens bemærkninger |
|---|--|---|
| <p>har tilladt opførelse af bygninger på ulovligt grundlag, undladt at sikre, at støjforholdene var i orden inden udstedelse af ibrugtagningstilladelser, samt sikret sig at en tidligere planlagt og aftalt støjmur var opført.</p> <p>Desværre et noget broget og rodet forløb i Fredericia Kommune som vi stadig følger fra Karréforeningens side. Vi forventer derfor, at byrådets medlemmer beder Teknisk Forvaltning om at redegøre for det forløb inden endelig stillingtagen til havneudvidelsen.</p> <p>Vi ser desværre frem til, at flere klager der ender i Ankestyrelsen, ikke er afgjort inden den endelige beslutning.</p> <p>Efter Karréforeningens opfattelse, bør byrådets beslutning afvente afslutningen af de mange klager med opsættende virkning.</p> | | |
| <p>Bemærkninger til høringsudkastene</p> <p>Vi har følgende bemærkninger til høringsudkastet, Fredericia Kommunes udkast til §</p> <p>25 tilladelsen, udkast til Lokalplan 387 samt Kommuneplantillæg nr. 7:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Vi stiller spørgsmålstegn ved om støjklagerne er, målt i den rigtige højde over terræn, idet beregningerne ikke udviser det retvisende resultat grundet stablingshøjden. Men hvordan i fremtiden. | <p>Kildestyrkebestemmelsen af støjen fra containerhåndtering er foretaget efter miljøstyrelsen vejledninger.</p> <p>Den væsentligste støjkilde i forbindelse containerhåndtering er motorstøj fra reachstacker, der har en kildehøjde på 1,5 m. Afsætning af containerne i stakken er af mindre betydning. Det vil sige, jo højere stakke desto bedre vil afskærmning af den væsentligst støjkilde være.</p> | <p>Generelt om støjberegninger og støjvurderinger: Bygherre har valgt en akkrediteret rådgiver til at foretage vurderingerne af støjpåvirkningen fra havneudvidelsen. Rådgiveren har oplyst til Fredericia Kommune at beregninger og vurderinger er udført i overensstemmelse med Miljøstyrelsens gældende vejledninger.</p> |
| <ul style="list-style-type: none"> • Vi forventer, at Fredericia Kommune tager stilling til, hvorledes man vil håndtere den impulsstøj, som man allerede nu stiller sig tvivlende overfor. | | <p>Såfremt der konstateres impulsstøj, reguleres dette efter miljøbeskyttelsesloven og tidsrammen vil følge de forvaltningsretlige principper.</p> <p>Bemærkningen giver ikke anledning til nye vilkår, men det er flere steder i §25-tilladelsen præciseret, at de enkelte havnevirksomheder reguleres individuelt og på baggrund af den konkrete drift (afsnit 2 og 4.1.5).</p> |
| <ul style="list-style-type: none"> • Vi har tidligere gjort opmærksom på det uheldige i, at ADP A/S "går lige til stregen" med støjberegningerne. Vi forudser derfor en lang række klager efterfølgende. Klager som efterfølgende måske viser, at vi rent faktisk kommer til at opleve et støjhelvede på op til 43 dB på grund af usikkerhed i målingerne. En tolkning i lovgrundlaget som Fredericia Kommune allerede idag anvender i meget stor udstrækning i forbindelse med vores mange klager. | | <p>Støj fra en virksomhed i drift reguleres efter miljøbeskyttelseslovens § 42, hvilket betyder at kommunen kan give en virksomhed et påbud om at dæmpe støjen, når det er godtgjort, at der er tale om en væsentlig overskridelse af de vejledende støjgrænser udenfor virksomhedens areal. Ifølge Miljøstyrelsens vejledning nr. 5/1984 er en støjgrænse defineret som overskredet, når det beregnede støjniveau, fratrukket usikkerheden, er større end støjgrænsen.</p> <p>Bemærkningerne ikke giver anledning til ændringer i §25-tilladelsen.</p> |
| <ul style="list-style-type: none"> • Fredericia Kommune nedlægger påstand om, at ansøger har ret i, at det er facaderne på vores bebyggelse, som er grænsen for hvor støjen skal beregnes. Dette kan vi ikke anerkende, idet Miljøstyrelsen har udtalt, at støjen skal beregnes i virksomhedens skel. Trods dette fastholder og | | <p>Miljøstyrelsens Referencelaboratorium for Støjmålinger har i deres spørgsmål/svar fra 2014 anført, at de vejledende støjgrænser principielt skal overholdes overalt i området, men at arealer udlagt</p> |

| | Bemærkninger fra bygherre | Kommunens bemærkninger |
|---|---------------------------|--|
| <p><i>vurderer Fredericia Kommune, at vores facader er målepunktet. Fredericia Kommune har til dato ikke kunnet dokumentere lovhjemmel til denne afgørelse. Derfor kan vi ikke anerkende de udførte støjberegninger før, der foreligger en lovhjemlet afgørelse om, at det er vores facader, der er målepunktet.</i></p> | | <p>til vej, ikke betragtes som støjfølsomt, og støjgrænsen derfor ikke gælder her.</p> <p>Da udenoms arealerne ved punkthusene er en del af vejmatrilen og da ejendommenes matrikler svarer til de opførte bygninger, er det med henvisning til Referencelaboratoriets svar fra 2014, Fredericia Kommunes vurdering, at støjgrænserne skal overholdes på ejendommenes/bygningernes facader.</p> <p>Bemærkningerne ikke giver anledning til ændringer i §25-tilladelsen.</p> |
| <p><i>• Vi forventer, at Fredericia Kommune fastsætter krav til en maksimal stablingshøjde af containerne på op til 5 containere. Af udkastet til § 25 tilladelsen fremgår det ikke som et krav. Kun en konstatering af, at de nuværende reachstakere kun er egnede til 5 lag. Derfor ønskes et formelt krav til stablingshøjden.</i></p> | | <p>§25 tilladelsen stiller ikke vilkår for driften for de enkelte havnevirksomheder, men sætter rammerne for selve havneudvidelsen.</p> <p>I driftsfasen vil eventuelle miljøkrav blive stillet til de enkelte driftsherrer og ikke den virksomhed, der stiller arealerne til rådighed.</p> <p>Der er med den beskrevne fremtidige drift ikke en miljømæssig begrundelse for at stille krav til stablingshøjden, da højden i sig selv virker støjskærmende i omgivelserne jf. Swecos svar vedr. støj fra stabling af containere.</p> <p>Bemærkningen giver anledning til at det er flere steder i §25-tilladelsen er præciseret, at de enkelte havnevirksomheder reguleres individuelt og på baggrund af den konkrete drift (afsnit 2 og 4.1.5).</p> |
| <p><i>• Vi forventer, at Fredericia Kommune fastsætter krav til placeringen af containere der indeholder farligt gods i henhold til gældende nationale og internationale transportregler. Vi ønsker, at disse placeres mindst 300 meter fra beboelsesbygninger.</i></p> | | <p>Fredericia Kommune har fået nedenstående redegørelse fra Trekantområdets Brandvæsen. Bemærkningerne er indarbejdet i afsnit 4.1.2 i §25-tilladelsen, men giver ikke anledning til nye vilkår.</p> <p>Oplag af såvel brandfarlig oplag af faste stoffer som brandfarlige væsker er omfattet og reguleret af beredskabsloven.</p> <p>Sådanne oplag kræver derfor en tilladelse fra brandmyndigheden. Hvor vi vil stille vilkår til, blandt andet, afstand til andre oplag, bygninger etc. Ved større oplag vil det være i samarbejde med Beredskabsstyrelsen, som tillige også vil kunne stille vilkår, til en tilladelse.</p> <p>De hertil stillede vilkår, vil efter ibrugtagning blive kontrolleret i form af lovpligtige brandsyn, foretaget af brandvæsenet.</p> |

| | Bemærkninger fra bygherre | Kommunens bemærkninger |
|---|---|---|
| | | Oplag i containere indeholdende miljøfarlig gods er ikke omfattet af beredskabsloven og der vil således ikke kunne stilles særlige krav til afstanden mellem disse containere og f.eks boliger. |
| <p>• Vi forventer, at placeringen af kølecontainere sker længst væk fra bebyggelsen på Langebro. Vi foreslår, at ADP og dens brugere fastholder den nuværende placering af Køle-containere. Vi forventer endvidere at det sikres, at disse er indregnet i ADPs støjberegninger.</p> | Kølecontainerne er forudsat placeret længst mod vest og er inkluderet i beregningerne. | <p>Støj fra kølecontainere vil kunne reguleres med Miljøbeskyttelseslovens §42 således, at det sikres at de vejledende støjgrænser udenfor havnens arealer overholdes. Støjen vil kunne reguleres med et eventuelt påbud på baggrund af en undersøgelse af støjniveauet.</p> <p>Med den foreslåede placering kan de vejledende støjgrænser overholdes udenfor havnens område. Ved en eventuel anden placering bør driftsherren på forhånd sikre sig, at de vejledende støjgrænser stadig er overholdt.</p> <p>Bemærkningen giver ikke anledning til nye vilkår, men det er flere steder i §25-tilladelsen præciseret, at de enkelte havnevirksomheder reguleres individuelt og på baggrund af den konkrete drift (afsnit 2 og 4.1.5).</p> |
| <p>• Vi forventer at der fastsættes krav til belsningen således at bebyggelsen på Langebro samt fremtidig bebyggelse øst for Gl.Havn ikke generes af belsningen i området samt projektørerne på kranerne, der opererer på den kommende kaj.</p> | | <p>Der er ikke medtaget noget om belsning, da lysmaster langs veje vurderes at være lavere end støjvæggene.</p> <p>Der er en del arbejdslys, som måske kan virke blændende udenfor området, belsningen i forbindelse med arbejde på havnen. Lokalplanen har ikke mulighed for at regulere arbejdslys, dvs. lys fra kraner, arbejdskøretøjer mm.</p> <p>Fredericia Kommune er opmærksom på, at der er i området med containeropbevaring er lysmaster med en højde på op til ca. 30 m</p> <p>§25-tilladelsen stiller vilkår om at belsning på kajarealerne i anlægs- og driftsfasen skal udformes, så der ikke projekteres direkte lys til omgivelserne, som kan medføre lysgener.</p> |
| <p>• Vi forventer, at udførelsen af den kommende støjmur sker i tæt dialog med naboerne således, at muren bliver tålelig at se på. Vi er også meget forbeholdne overfor ADPs og/eller kommunens ønsker om at få transparente felter i muren.</p> | | <p>Rammerne for udseendet af støjvæggen er givet med lokalplanen. Hvor støjvæggen er højest, kan den udføres uden transparente felter.</p> <p>ADP har tidligere givet udtryk for en dialog med naboerne omkring støjvæggen.</p> |
| <p>• Vi forventer, at Fredericia Kommune vil stille krav om, at støjvæggen mod Kanalbyen udføres langt tidligere i anlægsfasen. Den må kunne etableres langt tidligere og måske udføres etapevis. Vi ser ingen grund til at ADP ikke som det første påbegynder opsætningen af muren langs Holstensvej og frem mod den nuværende kaj i Vesthavnen. Herved kan ADP og Fredericia Kommune samtidig passende afslutte den mur som man allerede har forudsat i</p> | <p>Støjskærmen mod Kanalbyen vil først kunne etableres når de nye kajarealer – hvorpå skærmen skal bygges – er etableret. Derudover skal eksisterende arealer (grusplads) syd for Norgesvej fungere som arbejdsplads og adgangsvej for kajprojektet i anlægsfasen.</p> <p>Etablering af støjskærmen opstartes på det tidspunkt det anlægsteknisk giver mening, således at den samlede skærm står færdig inden de nye kaj anlæg tages i drift.</p> | <p>Fredericia Kommune har ikke hjemmel til at kræve at støjafskærmningen etableres på et særligt tidspunkt i anlægsfasen, da formålet med støjafskærmningen er at begrænse støjudbredelsen i driftsfasen. Kommunen stiller krav om, at støjafskærmningen skal være etableret inden igangsætning af driften.</p> <p>Bemærkningen giver ikke anledning til ændringer i §25-tilladelsen.</p> |

| | Bemærkninger fra bygherre | Kommunens bemærkninger |
|--|--|---|
| forbindelse med Byrådets godkendelse af Lokalplan 332 tilbage i marts 2017. | | |
| <ul style="list-style-type: none"> • Vi forventer, at der i udkastet til Lokalplan 387 indskrives bygningsregulerende bestemmelser som normal ses i lokalplaner. Det for at sikre, at der specielt i delområde 4 ikke gives mulighed for at opføre bygninger i ringe arkitektonisk stand. F.eks. stålplade beklædte facader o.lign | | <p>Bebyggelsens ydre fremtræden</p> <p>Det er kommuneplanen som giver de overordnede rammer for lokalplanens indhold. Der er i kommuneplanen i forhold til bebyggelsens ydre fremtræden kun givet noget om højde og bebyggelsesprocent.</p> <p>Det er kommunens indstilling, at bygninger i bymidten og ved havnen opføres i spændende og tidstypisk arkitektur samt inspireres af de omkringliggende bygningers typologi, bygningsdetaljer, dekorationer, materialer og farver.</p> <p>Lokalplanens bestemmelser om bygningers udtryk og arkitektur, vurderes at være i tråd med kommuneplanen, såvel som nærliggende lokalplaner.</p> |
| <ul style="list-style-type: none"> • Vi forventer, at der ændres i den maksimale bygningshøjde i delområde 4 (området øst for støjmuren). I udkastet tillades en bebyggelse på op til 24 m. Det finder vi er for højt. Vi foreslår en maksimal bygningshøjde på 20 m svarende til højden på den planlagte støjmur. Samtidigt ønsker vi, at der kun må etableres virksomheder i miljøklasse 1 og 2. | Bygningshøjden er fastsat ud fra den eksisterende bebyggelse i området, med et ønske om muligheden for ensartet arkitektur. | <p>Bebyggelsen i de dele af Sønder Voldgade kvarteret, der grænser op til havnen, kan opføres i en højde på op til 6 etager. Lokalplanen fastsætter at der må bygges i op til 25 m hvilket normalt vil svare til 5-6 etager.</p> <p>Dette vurderes at være foreneligt med nærområdet.</p> <p>Anvendelsen til miljøklasserne fastholdes. Dette også ud fra, at der i Sønder Voldgade Kvarteret kan etableres virksomheder i miljøklasse 1-3.</p> |
| <ul style="list-style-type: none"> • Vi forventer, at det -så snart det er teknisk muligt- kræves skibe tilsluttet landstrøm. Vi henviser her til, at skibe i fast rutefart kan kræves tilsluttet landstrøm. Nøjagtigt som ADP planlægger at gøre ved det nye RoRO leje. Vi vurderer ud fra de skibsanløb der sker p.t., at der er tale om skibe i fast rutefart, idet det er de samme skibe, der kommer igen og igen. | <p>På Kaj 23 vil der være etableret landstrøm når kajen tages i drift.</p> <p>På Kaj 19 forberedes havneanlægget til etablering af landstrøm, så dette, for havnens vedkommende, smidigt kan idriftsættes så snart der foreligger fælles europæiske standarder og evt krav herfor, hvilket er på vej indenfor overskuelig fremtid.</p> | <p>Det er på nuværende tidspunkt ikke et lovkrav at skibe der ligger ved kaj skal være tilsluttet landstrøm. Det betyder at Fredericia Kommune ikke har lovhjemmel til at kræve at der etableres landstrøm på Fredericia Havn.</p> <p>Bemærkningen giver ikke anledning til ændringer i §25-tilladelsen.</p> |
| <ul style="list-style-type: none"> • Vi forventer beskrevet og fastlagt hvorledes Fredericia Kommune forestiller sig at sanktionere, såfremt skibsstøj overskrider den vejledende støjgrænser. | | <p>Med henvisning til Miljøstyrelsens brev om regulering af støj fra skibe i havn af 31. Maj 2010 fremgår det, at støj fra skibe der ligger ved kaj og som lejlighedsvis laster eller lossere gods i forbindelse med anlæg ejet af den pågældende havn skal reguleres efter Miljøbeskyttelseslovens §42.</p> <p>Regulering af støj skal derfor reguleres efter §42 i Miljøbeskyttelsesloven hvilket betyder, at der kan meddeles påbud til det pågældende skib når det er godtgjort, at skibets drift medfører at de vejledende støjgrænserne udenfor havnens areal overskrides.</p> |

| | Bemærkninger fra bygherre | Kommunens bemærkninger |
|---|--|---|
| | | Bemærkningen giver anledning til at det er flere steder i §25-tilladelsen er præciseret, at de enkelte havnevirksohmheder reguleres individuelt og på baggrund af den konkrete drift (afsnit 2 og 4.1.5). |
| <p>• Vi forventer beskrevet hvorledes Fredericia Kommune forestiller sig at sanktionere såfremt skibe lægges til kaj med styrbord side og ikke som planlagt bagbordsside.</p> <p>Tilsvarende ønsker vi beskrevet hvorledes Fredericia Kommune forestiller sig at sanktionere såfremt der lægger 2 skibe med tændte motorer (incl. hjælpemotorer) til kaj i tidsrummet fra kl 22:00 til 07:00. Hvem sikrer hvis dette sker, at skibene fjernes fra kaj? Og hvem sikrer, at skibe i nattetimer altid lægges til kaj på den midterste del af kajen?</p> | <p>Et containerskibs lasteplaner er som international standard udlagt til at der lægges til ved bagbords side.</p> <p>ADPs trafikafdeling har ansvaret for at tilrettelægge afviklingen på og omkring havnens aktiviteter inkl. skibsanløb</p> | <p>De støjmæssige beregninger og vurderinger er foretaget ud fra en forventet og ønsket drift som beskrevet af ADP, og på baggrund af repræsentative støjklidedata. Beregningerne viser, at Miljøstyrelsens vejledende støjgrænser overholdes ved Punkthusene, når der ligger et skib til kaj. Der er ikke vejledende støjgrænser for støjen fra to skibe, der ligger til kaj samtidigt. Men beregningerne viser, at støjniveauet ligger under støjgrænserne for ét skib.</p> <p>Støjen fra den fremtidige drift kan reguleres efter miljøbeskyttelsesloven. I tilfælde af håndhævelse skal det sikres, at der ikke stilles vilkår, der tilsidesætter anden lovgivning.</p> <p>Bemærkningen giver anledning til at det er flere steder i §25-tilladelsen er præciseret, at de enkelte havnevirksohmheder reguleres individuelt og på baggrund af den konkrete drift (afsnit 2 og 4.1.5), ligesom bygherres bemærkninger om lasteplaner til tilføjet i afsnit 4.1.5.</p> |
| <p>• Vi er opmærksomme på, at de støjberegninger, der lægges til grund for planlægningen af havneudvidelsen, alene beror sig på modelberegninger. Derfor forventer vi, at Fredericia Kommune stiller krav til, at ADP A/S afsluttende dokumenterer at de vejledende støjgrænser er opfyldt i form af målinger foretaget i den fremtidige driftsfasen af et anerkendt og uvildigt firma, f.eks. FORCE. Tilsvarende ønsker vi, at Fredericia Kommune stiller krav om, at f.eks. FORCE gennemgår det af ADP´s rådgivere udarbejdet materiale omkring støj. Baggrunden herfor er, at Fredericia kommune har et 89 % ejerskab af ADP og, at der derfor kan tænkes et habilitetsproblem med ADPs ansøgning. Vores erfaring med Fredericia Kommunes sagsbehandling af vores klager indtil dato, bærer desværre præg af, at der er et habilitetsproblem omkring kommunens sagsbehandling.</p> | | <p>I miljøkonsekvensrapporten er beskrevet en drift, som bygherre forventer og planlægger for.</p> <p>Når havneudvidelsen er gennemført vil driften være omfattet af miljøbeskyttelsesloven, der regulerer den enkelte virksomheds aktiviteter.</p> <p>Jf. miljøvurderingsloven er det bygherres ansvar at udarbejde en miljøkonsekvensrapport, der er fuldstændig og af tilstrækkelig høj kvalitet. Bygherre skal også sikre, at miljøkonsekvensrapporten er udarbejdet af kvalificerede og kompetente eksperter.</p> <p>Bemærkningen giver anledning til at det er flere steder i §25-tilladelsen er præciseret, at de enkelte havnevirksohmheder reguleres individuelt og på baggrund af den konkrete drift (afsnit 2 og 4.1.5), ligesom bygherres bemærkninger om lasteplaner til tilføjet i afsnit 4.1.5.</p> |
| <p>• Vi forventer, at der afsluttende opsættes permanente støjmålere. Vi er opmærksom på, at det godt kan etableres som eksempelvis set ved Flyvestation Skrydstrup.</p> | <p>Permanente støjmålere måler alt støj også støj som ikke er havnerelateret, som fugleskrig, trafik, kraftig vind og andre virksomheder m.m. målingerne er typisk uovervågede så det vil være svært at efterfølgende at dokumentere hvor støjen kommer fra.</p> | <p>I forbindelse med overvågning af støj fra drift af havnen vil det betyde at støj fra flere aktører måles samtidig. Dette kan give en indikation af det samlede støjniveau i omgivelserne med bidrag fra aktiviteter på havnen og i områder nær havnen og således ikke fra en specifik aktivitet. Da støjkravene anført i Miljøstyrelsens Vejledning om Ekstern støj fra virksomheder referer til den enkelte</p> |

| | Bemærkninger fra bygherre | Kommunens bemærkninger |
|---|---|--|
| | Måling fra en permanent målestation ikke kunne sammenholdes med nogen gældende støjgrænser | <p>virksomhed vil resultater af støjmålingen ikke kunne anvendes til en sammenligning med de vejledende støjgrænser.</p> <p>Permanente støjmålere kan benyttes i nogle situationer. Som eksempel anføres overvågning af støj fra flyvestation Skrydstrup. Lufthavne, flyvestationer og flyvepladser er godkendelsespligtige efter miljøbeskyttelsesloven. Det betyder at en lufthavn med de aktiviteter der forekommer skal vurderes som en samlet virksomhed og en støjovervågning af alle aktiviteter kan derfor give indikationer af om støjvilkår overskrides.</p> <p>Bemærkningen giver ikke anledning til ændringer i §25-tilladelsen.</p> |
| <p>• Skibsstøjen skal ligeledes overholde grænseværdierne. Her tillader vi os at henvise til, at Fredericia Kommune, Natur og Miljø i skrivelse af 3. december 2021 har oplyst, at skibe, der ligger til kaj, skal overholde de vejledende støjgrænser. I udkastet til §25 tilladelsen anføres det flere gange, at støj fra skibe ikke indgår i de landbaserede aktiviteter, der lægges til grund for de udførte støjberegninger. Det tolker vi således, at Fredericia Kommune vælger at se bort fra dette store problem, der ofte har givet anledning til klager fra beboerne på Langebro.</p> | | <p>Det er ikke muligt at regulere skibs- og containerstøj som én samlet aktivitet, da der håndhævelsesmæssigt er tale om to virksomheder.</p> <p>Der er udført beregninger for skibsstøj, og de viser, at de vejledende støjgrænser overholdes i området omkring Langebro.</p> <p>I forhold til støj fra skibe når driften igangsættes, anses hvert enkelt skib, der anløber havnen, som én virksomhed, der kan reguleres individuelt efter miljøbeskyttelsesloven.</p> <p>Bemærkningen giver anledning til at det er flere steder i §25-tilladelsen er præciseret, at de enkelte havnevirksomheder reguleres individuelt og på baggrund af den konkrete drift (afsnit 2 og 4.1.5).</p> |
| <p>Benyttelse af dieseldrevne trucks og lastbiler bør på rimelig sigt kræves ændret til mindre støjbelastende og forurenende køretøjer, f.eks. med el-drift.</p> | <p>ADP har en erklæret målsætning og hensigt om at blive CO₂-neutral i 2030, herunder også fsva. trafik på havnen.</p> | <p>Dieseldrevne køretøjer.</p> <p>Miljøbeskyttelsesloven giver ikke mulighed for at myndigheder direkte kan pålægge virksomheder at anvende køretøjer med et bestemt drivmiddel eller anvende særligt udstyr. Der er derfor som udgangspunkt metodefrihed. Der fastsættes imidlertid begrænsninger på hvor meget forurening der kan accepteres. Der er således for støj nogle støjgrænser og for luftforurening er der fast kvalitetskriterier der skal overholdes.</p> <p>Ud over støjberegninger er der gennemført beregninger af luftforurening som følge af den øgede aktivitet. Dvs. der er regnet på kørende materiel samt skibe. Beregninger der fremgår af miljøkonsekvensrapporten viser, at emissioner af kvælstofoxider er de emissioner der er mest kritiske. De gennemførte beregninger viser at luftkvalitetskriterierne vil være overholdt udenfor havnens område.</p> <p>Det skal i den anledning anføres at kvalitetskriterierne ikke gælder for følgende områder:</p> <p>- Enhver lokalitet inden for et område, som offentligheden ikke har adgang til, og hvor der ikke er nogen permanent beboelse.</p> |

| | Bemærkninger fra bygherre | Kommunens bemærkninger |
|--|---|--|
| | | <p>- på fabriksområder eller i industrianlæg, som alle relevante forskrifter om sundhed og sikkerhed på arbejdspladsen finder anvendelse på.</p> <p>- Kørebaner samt midterrabbatter, undtagen hvor fodgængere normalt har adgang til midterrabbatten.</p> <p>Bemærkningen giver ikke anledning til ændringer i §25-tilladelsen.</p> |
| <p>• Vi forventer, at Fredericia Kommune sikrer, at de indvendige støjforhold overholdes og dokumenteres som det er beskrevet i den gældende Lokalplan 332. Vi er opmærksomme på, at Fredericia Kommune alligevel "ikke mente", det var nødvendigt i forbindelse med ibrugtagningen af vores boliger. Men indtil dato har Fredericia Kommune ikke kunnet dokumentere, at en teksten i en gældende lokalplan åbenbart ikke skal overholdes. Vi afventer forsat en lovhjernet afgørelse herom.</p> | | <p>Det er i miljørapporten vist at støjgrænser for nærområdet kan overholdes.</p> <p>Lokalplan 387 kan ikke forholde sig yderligere til støjforhold i andre planer.</p> <p>Bemærkningen giver ikke anledning til ændringer i §25-tilladelsen.</p> |
| <p>• Vi forventer svar på, hvorledes Fredericia Kommune forestiller sig, at vi som beboere skal kompenseres for et støjhelvede i 5-6 måneders hvor der rammes spuns og pæle. Det anføres i §25 tilladelsen, at det bliver meget generende med støjniveauer på mellem 70 og 74 dB. Vi har bemærket, at der skal tages særlige hensyn for at imødegå marsvinflugt fra Lillebælt. Men hvad med os som naboer? Vi forudser også udfordringer for byens Michelin restaurant Ti Trin Ned, i særdeleshed under anlægsfasen. Vi ønsker derfor, at ADP pålægges, at indgå i en tæt dialog med naboerne om særligt støjende aktiviteter i anlægsfasen.</p> | | <p>Trafikstyrelsen er myndighed for den del af anlægsarbejdet, der foretages på søterritoriet, mens Fredericia Kommune er myndighed på anlægsarbejdet på land.</p> <p>Støj og vibrationer fra anlægsarbejder er omfattet kommunens regulativ om miljøforhold ved bygge- og anlægsarbejder som er vedtaget politisk i 2020. Regulativet stiller krav til et tidsrum for hvornår særligt støjende arbejder som f.eks. ramning skal foregå. Det stiller desuden krav om, at bygherre skal sikre nabo orientering.</p> <p>Kommunen har ikke lovhjemmel til at kompensere berørte naboer.</p> <p>Ved arbejde i dagsperioden anbefaler Styrelsen for Patientsikkerhed, at Arbejdstilsynets 8 timers grænseværdi på 85 dB som minimum bør overholdes.</p> <p>Bemærkningen giver ikke anledning til ændringer i §25-tilladelsen.</p> |
| <p>• Afsluttende bemærkninger Karréforeningen Langebro er stadig af den opfattelse, om ikke det bør undersøges, om ADP kan nøjes med en mindre forlængelse af den nuværende Kaj 19. Afgrænsningsnotatet bekræfter en forlængelse på ca. 230 m. Alene en 100 m kortere forlængelse af Kaj 19 vil betyde, at skibene vil få en væsentligt større afstand til den nuværende bebyggelse.</p> | <p>Havneudvidelsen handler først og fremmest om mere effektiv afvikling af gods til og fra skibe, samt skibshåndtering. Udvidelsen og det nye kajanlæg – som primært er en opfyldning af indre industribassin – vil smidiggøre og lette den daglige håndtering af gods og containere, til gavn for miljøet og sikkerheden. Fx ved at kunne håndtere 2 skibes anløb samtidigt på Kaj 19. Herved vil ADP kunne drive en endnu mere effektiv, hurtig og fleksibel håndtering af gods, der sammenholdt med prognoserne for øget godstransport via skib, er et helt nødvendigt parameter, hvis ADP fortsat skal være en betydelig virksomhed i Fredericia i fremtiden.</p> | <p>Bemærkningen giver ikke anledning til ændringer i §25-tilladelsen.</p> |

| | Bemærkninger fra bygherre | Kommunens bemærkninger |
|--|---------------------------|--|
| <p><i>Vi stiller derfor fortsat spørgsmålstegn ved, om den kommende udvidelse overhovedet er nødvendigt set i lyset af de ændrede handelsvilkår og, ikke mindst den aktuelle geopolitiske virkelighed. En virkelighed, hvor de nuværende handelsmønstre helt sikkert vil ændre sig.</i></p> <p><i>For EF Toldkammeret 7 For EF Skibbroen 12 For EF Toldkammeret 9 John Iversen Erling Mikkelsen Ib Bertelsen</i></p> | | |
| Bydelsforeningen - Kanalbyen ved Lillebælt | Bemærkninger fra bygherre | Kommunens bemærkninger |
| <p><i>Til Fredericia Kommune via mail Høringssvar vedrørende havneudvidelsen Bydelsforeningen er opmærksom på Kanalbyens fremtid. Kanalbyen ligger mellem 2 store industrivirksomheder (Crossbridge Energy og ADP), hvis drift har indvirkning på Kanalbyens beboere og virksomheder, navnlig i forhold til de akustiske forhold. Det er kendt, at støj har stor indflydelse på menneskers helbred og velvære, og det er derfor vigtigt for os, at der er særlig fokus på netop det emne. Det er vores ønske, at Kanalbyen fortsat skal kunne udvikles i en fremtidig sameksistens med virksomhederne. Siden Kanalbyens etablering er der opført mange boliger i Kanalbyen. I de tilhørende lokalplaner og øvrige plangrundlag er der opstillet en række betingelser for byggerierne. Disse betingelser skal sikres overholdt med en kommende lokalplan og kommuneplanstillæg for havneudvidelse. Vi ønsker sikkerhed for, at vilkårene og forudsætningerne for nuværende såvel som fremtidige boliger i Kanalbyen ikke forringes. Vi har følgende bemærkninger til høringsudkastet, Fredericia Kommunes udkast til § 25 tilladelsen samt udkast til Lokalplan 387 mm.</i></p> | | |
| <p><i>• Vi imødeser, at Fredericia Kommune fastsætter krav til en maksimal stablingshøjde af containerne på op til 5 containere. Af udkastet til § 25 tilladelsen fremgår det ikke som et krav. Kun en konstatering af, at de nuværende reachstackere kun er egnet til 5 lag. Derfor ønskes et formelt krav til stablingshøjden.</i></p> | | <p>§25 tilladelsen stiller ikke vilkår for driften, men sætter rammerne for selve havneudvidelsen.</p> <p>I driftsfasen vil eventuelle miljøkrav blive stillet til de enkelte driftsherrer og ikke den virksomhed, der stiller arealerne til rådighed.</p> <p>Der er med den beskrevne fremtidige drift ikke en miljømæssig begrundelse for at stille krav til stablingshøjden, da højden i sig selv virker støjskærmende i omgivelserne jf. Swecos svar vedr. støj fra stabling af containere.</p> <p>Bemærkningen giver ikke anledning til nye vilkår, men det er flere steder i §25-tilladelsen præciseret, at de enkelte havnevirksomheder reguleres individuelt og på baggrund af den konkrete drift (afsnit 2 og 4.1.5).</p> |


| | Bemærkninger fra bygherre | Kommunens bemærkninger |
|---|--|--|
| <p>• Vi imødeser, at Fredericia Kommune fastsætter krav til placeringen af containere, der indeholder farligt gods i henhold til gældende nationale og internationale transportregler. Vi ønsker at disse placeres mindst 300 meter fra beboelsesbygninger.</p> | | <p>Fredericia Kommune har fået nedenstående redegørelse fra Trekantområdets Brandvæsen. Bemærkningerne er indarbejdet i afsnit 4.1.2, men giver ikke anledning til nye vilkår i §25-tilladelsen.</p> <p>Oplag af såvel brandfarlig oplag af faste stoffer som brandfarlige væsker er omfattet og reguleret af beredskabsloven.</p> <p>Sådanne oplag kræver derfor en tilladelse fra brandmyndigheden. Hvor vi vil stille vilkår til, blandt andet, afstand til andre oplag, bygninger etc. Ved større oplag vil det være i samarbejde med Beredskabsstyrelsen, som tillige også vil kunne stille vilkår, til en tilladelse.</p> <p>De hertil stillede vilkår, vil efter ibrugtagning blive kontrolleret i form af lovpligtige brandsyn, foretaget af brandvæsenet.</p> <p>Oplag i containere indeholdende miljøfarlig gods er ikke omfattet af beredskabsloven og der vil således ikke kunne stilles særlige krav til afstanden mellem disse containere og f.eks. boliger.</p> |
| <p>• Vi imødeser, at placeringen af kølecontainere sker længst væk fra bebyggelsen på Langebro. Vi foreslår, at ADP og dens brugere fastholder den nuværende placering af kølecontainere. Vi ønsker endvidere, at det sikres, at disse er indregnet i ADPs støjberegninger.</p> | <p>De er indregnet i støjberegningerne og de er placeret i samme område som deres nuværende placering (længst mod vest).</p> | <p>Støj fra kølecontainere vil kunne reguleres med Miljøbeskyttelseslovens §42 således, at det sikres at de vejledende støjgrænser udenfor havnens arealer overholdes. Støjen vil kunne reguleres med et eventuelt påbud på baggrund af en undersøgelse af støjniveaue.</p> <p>Med den foreslåede placering kan de vejledende støjgrænser overholdes udenfor havnens område. Ved en eventuel anden placering bør driftsherren på forhånd sikre sig, at de vejledende støjgrænser stadig er overholdt.</p> <p>Bemærkningen giver anledning til at det er flere steder i §25-tilladelsen er præciseret, at de enkelte havnevirkomheder reguleres individuelt og på baggrund af den konkrete drift (afsnit 2 og 4.1.5). Bemærkningen giver ikke anledning til nye vilkår.</p> |
| <p>• Vi imødeser, at der fastsættes krav til belysningen, således at bebyggelsen på Langebro samt fremtidig bebyggelse langs Esplanaden ikke generes af belysningen i området samt projektørerne på kranerne, der opererer på den kommende kaj.</p> | | <p>Der er ikke medtaget noget om belysning, da lysmaster langs veje vurderes at være lavere end støjvæggene.</p> <p>Der er en del arbejdslys, som måske kan virke blændende udenfor området, belysningen i forbindelse med arbejde på havnen. Lokalplanen har ikke mulighed for at regulere arbejdslys, dvs. lys fra kraner, arbejdskøretøjer mm.</p> <p>Fredericia Kommune er opmærksom på, at der er i området med containeropbevaring er lysmaster med en højde på op til ca. 30 m</p> |

| | Bemærkninger fra bygherre | Kommunens bemærkninger |
|---|--|---|
| | | §25-tilladelsen stiller vilkår om at belysning på kajarealerne i anlægs- og driftsfasen skal udformes, så der ikke projekteres direkte lys til omgivelserne, som kan medføre lysgener. |
| <p>• Vi imødeser, at udførelsen af den kommende støjmur sker i tæt dialog med naboerne således, at muren bliver tålelig at se på. Vi er også meget forbeholden overfor ADPs ønsker om at få transparente felter i muren.</p> | | <p>Rammerne for udseendet af støjvæggen er givet med lokalplanen. Hvor støjvæggen er højest, kan den udføres uden transparente felter.</p> <p>ADP har tidligere givet udtryk for en dialog med naboerne omkring støjvæggen.</p> |
| <p>• Vi imødeser, at der i udkastet til Lokalplan 387 indskrives bygningsregulerende bestemmelser, som normalt ses i lokalplaner. Det for at sikre, at der specielt i delområde 4 ikke gives mulighed for at opføre bygninger i ringe arkitektonisk stand. F.eks. stålplade beklædte facader og lign.</p> | | <p>Bebyggelsens ydre fremtræden</p> <p>Det er kommuneplanen som giver de overordnede rammer for lokalplanens indhold. Der er i kommuneplanen i forhold til bebyggelsens ydre fremtræden kun givet noget om højde og bebyggelsesprocent.</p> <p>Det er kommunens indstilling, at bygninger i bymidten og ved havnen opføres i spændende og tidstypisk arkitektur samt inspireres af de omkringliggende bygningers typologi, bygningsdetaljer, dekorationer, materialer og farver.</p> <p>Lokalplanens bestemmelser om bygningers udtryk og arkitektur, vurderes at være i tråd med kommuneplanen, såvel som nærliggende lokalplaner.</p> <p>Der er igangsat et arbejde omkring udseende for den del af støjskærmen, som er 20 m. høj. Lokalplanens bestemmelser er, at denne del af støjafskærmning er lig den anden støjafskærmning, dog uden transparente felter. Den kan således ikke fremstå som en glat betonmur.</p> |
| <p>• Vi imødeser, at der ændres i den maksimale bygningshøjde i delområde 4. I udkastet tillades en bebyggelse på op til 25 m. Det finder vi er for højt. Vi foreslår en maksimal bygningshøjde på 20 m. Specielt også af hensyn til den korte afstand der bliver til bebyggelsen Toldkammeret 9.</p> | <p>Bygningshøjden er fastsat ud fra den eksisterende bebyggelse i området, med et ønske om muligheden for ensartet arkitektur.</p> <p>Bygningshøjden er fastsat ud fra den eksisterende bebyggelse i området, med et ønske om muligheden for ensartet arkitektur.</p> | <p>Bebyggelsen i de dele af Sønder Voldgade kvarteret, der grænser op til havnen, kan opføres i en højde på op til 6 etager.</p> <p>Lokalplanen fastsætter at der må bygges i op til 25 m hvilket normalt vil svare til 5-6 etager.</p> <p>Dette vurderes at være foreneligt med nærområdet.</p> |
| <p>• Vi imødeser, at det -så snart det er teknisk muligt- kræves skibe tilsluttet landstrøm.</p> | <p>På Kaj 23 vil der være etableret landstrøm når kajen tages i drift.</p> <p>På Kaj 19 forberedes havneanlægget til etablering af landstrøm, så dette, for havnens vedkommende, smidigt kan idriftsættes så snart der foreligger fælles europæiske standarder og evt krav herfor, hvilket er på vej indenfor overskuelig fremtid.</p> | <p>Det er på nuværende tidspunkt ikke et lovkrav at skibe der ligger ved kaj skal være tilsluttet landstrøm. Det betyder at Fredericia Kommune ikke har lovhjemmel til at kræve at der etableres landstrøm på Fredericia Havn.</p> <p>Bemærkningen giver ikke anledning til ændringer i §25-tilladelsen.</p> |
| <p>• Vi ønsker oplyst, hvorledes Fredericia Kommune forestiller sig at sanktionere, såfremt skibsstøj overskrider de vejledende støjgrænser.</p> | <p>Et containerskibs lasteplaner er som international standard udlagt til at der lægges til ved bagbords side.</p> | <p>Med henvisning til Miljøstyrelsens brev om regulering af støj fra skibe i havn af 31. Maj 2010 fremgår det, at støj fra skibe der ligger ved kaj og som lejlighedsvis laster eller lossere gods i forbindelse</p> |

| | Bemærkninger fra bygherre | Kommunens bemærkninger |
|--|---|---|
| <p>• Vi ønsker oplyst, hvorledes Fredericia Kommune forestiller sig at sanktionere, såfremt skibe lægges til kaj med styrbord side og ikke som planlagt bagbords side. Tilsvarende ønsker vi beskrevet, hvorledes Fredericia Kommune forestiller sig at sanktionere, såfremt der lægger 2 skibe med tændte motorer (inkl. hjælpemotorer) til kaj i tidsrummet fra kl. 22:00 til 07:00. Hvem sikrer, hvis dette sker, at skibene fjernes fra kaj? Og hvem sikrer, at skibe i nattetimer altid lægges til kaj på den midterste del af kajen?</p> | <p>ADPs trafikafdeling har ansvaret for dette, både fsva tilrettelægge trafikken, anlæg og sørge for skibes afgang.</p> | <p>med anlæg ejet af den pågældende havn skal reguleres efter Miljøbeskyttelseslovens §42.</p> <p>Regulering af støj skal derfor reguleres efter §42 i Miljøbeskyttelsesloven hvilket betyder, at der kan meddeles påbud til det pågældende skib når det er godtgjort, at skibets drift medfører at de vejledende støjgrænser udenfor havnens areal overskrides.</p> <p>Bemærkningen giver anledning til at det er flere steder i §25-tilladelsen er præciseret, at de enkelte havnevirksomheder reguleres individuelt og på baggrund af den konkrete drift (afsnit 2 og 4.1.5), ligesom bygherres bemærkninger om lasteplaner til tilføjet i afsnit 4.1.5.</p> |
| <p>• Er støjkilderne målt i den rigtige højde over terræn? Vi stiller spørgsmål hertil, idet beregningerne ikke udviser det retvisende resultat grundet stablingshøjden.</p> | <p>Kildestyrkebestemmelsen af støjen fra containerhåndtering er foretaget efter miljøstyrelsen vejledninger. Den væsentligste støjkilde i forbindelse containerhåndtering er motorstøj fra reachstacker, der har en kildehøjde på 1,5 m. Afsætning af containerne i stakken er af mindre betydning. Det vil sige, jo højere stakke desto bedre vil afskærmning af den væsentligst støjkilde være.</p> | <p>Bemærkningen giver ikke anledning til ændringer i §25-tilladelsen.</p> |
| <p>• Hvordan forventer Fredericia Kommune at håndtere impulsstøj?</p> | | <p>Såfremt der konstateres impulsstøj, reguleres dette efter miljøbeskyttelsesloven og tidsrammen vil følge de forvaltningsretlige principper.</p> <p>Bemærkningen giver anledning til at det er flere steder i §25-tilladelsen er præciseret, at de enkelte havnevirksomheder reguleres individuelt og på baggrund af den konkrete drift (afsnit 2 og 4.1.5).</p> |
| <p>• Vi er opmærksom på, at de støjberegninger der fremadrettet lægges til grund for planlægningen alene beror sig på modelberegninger. Derfor imødeser vi, at de nævnte støjberegninger efterfølgende og afsluttende verificeres af konkrete målinger. Vi ønsker også, at der -afsluttende- søges opsat permanente støjmålere.</p> <p>På Bydelsforeningen – Kanalbyen ved Lillebælts vegne Fredericia den 24. januar 2023 Peter Kirketoft, formand Ib Bertelsen, medlem af bestyrelsen repræsenterende Karréforeningen Langebro Edvin Steiness, medlem af bestyrelsen repræsenterende Kongens Punkt Torben Mølkjær, medlem af bestyrelsen repræsenterende Frederikshuset Helge Gøttsche, medlem af bestyrelsen repræsenterende Promenaden</p> | <p>Permanente støjmålere måler alt støj også støj som ikke er havnerelateret, som fugleskrig, trafik, kraftig vind og andre virksomheder m.m. målingerne er typisk uovervågede så det vil være svært at efterfølgende at dokumentere hvor støjen kommer fra.</p> <p>Måling fra en permanent målestation ikke kunne sammenholdes med nogle gældende støjgrænser</p> | <p>I forbindelse med overvågning af støj fra drift af havnen, ved opsætning af permanente støjmålere, vil det betyde at støj fra flere aktører måles samtidig. Dette kan give en indikation af det samlede støjniveau i omgivelserne med bidrag fra aktiviteter på havnen og i områder nær havnen og således ikke fra en specifik aktivitet. Da støjkraevne anført i Miljøstyrelsens Vejledning om Ekstern støj fra virksomheder referer til den enkelte virksomhed vil resultater af støjmålingen ikke kunne anvendes til en sammenligning med de vejledende støjgrænser.</p> <p>Bemærkningen giver ikke anledning til ændringer i §25-tilladelsen.</p> |
| Peter Thomsen | Bemærkninger fra bygherre | |

| | Bemærkninger fra bygherre | Kommunens bemærkninger |
|---|---|--|
| <p><i>Bynær lystbådehavn i Fredericia. Af Peter Thomsen Stationsvej 70, 7000 Fredericia.</i></p> <p><i>Dette forslag til placering af bynær lystbådehavn, vil kunne bevirke at Fredericia fremadrettet kan overleve som en attraktiv og god handelsby, hvor byens nye Kanalby samtidig kan forblive et attraktivt sted at bosætte sig og at kanalbyen også som det var lagt op til for år tilbage, bliver der hvor mange ønsker at bosætte sig, som ny fredericianer. Fredericia som handelsby har nu og vil fremover have meget store problemer med at skaffe grundlag for at overleve. Dette vil en bynær lystbådehavn kunne påvirke, og give rigtig mange sejlene turister, og dermed forbedret overlevelsesmuligheder for byens handelsliv. Jeg har indledningsvis forsøgt at liste nogle forudsætninger for en "Bynær lystbådehavn i Fredericia", og det uden at kende de mange måske værende restriktioner på et sådanne projekt:</i></p> <ol style="list-style-type: none"> <i>1. At de nuværende antal pladser og i samme størrelse kan indeholdes i havnen.</i> <i>2. At havnen kun kommer til at bestå af flydebroer med det man kalder Y-bomme mellem bådene, idet vanddybden ikke betinger slåning af fortøjningspæle.</i> <i>3. At grund hvorpå fiskefabrikkens område lå, ejes af enten ADP eller Fa. Kommune.</i> <i>4. At Langebros brohoved afkortes og at rest deraf fortsat indgår projektet.</i> <i>5. At der kun skal være plads til gæstesejlere i den del der i dag hedder Gl. Havn.</i> <i>5. At der bliver etableret en gæstekaj for Krydstogts skibe ud over den nuværende, som kommer til at danne læmole for resten af lystbådehavnen.</i> <i>6. Da der i denne ny havn er mange m3 jord der skal bortskaffe, tror jeg på muligheden for at dette i vid udstrækning kan benyttes til opfyld i det skitserede mole anlæg.</i> <i>7. At nuværende kajplads for Svitzers slæbebåde og Marinehjemværns kutter i givet fald kan få kajplads ved den mole der fremkommer vest for skitserede lystbådehavn eller ved den efterfølgende nedlagte gl. lystbådehavn.</i> <i>8. At der i en kommende bynær lystbådehavn skal være aktivitetsmuligheder for børn, såsom legepladser, krappe fiske område med lavt vand og sten, samt lystfiskeområde.</i> <i>9. Parkeringspladser bag / i lystbådehavnen, idet det planlagte parkeringshus ikke vil kunne rumme det antal parkeringspladser som er tilgængelig i nuværende lystbådehavn på 235 pladser af 2,5 m.</i> <i>10. I nuværende havn er der plads til ca. 15 Mobil Home pr. nat, som der også bør findes plads til, dem er der rigtig mange af disse besøg på lystbådehavne hen over året.</i> | <p>Den aktuelle planlov gør det ikke muligt at nedlægge en del af en erhvervshavn, hvor havneaktiviteten ikke i forvejen er under ophørt eller under afvikling, til fordel for en lystbådehavn, da der jvf loven skal tages særlige hensyn til de mange erhverv der forekommer naturligt på danske etablerede erhvervs- og industrihavne.</p> | <p>Fredericia Kommune har alene modtaget en ansøgning om udvidelse af havnen. Havnens alternativ til dette projekt var, at havnen ikke udvidede eller ændrede anvendelse eller udformning. En ændret placering af lystbådehavn og havneanlæg er ikke indgået i sagsbehandlingen omkring udvidelse af havnen.</p> <p>Bemærkningen giver ikke anledning til ændringer i §25-tilladelsen.</p> |

| | Bemærkninger fra bygherre | Kommunens bemærkninger |
|--|---------------------------|------------------------|
| <p>11. Der skal skaffes muligheder for at fiskerhuse som forefindes på nuværende lystbådehavn kan etableres i den nye havn.</p> <p>12. At Fredericia Sejlklub kompenseres for deres nuværende etableringsomkostninger i egne ejede lokaler, klub og grejtområde.</p> <p>13. Der er ikke taget stilling til om og antal samt beliggenhed for restaurationsdriften fremadrettet på en bynær lystbådehavn i dette oplæg.</p> <p>14. At nuværende Sublift og rampe forbliver, og at vinter oplagsplads fremadrettet er på Røde Banke, hvis ikke andet nær lystbådehavnen kan etableres.</p> <p>En vigtig forudsætning tror jeg for, at et sådanne projekt, kan skaffe opbakning blandt havnens nuværende brugere til endnu en flytning, er at en fremtidig havneleje og indskud forbliver på det nuværende Lillebælts nivue, samt at havnens ejerskab og drift lægges under kommunens ansvar da en sådanne havnestørrelse vil kræve et passende serviceelement, som det også fremgår af nedenstående Visit Danmark analyse.</p> <p>Henvielse til Visit Danmark seneste analyse for gæstende lystbåde i Danmark, som er fra 2018</p> <p>Baggrund for oplæg: I forbindelse med opstart, er pladsantal og bro meter optalt og opmålt på nuværende lokation.</p> <p>Der er ca. 440 pladser af forskellig størrelse, alt fra 2,40 m til 5,50m i bredden, og med en længde fra 10 m til 18 m.</p> <p>Brometerne er i alt optalt til ca. 1500 m, hvoraf de 690 m forefindes som flydebro i nuværende lystbådehavn, og som kan genanvendes.</p> <p>Fremtidig "Ny bynær Lystbådehavn" til erstatning af nuværende. I oplægget, som her er udfærdiget, vil der kunne etableres 1625 bro meter og blive plads til ca. 440 både som svarer til de nuværende bådpladsliggere i lystbådehavn.</p> <p>Pladsen mellem flydebroerne er de samme som i den nuværende havn, og kan måske gøres mindre.</p> <p>Gæstehavn "GL. Havn" Desuden er der så broerne i gæstehavnen, "Gl. havn" som med 9 skitserede flydebroer, med hver 50 kajmeter, give i alt 450 m og sammen med de faste broer på Gl. Havn vej ca. 300 m, med kun mulighed for at lægge til med siden til broen, beregnet til meget store gæstebåde. Dette antal pladser give mulighed for ca. 130 overnattende gæstesejlere hver nat i sejlernesæsonen, og herudover kommer så det antal frit lagte pladser i den bestående lystbådehavn ifm. feriesejlads.</p> | | |

| | Bemærkninger fra bygherre | Kommunens bemærkninger |
|---|---------------------------|------------------------|
| <p><i>"Beregningseksempel" af belægning i en ny gæstehavn med ca. 130 pladser</i></p> <p><i>Maj måned 400 gæster</i></p> <p><i>Juni 1100 -</i></p> <p><i>Juli 100% Lystbådehavn+ gæstehavn 4000 -</i></p> <p><i>August 1100 -</i></p> <p><i>September 400 -</i></p> <p><i>med passende markedsføring, kunne det medføre 7000 gæsteanløb som en opstart.</i></p> <p><i>Hver overnattende gæstesejler har iflg. vedhæftede analyse opgjort af Visit Danmark, forbrugt 800 kr. pr. båd pr. overnatning i gæstebyerne, de har besøgt pr. døgn, det vil altså sige små 6 mill. til byens butikker og gæstehavn.</i></p> <p><i>Desuden har lystbådehavnen selvfølgelig også haft besøg af et meget stort antal Autocampere i årenes løb, som også lægger et stort provenu i byen.</i></p> <p><i>Pladsoversigt i nuværende lystbådehavn i Sandal.</i></p> <p><i>Matriklens samlede areal er ca. 76600 m2, heraf vandareal på ca. 43500 m2. som vil kunne genanvendes af ADP.</i></p> <p><i>Ny "Bynær lystbådehavn"</i></p> <p><i>Areal som skal afstås til "Ny bynær lystbådehavn" af ADP er ca. 34100 m2 af både</i></p> <p><i>land og vandmæssig karakter.</i></p> <p><i>Vandareal i "GL. Havn" er ca. 14.000 m2</i></p> <p><i>Det samlede areal som en fremtidig lystbådehavn i alt vil udgøre, er inkl. mole anlæg</i></p> <p><i>og vandareal m.m. ca. på 76.000 m2</i></p>  | | |

| | Bemærkninger fra bygherre | Kommunens bemærkninger |
|---|---------------------------|---|
| <p><i>Som det fremgår af havnetegningen, ville der selvfølgelig kunne laves andre brugbare forslag, måske også en kombinationsløsning, således at der bag den vestligt tegnede havnekaj, kunne ske en indvinding af området til container håndtering.</i></p> <p><i>Jeg syntes at det er ærgerligt at vi der, at vi som by og byråder der at vi forspilder muligheden for at få reel indflydelse på det som vi i øjeblikket taler så meget om, "Hvordan skal vores by og dens handelsliv overleve fremover". Mange seminarer hen over året har konkluderet, at "TURISME" ville være den oplagt mulighed. Men den store mulighed er nok forspildt, hvad sø turisme angår i større målestok. Dette "Bynære Lystbådehavns" projekt kunne have virket som en god og interessant nabo til kanalbyen, og det uden 20 m høje mure som lyd og synsskærm, og i det visionære og milliard dyre projekt, som vore politikkerer i sin tid, havde kæmpe visioner for efter at skibsværftet blev sendt ud af byen, og over til Lindø.</i></p> <p><i>Peter Thomsen</i></p> | | |
| <p>Grethe Lang Jakobsen</p> <p><i>Vedr. Havneudvidelsen</i></p> <p><i>Jeg har boet i Sønder Voldgade i 2 år, og fulgt med i omtalen af havneudvidelsen.</i></p> <p><i>Jeg er på ingen måde generet af arbejdet i containerhavnen som det er nu, men glæder mig over skibstrafikken på Lillebælt.</i></p> <p><i>Denne skibstrafik og havnen er med til at give liv i området.</i></p> <p><i>Liv afgiver lyd, og lad os glædes over, at der investeres i Fredericia Havn.</i></p> <p><i>En investering som formentlig bidrager økonomisk til byen, men som formentlig også medfører nye arbejdspladser.</i></p> <p><i>Jeg vil byde havneudvidelsen velkommen. Vel vidende, at der i anlægsperioden vil være ekstra støj.</i></p> <p><i>Jeg er helt sikker på, at bygherren vil tage hensyn til beboerne i det omfang det er muligt.</i></p> <p><i>God arbejdslyst.</i></p> <p><i>Venlig hilsen</i></p> <p><i>Grethe Lang Jakobsen</i> Sønder Voldgade 17, 2.1. 7000 Fredericia</p> | Bemærkninger fra bygherre | Bemærkningen giver ikke anledning til ændringer i §25-tilladelsen. |
| <p>Joan Heuckendorff</p> <p><i>Havneudvigelse</i></p> <p><i>Jeg er stærk modstander af forslaget om st flytte lystbådehavnen ind på den gamle Rahbeck grund. Og udvide havnen fra lystbåd havnen og ud mod sandal.</i></p> | Bemærkninger fra bygherre | Fredericia Kommune har alene modtaget en ansøgning om udvidelse af havnen. Havnens alternativ til dette projekt var at havnen ikke udvidede eller ændrede anvendelse eller udformning. |

| | Bemærkninger fra bygherre | Kommunens bemærkninger |
|--|--|---|
| <p><i>I forvejen er der en voldsom støj fra nuværende arbejde/ trafik på havnen som løber fra de nye tanke ud mod Strandvejen, som forplanter sig op mod boligerne op af skranten mod vest.</i></p> <p><i>For år tilbage var Danmarks naturfredsnings foreningen på banen da der vil være en tydelig påvirkning for miljøet. Og ikke mindst sikkerheden for Fredericias borger.</i></p> <p><i>Nu kan vi også se hvilken betydning udsigten fik for borgerne efter tankende igen blev opført på ny. Hvis havnen bliver udvidet får det ødelagt det sidste af den skønne sandstrand i sandal.</i></p> | | <p>En ændret placering af lystbådehavn og havneanlæg er ikke indgået i sagsbehandlingen omkring udvidelse af havnen.</p> <p>Bemærkningen giver ikke anledning til ændringer i §25-tilladelsen.</p> |
| <p>Jan Ole Henriksen</p> <p><i>Trafik propper til, og fra ADP.</i></p> <p><i>Jeg skriver til jer kære politikere, da jeg har den største bekymring for vores kære by ikke bare skal blive en hovedsagelig tom container parkeringsplads fordi Aarhus ikke har plads.</i></p> <p><i>Ingen tvivl om at ejeren af Fredericia Shipping er en rar mand der gerne vil udnytte hans forretning, men at ADP, skal bruge op imod en milliard, for at det kan ske, ser jeg som en katastrofe for byen.</i></p> <p><i>En container havn vil aldrig have plads nok.</i></p> <p><i>Med de tal som der bliver nævnt med Ekstra 51+ lastbiler til ADP hver dag året rundt, der nok bliver til mange flere, vil gøre at strandvejen, af, og til kørsel 59, samt krydset ved ADP, strandvejen, bliver et helvede, for de borgere der gerne vil til, og fra byen, med deraf følgende trafikpropper.</i></p> <p><i>Uanset hvordan i har tænkt jer at jonglere med trafik signalerne, kan det ikke redde situationen.</i></p> | <p>Bemærkninger fra bygherre</p> <p>I år 2037 er forskellen i lastbilmængden på om havnen udvides eller ej en stigning på 13.700 lastbiler, hvilket svarer til 54 ekstra lastbilture pr. dag.</p> | <p>Der er igangsat et arbejde med en trafikhandlingsplan for Snoghøj Landevej med influensveje, hvor forskellige forhold omkring trafikudvikling og løsningsforslag beskrives.</p> <p>Bemærkningen giver ikke anledning til ændringer i §25-tilladelsen.</p> |
| <p><i>Med de tungere lastbiler, hvis de bliver batterier, samt det større antal, vil betyde at der konstant vil være vejarbejde på strækningen ud til Motorvejen. Jeg kan godt se ideen at ADP gerne vil have mere bagland ved Vesthavnen, ved at fylde den op.</i></p> <p><i>Det er de jo næsten nødt til fordi kaj spundsen er tæret op, og det at de skibe var oplagt i så lang tid der gjorde det ikke bedre.</i></p> <p><i>Glem alt om at føre en ny vej ud gennem Hannerup skov, eller eng. Så har vi snart ikke mere natur tilbage i Fredericia.</i></p> | | <p>Der er ingen planer om nye veje gennem Hannerup Skov. Trafikken skal forblive på Snoghøj Landevej. Det er korrekt at trafikken stiger. Dog kommer den væsentligste forøgelse fra fremskrivning, ikke fra havneudvidelsen.</p> <p>Trafikanter vil på sigt kunne forvente mere kø og forlænget rejsetid på Snoghøj Landevej.</p> <p>Bemærkningen giver ikke anledning til ændringer i §25-tilladelsen.</p> |
| <p><i>Hvad sker der med trafik ruterne i Danmark, når Femarbælt tunellen bliver færdig, og Mads Clausen får sin nye bro på als?</i></p> <p><i>Jeg har endnu ikke set opdaterede regnestykker der kan berettige en sådan kæmpe investering, samt blokere byen med lastbiler fra Polen, Rumænien, eller deromkring.</i></p> <p><i>Som jeg ser det, for undgå tilsandingen, så lad container forretningen, forsætte over i Nyborg, som forresten også er en del af ADP.</i></p> <p><i>Mvh,</i></p> <p><i>Jan Ole Henriksen.</i></p> | <p>Den geografiske placering af en gods- og industrihavn er i samspillet med øvrig logistik og transport afgørende for en havns succes. Fredericia har en særdeles god placering ifht konkurrence mod og med andre havne, ligesom placeringen i sig selv udgør en væsentlig CO2 besparelse i form af færre kørte lastbils-kilometer.</p> | |
| <p>Jan Ole Henriksen</p> <p><i>Støj.</i></p> <p><i>Kære politikere, jeg her om støj her alene, da det måske vil forsvinde i Støj.</i></p> | <p>Bemærkninger fra bygherre</p> | <p>Der er igangsat en infrastrukturplan, som forholder sig til trafikken på Snoghøj Landevej og influensvej.</p> |

| | Bemærkninger fra bygherre | Kommunens bemærkninger |
|---|---|---|
| <p>Ved den noget større udnyttelse af havnen, det mere trafik, vil give mere støj, fra af, og tilkørselen 59, ned til ADP.</p> <p>Med den mere trafik, kommer mere støj, og for dem der vor tæt på Strandvejen, Snohøjlandevej, har de også vibrationer at sloges med.</p> | | <p>Bemærkningen giver ikke anledning til ændringer i §25-tilladelsen.</p> |
| <p>Det kan vist ikke komme bag på nogen.</p> <p>Nede ved alle de nybyggede boliger tæt på Vesthavnen frygter det værste. Der bliver dog bygget en støj mur på 20 meters højde der, men jeg har endnu at se, høre om en støj mur der har fjernet støj. De støj mure har det med at blot flytte, hvor støjen slår ned.</p> <p>Jeg tror heller ikke hverken politikere, eller naboerne til Vesthavnen har nogen idé om hvor høj, og hvor grim en sådan mur vil blive.</p> <p>Jeg syntes det er vanvittigt at bruge så mange penge på en havne aktivitets forøgelse til en havn der er omsluttet af byen.</p> <p>Det giver kun ballade, og gnidninger i bedste fald. Dødsfald med den øgede trafik, som det værste.</p> <p>Glem ikke alle de rapporter der fastslår, øgede støj giver færre leveår, og stress.</p> | | <p>Støjberegningerne for den fremtidige containerterminal med afskærmende foranstaltninger viser, at Miljøstyrelsens vejledende støjgrænser i naboerområderne vil blive overholdt.</p> <p>Bemærkningen giver ikke anledning til ændringer i §25-tilladelsen.</p> |
| <p>Derfor flyt container delen til ADP i Nyborg, som ligger lige ud til T ruten, og Motorvejen.</p> <p>Mvh, Jan Ole Henriksen.</p> | <p>Den geografiske placering af en gods- og industrihavn er i samspillet med øvrig logistik og transport afgørende for en havns succes. Fredericia har en særdeles god placering ifht konkurrence mod og med andre havne, ligesom placeringen i sig selv udgør en væsentlig CO2 besparelse i form af færre kørte lastbils-kilometer.</p> | <p>Bemærkningen giver ikke anledning til ændringer i §25-tilladelsen.</p> |
| <p>Hans Thomassen</p> <p>Udvidelse og ombygning af ADP s havn i Fredericia</p> <p>Jeg har forståelse for at havnen har behov for mere plads, også at havnen er en industrihavn og meget vigtig for Fredericia.</p> <p>Jeg har også forståelse for at man har gjort sine beregninger og målinger i forbindelse med støj og trafik til og fra havnen, og søgt kyndig vejledning.</p> <p>Jeg vil dog foreslå, at man når man nu skal i gang med ombygning og tilbygning benytter lejligheden til at få flyttet lystbådehavnen ind og ligge ved kaj 19, evt. udbygget, derinde hvor Rahbek/Espersen i sin tid lå, og dermed få etableret en bynær havn til gavn og glæde for Fredericia og for byens handelsliv, og livet på havnen generelt.</p> <p>Til gengæld kan havnen råde over hele arealet ved den nuværende lystbådehavn. Og også en større mulighed for der, at kunne udvide og ombygge til mere havn, når dette bliver nødvendigt.</p> <p>Etablering af en bynær lystbådehavn vil også betyde en fin overgang fra boligbyggeri, over lystbådehavn til selv havnen.</p> <p>Hvilket også vil betyde, at havnen og dens støj, støv og trafik vil komme længere væk fra selve boligerne. Den arbejdende havn vil komme mere på afstand af boliger.</p> <p>Det vil betyde mindre trafik på Holsteinsvej.</p> | <p>Den aktuelle planlov gør det ikke muligt at nedlægge en del af en erhvervshavn, hvor havneaktiviteten ikke i forvejen er under ophørt eller under afvikling, til fordel for en lystbådehavn, da der jvf loven skal tages særlige hensyn til de mange erhverv der forekommer naturligt på danske etablerede erhvervs- og industrihavne.</p> | <p>Fredericia Kommune har alene modtaget en ansøgning om udvidelse af havnen. Havnens alternativ til dette projekt var at havnen ikke udvidede eller ændrede anvendelse eller udformning. En ændret placering af lystbådehavn og havneanlæg er ikke indgået i sagsbehandlingen omkring udvidelse af havnen.</p> <p>Bemærkningen giver ikke anledning til ændringer i §25-tilladelsen.</p> |

| | Bemærkninger fra bygherre | Kommunens bemærkninger |
|--|---|---|
| <p>Som forslaget er nu vil boligbyggeriet være klemt mellem Shell terminale og havnen.</p> <p>En bynær lystbådehavn vil give mulighed for flere gæstesejlere. Efter sigende har Bogense og Middelfart 10-12 gang så mange gæstesejlere som Fredericia, altså måske 10.000-12.000 yderligere gæstesejlere om året.</p> <p>I dag er det de tal de ligger på i Juelsminde, Bogense og Middelfart. Middelfart Marina renoverer og udbygger og der er planer i Kolding på 1000 pladser og desuden kommer der også snart til at ske noget i Assens. Så konkurrencen er til at få øje på.</p> <p>Bynære lystbådehavne andre steder giver ikke nævneværdige støj eller gener.</p> <p>En bynær lystbådehavn vil være attraktiv for byens handlende og cafe og restaurantliv, og det er der i høj grad behov for.</p> <p>Med efter sigende 22 tommer butikker og 10 butikslukninger, idenfor meget kort tid.</p> <p>Og intet tyder på, at situationen bliver nemmere for de erhvervsdrivende inde i byen, tværtimod.</p> <p>Det vil blive et kæmpeaktiv for Fredericia og hele området i og omkring Kanalbyen.</p> <p>Klubhus og faciliteter for sejlkлубben kunne bygges om mod den kommende støjvæg, som evt. kunne bliv mindre.</p> <p>Jeg mener i den forbindelse også at den nuværende gæstehavn skal omfattes af en ny lystbådehavn.</p> <p>Jeg synes det ville være rigtig fint, hvis man etablerede som beskrevet, når man nu er i gang, og det er nu det skal være.</p> <p>Fredericia har brug for en attraktiv lystbådehavne til gavn for byen og de handlende, og måske på et sener tidspunkt få bygget en restaurant med udsigt over bæltet.</p> <p>Ligesom jeg tror på, at det vil løfte hele kanalbyen og dermed også måske tiltrække maritime og andre handelsmuligheder.</p> <p>Prøv blot og se alle de forskellige aktiviteter der er i havneområdet i Skagen.</p> <p>Det er nu eller aldrig, der skal laves en bynær lystbådehavn. Det koster ja men det koster også at lade være. Og det bliver ikke billigere. Det vil være et aktiv for byen Fredericia, og et fyrtårn der vil kunne tiltrække gæstesejlere fra et område hvor der i forvejen er meget sejlads om sommeren.</p> | | |
| <p>Desuden bør der etableres landstrøm til både krydstogt og andre skibe straks. Der er mange steder i Danmark der allerede har landstrøm og det er tiden løsning, det er grøn omstilling, og det kommer alligevel om ganske få år som et krav.</p> <p>Vi kan ikke i længden især med krydstogtskibe blive ved med at have skibe liggende og forurene hele dagen hele byen.</p> | <p>På Kaj 23 vil der være etableret landstrøm når kajen tages i drift.</p> <p>På Kaj 19 forberedes havneanlægget til etablering af landstrøm, så dette, for havnens vedkommende, smidigt kan idriftsættes så snart der foreligger fælles europæiske</p> | <p>Det er på nuværende tidspunkt ikke at lov krav at skibe der ligger ved kaj skal være tilsluttet landstrøm. Det betyder at Fredericia Kommune ikke har lovhjemmel til at kræve at der etableres landstrøm på Fredericia Havn.</p> <p>Fredericia Kommune er opmærksom på at anløb af krydstogt kan give anledning til gener. Imidlertid anløber krydstogtskibe ved kaj</p> |

| | Bemærkninger fra bygherre | Kommunens bemærkninger |
|--|---|--|
| <p>Og lige op og ned af dyre boliger. Det er en af de største forureningskilder der findes. EU har endog stillet midler til rådighed som man kan søge i tilskud. Jeg mener at København og Aarhus har fået 60 millioner. Og som sagt synes jeg det vil være en fordel at få skilt boliger og havnen mere fra hinanden.</p> <p>Håber mit forslag er noget I kan og vil bruge.</p> <p>med venlig hilsen Hans Thomassen</p> | <p>standarder og evt krav herfor, hvilket er på vej indenfor overskuelig fremtid.</p> | <p>2/3 ved Esplanaden i Kanalbyen. Dette område ligger udenfor projektafgrænsningen og indgår derfor ikke i de miljømæssige vurderinger i miljøkonsekvensrapporten.</p> <p>Bemærkningen giver ikke anledning til ændringer i §25-tilladelsen.</p> |
| Esben Spangsege | Bemærkninger fra bygherre | |
| <p>Økonomi vs gener og forringelser for byudvikling På mødet den 12. december var der ingen politikere der ønskede at ytre sig om:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Hvor stor den økonomiske gevinst kommunen får ud at udvide havnen er 2. Hvorvidt den er passende i forhold til de gener og forringelser for den generelle byudvikling som havneudvidelsen vil forårsage 3. Hvorfor den potentielle økonomiske gevinst er passende holdt op imod alle mulige andre byudviklingspotentialer for det område som havnen dækker i dag <p>Efterfølgende er jeg blevet gjort bekendt med en udregning foretaget af en analysevirksomhed, Incentive, som jeg formoder er betalt af ADP til at afdække den økonomiske gevinst til kommunen som er en konsekvens af havneudvidelsen. Det beløber sig i følge analysen til 100 mio DKK årligt. I min kommunikation med politikerne efterfølgende har det ikke været muligt at få svar på, hvorvidt denne udregning er pålidelig.</p> <p>Alle disse forhold gør, at jeg simpelthen får det indtryk at vores byråd ikke har tænkt sig godt nok om, da de sendte denne udvidelse i høring. Og jeg ved ikke rigtigt hvad jeg kan gøre ved det andet end at sende dette hørings svar.</p> <p>Link til ADP's beregning her: https://www.adp-as.dk/om-adp/udvidelse-af-fredericia-havn/faq/</p> | | <p>I forhold til myndighedsbehandlingen af det fremsendte projekt om havneudvidelse, har administrationen ikke vurderet projektet i forhold til kommunens økonomiske gevinst eller potentielle gevinst, da dette ikke er et forhold i miljøkonsekvensrapporten, som skal indgå i den planmæssige eller miljømæssige vurdering.</p> <p>I miljøkonsekvensrapporten for havneudvidelsen er der sket en vurdering af de miljømæssige forhold for projektets forventede, væsentlige påvirkninger af miljøet.</p> <p>Den generelle byudvikling er beskrevet i kommuneplanen, hvor også rammerne for blandt andet havnens muligheder er fastlagt.</p> <p>Bemærkningen giver ikke anledning til ændringer i §25-tilladelsen.</p> |
| Christina Spangsege | Bemærkninger fra bygherre | |
| <p>Nej tak til havneudvidelsen Havneområdet i Fredericia skal ikke udvikles - det skal afvikles. Det strider imod alle moderne strømninger inden for byplanlægning at bibeholde så tung og generende industri som det gøres i Fredericia.</p> <p>Giv luft til byen</p> <p>Det svære ved at gøre indsigelse mod en havneudvidelse, er at indsigelsen let kan betragtes som et nej tak til alle de hårdtarbejdende mennesker, der igennem mange årtier har været med til at definere Fredericia som arbejderby. Et nej tak til en havneudvidelse, kan derfor let lyde som et opgør mod de mennesker som har valgt at vige deres liv at holde gang i forsyningskæderne.</p> | | <p>Den generelle byudvikling er beskrevet i kommuneplanen, hvor også rammerne for blandt andet havnens muligheder er fastlagt. Lokalplanen er i overensstemmelse med kommuneplanens rammebestemmelser for så vidt angår anvendelsen. Rammeafgrænsningen for havnen er udvidet ud i vandarealerne.</p> <p>I miljøkonsekvensrapporten for havneudvidelsen er der sket en vurdering af de miljømæssige forhold for projektets forventede, væsentlige påvirkninger af miljøet.</p> <p>Projektet kan gennemføres uden at påvirke omgivelserne ud over de vejledende grænseværdier for støj, luftemissioner mv.</p> <p>Bemærkningen giver ikke anledning til ændringer i §25-tilladelsen.</p> |

| | Bemærkninger fra bygherre | Kommunens bemærkninger |
|--|---------------------------|------------------------|
| <p><i>For over 100 år siden slår den tunge industri sig ned i Fredericia. Mange af os håbede at tiden nu var inde til at industrien ville slippe sit greb i bymidten. Med det endegyldige farvel til både Kemira og Skibsværftet, var det gode takter til en bymæssig forvandling, hvor byen turde satse anderledes med brugen af de uvurderlige kystlandskaber, som har velsignet området. Nu vil politikerne hellere den tunge industri, og den medfølgende tunge trafik, end moderne urban planlægningen. Industriens genfærd går igen og politikerne gør alt det rigtige, hvis ambitionen er at få skabt en spøgelsesby, uden mennesker. Ingen forskning har nogensinde vist, at mennesker ønsker at bo ved siden af tung industri. Tværtimod.</i></p> <p><i>Dårlig urban planlægning</i> <i>Den tunge industri kvæler byen og de urbane miljøer. Den tunge industri udhuler byen og ligger som en kile midt i kystlandskabet, der deler bydelene. Tung industri gør det uattraktivt at bosætte sig i - ikke blot i nærhed af den - men i hele kommunen generelt. Sagnet om den forurenede og beskidte by, vil få en betydning for om mennesker har lyst til at bo her. Om mennesker har lyst til at byde sine børn at vokse op her - indånde luften, og fylde deres øregange med støjen fra industrien.</i></p> <p><i>Værn om vores alle sammens kystlandskab</i> <i>Kystlandskaber er værdifulde områder, som bidrager til menneskers livskvalitet og det gode hverdagsliv. Derfor er det svært at få øje på den gode urbane byplanlægning for en industrihavn, der ligger så centralt som havnen i Fredericia gør.</i></p> <p><i>Ved at udvide havnen, forstærkes havnens eksistensgrundlag. Hvis politikerne derimod ikke forstærker havnens eksistensgrundlag, er der måske en mulighed for, at mennesker en dag vil kunne se kysten fra land i stedet for containerbjerge, dynger af metalskrald og metalgrå industribebyggelse.</i></p> <p><i>Havneindustri kan godt til en vis grad forenes med et område, hvor mennesket har lyst til at færdes og opholde sig. Sågar bosætte sig. Jeg mindes dengang at havnen var åben for gennemkørsel og vi som børn kunne cykle igennem. Passerede kraner, varehuse og slæbebåde/containerskibe. Det forenede dengang det urbane byrum med den tungere havneindustri.</i> <i>I dag er havnen lukket land og er et parrallelsamfund til resten af byen, som havnen med tiden har vokset sig ind i.</i></p> <p><i>Det kræver ikke meget fantasi at forestille sig det eftertragtede kystlandskab, uden den tunge havneindustri.</i></p> | | |

| | Bemærkninger fra bygherre | Kommunens bemærkninger |
|---|---------------------------|------------------------|
| <p><i>Støjmur i moderne bymidte</i> <i>Specielt udsigten til en 20 meter høj mur, hvis funktion udelukkende er at blokere for den massive støj, som havnen generer er ude at trit med alle former for god urban byplanlægning. Muren vil formentligt kunne ses fra det meste af voldanlægget, ligesom Port House kan i dag og vil formentligt også forstyrre de historiske sigtelinjer, som den placeres nær ved Oldenborggade og Norgesgade. Arkitektonisk bidrager støjturen med intet, og vil fremover stå som en mur imellem dem som ville byen og dem som ville industrien.</i></p> <p><i>Støj er forurening som gør os syge</i> <i>Som VVM rapporten afslører, tilfører havneudvidelsen en øget mængde af tung industritrafik til og fra Fredericia Havn.</i> <i>Herunder både containerskibe men også hundrede vis af kørsler, ad veje som ligger op ad boliger, hvor der bor mennesker. Det vil få en betydning for alle de menneskers sundhed og dermed livskvalitet, hvis havnen udvides.</i></p> <p><i>På vegne af alle borgere, som havneudvidelsen vil have en negativ effekt på - både i dag og generationerne fremover - vil jeg gerne sige nej tak, til lokalplanforslaget om at udvide Fredericia Havn.</i></p> | | |