

Udvidelse af Frederikshavn Havn ved Østre Kaj

Sammenfattende redegørelse



Februar 2020

1. Formål med den sammenfattende redegørelse

I forbindelse med den endelige vedtagelse og offentliggørelser af planer, der er omfattet af ”Lov om miljøvurdering af planer og programmer”, skal der efter lovens kapitel 5 udarbejdes en sammenfattende redegørelse, der omfatter følgende punkter:

- Hvordan er miljøhensynet integreret i planen, og
- Hvordan er miljørapporten og de udtalelser, der er indkommet i offentlighedsfasen, taget i betragtning,
- Hvorfor den vedtagne plan er valgt på baggrund af de rimelige alternativer, der også har været behandlet, og
- Hvorledes myndigheden vil overvåge de væsentlige miljøpåvirkninger af planen.

Denne sammenfattende redegørelse er udarbejdet i henhold til Miljøvurderingslovens kapitel 5, og er udarbejdet i forhold til lokalplan nr. FRE.H.14.17.01, kommuneplantillæg nr. 15.67 samt miljøkonsekvensrapport/miljørapport for projektet vedr. udvidelse af Frederikshavn Havn ved Østre Kaj.

2. Indledning og baggrund

På Frederikshavn Havn ligger værftet Orskov Yard A/S som allerede i dag har omfattende værftsaktiviteter. Værftet vil gerne udvide disse aktiviteter, så der er mulighed for at servicere flere og større skibe end i dag. Desuden ønsker Frederikshavn Havn at udvide med et nyt kajanlæg for anløb af skibe og andre havneaktiviteter.

Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen er planmyndighed for de dele af projektet, der ligger på søterritoriet. Frederikshavn Kommune er myndighed for landanlæg.

Frederikshavn Kommune og Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen har vurderet, at flere dele af havneudvidelsen er omfattet af Lov om Miljøvurdering af planer og programmer og af konkrete projekter¹, bilag 1 og 2 og VVM-bekendtgørelse for havne² bilag 1 og 2 (VVM er en forkortelse af Vurdering af Virkningerne på Miljøet). VVM-pligten medfører, at udvidelsen ikke kan realiseres, før der er udarbejdet en miljøkonsekvensrapport og meddelt § 25-tilladelse og tilladelse efter havneloven. Der skal desuden udarbejdes en miljøvurdering af projektet i henhold til lov om miljøvurdering af planer og programmer. Som en følge af dette er der udarbejdet en miljørapport for kommuneplantillægget og lokalplanen.

Da udvidelsen omfatter en opfyldning af en del af søterritoriet og en forøgelse af vanddybderne, skal Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen give tilladelse til projektet efter bestemmelserne i Lov om havne. Der er VVM-pligt både efter de regler kommunen administrerer og de regler Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen administrerer. Som en følge heraf er miljøkonsekvensrapporten/miljørapporten udarbejdet som et samlet, fælles dokument. Rapporten danner grundlag for kommunens og Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsens vurderinger af projektets miljøpåvirkninger.

Der blev i en periode på 4 uger fra den 13. februar 2019 afholdt foroffentlighedsfase for projektet. Her fik alle borgere, foreninger, interesseorganisationer og andre myndigheder mulighed for at

¹ BEK. nr. 1225 af 25/10/2018 af Lov om miljøvurdering af planer og programmer og af konkrete projekter (VVM).

² BEK nr. 450 af 08/05/2017 om vurdering af virkning på miljøet (VVM) af projekter vedrørende erhvervshavne og Københavns Havn samt om administration af internationale naturbeskyttelsesområder og beskyttelse af visse arter for så vidt angår anlæg og udvidelse af havne.

komme med forslag og ideer til indholdet af miljørapporten (afgrænsningsnotat) i det omfang de af Frederikshavn Kommune og Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen blev vurderet relevante for miljøvurderingen.

De væsentligste problemstillinger som blev rejst i forbindelse med foroffentlighedsfasen og afgrænsningsnotatet var:

- Evt. risiko for fund af ammunition eller farlige genstande
- Vurdering af sejladsforholdene
- Vurdering af påvirkning i forhold til støj og støv for de eksisterende lejere på havnen.

Frederikshavn Kommune besluttede efterfølgende den 2. april 2019 at fortsætte det videre arbejde med plangrundlaget, samt at bemærkningerne fra foroffentlighedsfasen skulle indgå i arbejdet med at belyse og afgrænse emnerne til miljøkonsekvensrapporten/miljørapporten for projektet som det er beskrevet i høringsnotatet fra foroffentlighedsfasen.

Som led i fastlæggelsen af, hvor omfattende og detaljerede oplysninger, der skal indgå i miljøvurderingen og af forslaget til kommuneplantillæg, blev der desuden udarbejdet en afgrænsningsudtalelse.

Der blev efterfølgende udarbejdet miljøkonsekvensrapport/miljørapport samt lokalplanforslag og kommuneplantillæg for projektet.

Forslag til lokalplan FRE.H.14.17.01, kommuneplantillæg nr. 15.67 samt miljøkonsekvensrapport/miljørapport for projektet har været fremlagt i offentlig høring i perioden fra den 4. september til den 30. oktober 2019.

Frederikshavn Kommune og Trafik- Bygge- og Boligstyrelsen har efter udløbet af høringsperioden gennemgået de indkomne indsigelser og bemærkninger til de ovennævnte dokumenter for at tage konkret stilling til bemærkningerne og vurdere behovet for at foretage ændringer i forslagene til planerne og/eller projektet.

De indkomne bemærkninger fra offentlighedsfasen er alle kommenteret i BILAG 1 og 2 og er desuden kort opsummeret nedenfor.

Bemærkningerne vedrører blandt andet:

- Vurderingen af påvirkning af BILAG IV-arter
- Besejlingsforholdene efter havneudvidelsen
- Luftafmærkning af bygninger, kraner m.v. med en højde på over 45 meter
- Undersøgelse af havbunden for ammunition og farlige genstande.

3. Integrering af miljøhensyn og indholdet af de forventede afgørelser

Miljøkonsekvensrapporten har medvirket til at afdække de relevante miljøpåvirkninger i både anlægs- og driftsfasen for udvidelsen af Frederikshavn Havn.

I miljøkonsekvensrapporten er der bl.a. foretaget vurderinger af projektets påvirkning af:

- Landskab
- Vandkvalitet
- Klima
- Jordbund

- Biodiversitet
- Ressourceeffektivitet
- Menneskers sundhed (støj og vibrationer)
- Menneskers sundhed (luft)
- Indbyrdes forhold mellem de ovenstående miljøfaktorer.

Miljøkonsekvensrapporten har identificeret en række miljøpåvirkninger, som skal reguleres gennem vilkår i § 25-tilladelsen (meddeles af Frederikshavn Kommune) og tilladelsen efter havneloven (meddeles af Trafik-, Bygge-, og Boligstyrelsen).

Frederikshavn Kommune forventer at træffe afgørelse om vedtagelse af:

- Lokalplan FRE.H.14.17.01
- Kommuneplantillæg nr. 15.67 samt
- Miljøkonsekvensrapport/miljørapport for projektet vedr. udvidelse af Frederikshavn Havn ved Østre Kaj.

med de i BILAG 1 angivne ændringer.

Herved vil det nødvendige plangrundlag være tilvejebragt og projektet kan gennemføres med meddelelse af de nødvendige tilladelser, herunder § 25-tilladelse fra Frederikshavn Kommune og tilladelse efter havneloven fra Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen.

Der er i forbindelse med planforslagernes offentlighedsfase indkommet bemærkninger vedr. besejlingsforholdene i havnen. For at belyse de fremtidige besejlingsforhold er der i januar 2020 gennemført simuleringer af den fremtidige sejladsadgang til Stena Lines færgeterminaler og til Nordre Havnebassin. Simuleringerne har vist at der vil kunne opnås forbedrede besejlingsforhold til færgeterminalerne ved en mindre justering af projektets udformning. Der er derfor ved den endelige behandling af sagen foretaget en mindre ændring af projektet, ved at pieren er gjort væsentligt smallere og kortere. Pieren er skubbet ca. 14 meter mod øst og den sydligste ende af pieren er drejet ca. 20 meter mod nord.

Der er desuden indkommet bemærkninger fra forsvaret vedr. besejlingsforhold og lysafmærkning af evt. høje konstruktioner i området af hensyn til flysikkerheden. Bemærkningerne er imødekommet som beskrevet i Bilag 1.

På baggrund af en gennemgang af forholdene i det udarbejdede notat og vurdering af sagen i øvrigt konkluderer Frederikshavn Kommune og Trafik-, Bygge- og boligstyrelsen at de berørte miljøforhold er tilstrækkeligt belyst i den foreliggende miljøkonsekvensrapport. Det vurderes herunder at de mindre justeringer, der er nødvendige, for at etablere tilfredsstillende besejlingsforhold for Stena Line og til Nordhavn og for at imødekomme bemærkningerne fra forsvaret, ikke medfører miljøkonsekvenser ud over det, der allerede er beskrevet og vurderet i miljøkonsekvensrapporten.

De nødvendige justeringer i udformningen af projektet kan udføres inden for rammerne af det foreliggende planforslag. For at sikre sammenhæng mellem den ændrede projektudformning og lokalplanen er der dog foretaget en justering af lokalplanområdets vestlige afgrænsning, så denne modsvarer den ændrede placering af det nye pieranlæg.

Efter tilretningen af projektet og plangrundlaget er der ikke så væsentlige miljøpåvirkninger, at Frederikshavn Kommune og Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen vurderer at projektet ikke bør gennemføres.

De miljöhensyn, kommunen er forpligtet til at varetage, er indarbejdet i plandokumenterne og §25-tilladelsen. Beskrivelsen og vurderingerne er foretaget i miljøkonsekvensrapporten/miljørapporten og den sammenfattende redegørelse.

§ 25-tilladelsen er under udarbejdelse og kan først meddeles, når kommuneplantillægget for projektet er endeligt vedtaget.

Frederikshavn Kommune forventer at § 25-tilladelsen vil blive meddelt på vilkår af at:

1. Udvidelsen af Frederikshavn Havn skal foretages i overensstemmelse med retningslinjer/bestemmelser i lokalplan FRE.H.14.17.01, kommuneplantillæg nr. 15.67 samt miljøkonsekvensrapport for projektet for nyt havne- og værftsområde på Frederikshavn Havn.
2. Udvidelsen skal foretages i overensstemmelse med de oplysninger om udformning af projektet og udførelse af anlægsarbejder m.v. som er angivet af Frederikshavn Havn og lagt til grund for Frederikshavn Kommunes og Trafik-, Bygge- og Bolig-styrelsens vurdering af projektets miljøpåvirkninger.
3. Ændringer af udformningen af havneudvidelsen i forhold til de forudsætninger, der er beskrevet i miljøkonsekvensrapporten, skal meddeles Frederikshavn Kommune og vurderes efter miljøvurderingsloven. Ændringer af projektet må ikke ske, før Frederikshavn Kommune har vurderet, at disse ligger inden for de forudsætninger, der ligger til grund for miljøkonsekvensrapporten og den supplerende rapport udarbejdet i tilknytning til ændringer.

Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen forventer at tilladelsen efter havneloven vil blive meddelt på følgende vilkår:

1. Såfremt der rammes/piloteres, skal der anvendes afværgeforanstaltninger i form af soft-start procedure og/eller pingere med henblik på at modvirke støjgener bl.a. for marsvin og sæler.
2. Under havstrategidirektivet er Danmark forpligtet til at overvåge, vurdere og opnå god miljøtilstand for undervandsstøj. Som et led i overvågningen af undervandsstøj skal der ifølge direktivet foretages indberetning vedrørende undervandsstøj, impulsstøj (ramning) i forbindelse med anlægsarbejdet. Indberetningen skal omfatte:
 - a. Tidspunkt for den støjende aktivitet (hvilken dag),
 - b. position,
 - c. lydniveau om muligt og
 - d. en angivelse af hvilken aktivitet, der har forårsaget impulsstøjen.

Efter endt aktivitet udfyldes et registreringsskema for impulsstøj (vedlagt) og indberetningen sendes til Miljøstyrelsen Fyn cekan@mst.dk med cc til vvm@tbst.dk.

3. Anlægsarbejdet skal udføres således, at en støjgrænse på 70dB ved nærmeste boligområde overholdes inden for normal arbejdstid, som er mandag-fredag 07-18 og lørdag 07-14, og en støjgrænse på 40dB ved nærmeste boligområde overholdes uden for normal arbejdstid.
4. I anlægsfasen skal der føres logbog over støjende aktiviteter. Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen kan forlange akkrediteret støjmåling gennemført.
5. Indehaveren af tilladelsen er forpligtet til at vedligeholde anlægget i god forsvarlig stand.
6. Anlægget må ikke ændres væsentligt eller udvides uden Trafik, Bygge- og Boligstyrelsens godkendelse.

7. Tilladelsen eller anlægget må ikke uden forudgående tilladelse fra Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen overdrages til andre.
8. Anlægget eller dele heraf kan af Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen kræves fjernet for ejers regning, såfremt: a. Anlægget ikke vedligeholdes, eller det ødelægges b. Anlægget ikke længere anvendes som havn c. Vilkår for tilladelsen ikke opfyldes eller overholdes
9. I forbindelse med en evt. fjernelse af anlægget skal området bringes i en stand så tæt på de forhold, som eksisterede inden anlæggets etablering, som muligt.
10. Såfremt anlægget ikke måtte blive fuldført, eller hvis Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen af anden årsag finder det påkrævet, påhviler det tilladelsens indehaver at udføre de nødvendige foranstaltninger, herunder at fjerne anlægget eller dele af dette til sikring af, at anlægget ikke er til unødigt ulempe for berørte interessenter. 10. Efter en sådan fjernelse skal Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen og Søfartsstyrelsen underrettes med dokumentation for, at den påbudte tilstand er etableret.
11. Anlægget skal snarest muligt efter arbejdets afslutning matrikuleres på ansøgers bekostning. Dokumentation herfor sendes til Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen.
12. Det bemærkes endvidere, at en meddelt tilladelse kan fortabes, såfremt nogle af de for tilladelsen fastsatte vilkår ikke måtte blive opfyldt.

4. Alternativer

Der er i miljøkonsekvens-rapporten sideordnet med det aktuelle projekt og den aktuelle planlægning behandlet et 0-alternativ.

0-alternativet beskriver den situation, hvor havneudvidelsen ikke etableres og Frederikshavn Havn og Orskov Yard fortsætter i den nuværende udformning.

5. Overvågning

I forbindelse med projektets anlægsfase har Frederikshavn Kommune og Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen efter lovgivningen en række tilsynsforpligtelser og -beføjelser som vil blive varetaget. I denne forbindelse vil kommunen overvåge tilstanden med hensyn til støj og luftkvalitet og kommunen vil desuden påse, at de vilkår, der er stillet i § 25-tilladelsen, bliver overholdt og at arbejdet udføres i overensstemmelse med de forudsætninger, der er lagt til grund ved udarbejdelsen af miljøkonsekvensrapporten/miljørapporten og kommuneplantillæg for projektet.

Frederikshavn Kommune vil løbende overvåge, om realiseringen af planerne for udvidelsen af havnen får de forventede konsekvenser. Hvis dette ikke er tilfældet, vil der blive iværksat en opfølgende sagsbehandling og planlægning. Der skal foretages en opsamling af den løbende overvågning hvert fjerde år i forbindelse med udarbejdelse/revision af kommunens planstrategi og revision af kommuneplanen i øvrigt.

Ved en udvidelse af de befæstede havnearealer vil behovet for udledning af regnvand øges. På arealer, hvor der er særligt forurenende aktiviteter eller risiko for afledning af miljøfarlige stoffer, skal overfladevand afledes gennem passende renseforanstaltning inden udledning til havnebassin. Udledningen reguleres og kontrolleres gennem kommunens udledningstilladelse.

6. Konklusion

Frederikshavn Kommune og Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen vurderer, at projektet med de vilkår og ændringer, der er skitseret i dette dokument vil kunne gennemføres, uden at dette får væsentlige

virksomheder på mennesker, flora, fauna, vand, luft, jordbund, klima, landskab, materielle goder og kulturarv og/eller samspillet mellem disse faktorer.

Kommunen vurderer således på baggrund af miljøkonsekvensrapporten/miljørapporten, den foretagne offentlige høring, de i bilag 1 nævnte ændringer til plandokumenterne og de skitserede vilkår for § 25-tilladelsen, at der kan vedtages kommuneplantillæg og lokalplan, der muliggør den anmeldte udvidelse af Frederikshavn Havn ved Østre Kaj.

Ligeledes vurderer Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen, at der kan gives tilladelse efter Havneloven.

Bilag

Bilag 1 – Høringsnotat, Frederikshavn Kommune

Bilag 2 – Høringsnotat, Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen

Dagsordenpunkt

Endelig vedtagelse af lokalplan og kommuneplantillæg for udvidelse af Frederikshavn Havn ved Østre Kaj

Sags-ID: **GEO-2018-02633**

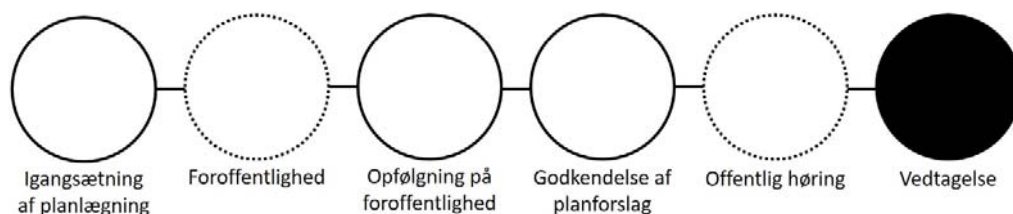
Sagsbehandler: Lars Enevoldsen

Ansvarligt center: Teknik og miljø

Beslutningskompetence

PMU/ØU/BR

Sagsfremstilling



Forslag til lokalplan FRE.H.14.17.01 og kommuneplantillæg 15.67 samt den tilhørende miljøkonsekvensrapport har været fremlagt i 8 ugers offentlig høring i perioden fra den 4. september til den 30. oktober 2019.

Foruden vedtagelsen af plangrundlaget for projektet, kræver en realisering af projektet, at der meddeles § 25-tilladelse af Frederikshavn Kommune efter Lov om Miljøvurdering af planer og programmer og af konkrete projekter. Derudover kræves en anlægstilladelse fra Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen efter Lov om havne.

Der er, som krævet i Lov om Miljøvurdering af Planer og Programmer og konkrete projekter, udarbejdet en sammenfattende redegørelse. I redegørelsen er det bl.a. opsummeret hvilke vilkår, kommunen forventer at stille i § 25-tilladelsen til projektet.

De indkomne indsigelser og bemærkninger er beskrevet og kommenteret af Center for Teknik og Miljø i det vedlagte høringsnotat, hvori der desuden er angivet indstilling til politisk beslutning.

Kommunens behandling foretages under forudsætning af, at de følgende forhold er afklaret inden den endelige behandling i Frederikshavn Byråd:

- Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen meddeler nødvendige tilladelser, herunder anlægstilladelse til projektet på baggrund af den fremlagte miljøkonsekvensvurderingsrapport og den foretagne anmeldelse af projektet.
- Der inden behandlingen i byrådet foreligger en tilbagemelding om resultatet af de gennemførte sejladssimuleringer (jf. høringsnotatets punkt 5 og 6. Sejladssimuleringerne forventes at være afsluttet den 24. januar 2020).

Indstilling

Kommunaldirektøren indstiller, at Plan- og Miljøudvalget anbefaler Økonomiudvalget og byrådet, at

1. lokalplan med kommuneplantillæg vedtages endeligt med de i høringsnotatet anførte indstillinger/ændringer.
2. der efter offentliggørelsen af de endelige planer meddeles tilladelse til projektet efter Lov om Miljøvurdering af planer og programmer og konkrete projekter § 25 og at tilladelsen meddeles på baggrund af den fremlagte Miljøkonsekvensvurderingsrapport og den sammenfattende redegørelse samt anmeldelsen af projektet.
3. vedtagelsen sker under de i sagsfremstillingen nævnte forudsætninger.

Beslutninger

Udvalg: Plan- og Miljøudvalget 2018-2021 Dato: 13-01-2020
Indstillingen tiltrædes idet der forinden endelig vedtagelse forudsættes en frafaldelse af indsigelsen fra Stena Line.

Udvalg: Økonomiudvalget 2018-2021 Dato: 22-01-2020
Indstillingen tiltrædes.

Udvalg: Frederikshavn Byråd 2018-2021 Dato: 29-01-2020
Taget af dagsordenen.

Afbud fra Almina Nikontovic (A), i stedet deltog Steen Jensen (A).

Supplerende sagsfremstilling Frederikshavn Byråd den 26. februar 2020

Sagen genoptages, da de ovennævnte sejladssimuleringer nu er udført og vurderet. Der er i forbindelse med sejladssimuleringerne foretaget en mindre justering af projektet. Stena Line har som følge af justeringen frafaldet den fremsatte indsigelse. Det er vurderet at justeringen ikke medfører miljøkonsekvenser ud over det, der allerede er beskrevet og vurderet i miljøkonsekvensrapporten. Der er redegjort nærmere for forholdet i det reviderede høringsnotat. Trafik, Bygge- og Boligstyrelsen har meddelt, at man er indstillet på at meddele anlægstilladelse til projektet med de angivne ændringer.

Udvalg: Frederikshavn Byråd 2018-2021
Godkendt.

Dato: 26-02-2020

Høringsnotat

i forbindelse med offentlighedsfase til

Lokalplan FRE.H.14.17.01, Kommuneplantillæg nr. 15.67 og miljøkonsekvensrapport for

Udvidelse af Frederikshavn Havn ved Østre Kaj

Indkomne høringssvar	Centrets bemærkninger
<p>1. Miljøstyrelsen</p> <p>Dok. nr. 3180625 og 3827332</p> <p>Konstaterer at det ikke fremgår af forslaget til kommuneplantillæg nr. 15.67 hvorvidt der er foretaget en vurdering af, om planen kan beskadige eller ødelægge yngle- eller rasteområder for bilag IV-arter. Det følger imidlertid af § 7 i bekendtgørelse om administration af planloven i forbindelse med internationale naturbeskyttelsesområder samt beskyttelse af visse arter (Bekg. 1383 af 26/11-2016) at planforslag ikke kan vedtages, hvis gennemførelse af planen vil indebære en beskadigelse eller ødelæggelse af bilag IV-arters yngle- eller rasteområder. Der skal således foretages en vurdering heraf, og vurderingen skal fremgå af redegørelsen til planforslaget.</p> <p>Miljøstyrelsen, Arter og Naturbeskyttelse oplyser, at der pt. er et opdateret udpegningsgrundlag i høring for N4, hvilket bl.a. betyder, at bilag IV-arten Marsvin, samt flere habitatnaturtyper, efter styrelsens opfattelse skal indgå i væsentlighedsvurderingen for udpegningsgrundlaget i N4 og denne bør således omfatte en vurdering af potentiel fortrængning fra området over tid som følge af realisering af projektet, herunder flere projekter (kumulative effekter), samt en potentiel påvirkning i perioder hvor arten er sårbar.</p>	<p>Ad. 1</p> <p>Det er korrekt at forslaget til kommuneplantillæg mangler en vurdering af, om planen kan beskadige eller ødelægge yngle- eller rasteområder for Bilag IV-arter. Det er dog i den til projektet og planerne udarbejdede miljøkonsekvensrapport vurderet, at naturtyper og arter på udpegningsgrundlaget for natura-2000-områderne og bilag IV-arter ikke påvirkes væsentligt af en realisering af kommuneplantillægget og lokalplanen.</p> <p>Forslaget til nyt udpegningsgrundlag var i offentlig høring fra 17. oktober til 15. november 2019. Dette er baggrunden for at forslag til det ændrede udpegningsgrundlag ikke har været inddraget i vurderingerne i miljøkonsekvensrapporten. Ændringen af udpegningsgrundlaget omfatter arter og naturtyper, der fjernes fra udpegningsgrundlaget (Bæklampret, Kystlaguner, Enårig strandengsvegetation, Forklit og Kystklitter med gråris) og arter og naturtyper, der tilføjes udpegningsgrundlaget. Arter og naturtyper, der foreslås tilføjet udpegningsgrundlaget, er Marsvin (1351) og Kystklitter med havtorn (2160).</p> <p>Råstoffer</p> <p>Håndteringen af bemærkningerne vedr. råstoffer henhører under Trafik-Bygge- og Boligstyrelsens resortområde, idet styrelsen varetager myndighedsrollen for de dele af projektet, der foregår på søterritoriet.</p>

Styrelsen gør opmærksom på, at der ikke er tilføjet fugle til udpegningsgrundlaget i F11.

Råstoffer

Det beskrives på s. 32 i miljøkonsekvensrapporten, at materialer fra uddybning ved kajanlæggene, så vidt muligt, skal anvendes til opfyldning af det nye landareal. I det tilfælde, at uddybningsmaterialerne ikke har tilstrækkelig kvalitet/mængde til opfyldningsopgaven, skal opfyldningen suppleres med materialer fra eksisterende marine råstofindvindings-områder.

Det skønnes på s. 144, at ca. 250.000 - 300.000 m³ af ca. 850.000 m³ uddybningsmaterialer kan genanvendes til opfyldning af det nye landareal, og den resterende mængde på 50.000 - 100.000 m³ skal hentes fra råstofgrave på land eller fællesområder på havet.

Miljøstyrelsen fremsætter på baggrund af det ovenstående ønske om, at det i miljøkonsekvensrapporten bliver belyst, i hvilke råstofindvindingsområder på havet denne indvinding forventes at foregå og hvilke væsentlige virkninger indvindingen af det estimerede behov på 50.000 – 100.000 m³ vil have på området øvrige forsyning med råstoffer.

Anfører, at det desuden ikke fremgår af miljøkonsekvensrapporten, hvad der ligger til grund for vurderingen af den genanvendelige mængde af uddybningsmaterialerne. Miljøstyrelsen mener derfor, at miljøkonsekvensrapporten bør belyse en alternativ situation, hvor det fulde behov for opfyldningsmaterialer opfyldes ved indvinding af råstoffer på havet - herunder hvilke råstofindvindingsområder der ønskes anvendt, samt hvilke

Overfladevandområder/Kystvand

Udledningen af overfladevand til havnebassin fra regnvandsafledningssystemet for nye befæstede arealer i forbindelse med drift af den nye Pier ved Østre Kaj er planlagt at foregå fra tre udløb, der afleder vand fra de nye belægnings, og fra ét afløb, der overvejende afleder vand, der opsamles på eksisterende belægnings.

Som anført i miljøkonsekvensrapporten etableres afløb med olieudskiller og sandfang.

Som udgangspunkt forventes overfladevandet at være rent. I ansøgningen: "Ramboll, 2019. Ansøgning om tilladelse til udledning af overfladevand fra Frederikshavn Havn, Nypier ved Østre Kaj. 2019-04-09", er anført at: "Orskovs oplag af materiel på kajen kan dog give anledning til kontakt med olieholdige produkter, og der kan opstå spild i forbindelse med transport. Som en worst case betragtning vurderes det derfor, at overfladevandets indhold af stoffer kan sammenlignes med indhold af stoffer i vejvand".

De forurenende stoffer er opdelt i:

- Suspenderet stof
- Tungmetaller
- Næringssalte
- Olieprodukter
- Organisk stof
- Salt til glatførebekæmpelse.

I henhold til ovennævnte ansøgning forventes, at koncentrationsniveauet i vejvandet følger typiske afløbskoncentrationer i Danmark, der er angivet i tabel 1.

væsentlige virkninger på områdets øvrige råstofforsyning projektet måtte have, hvis det fulde behov for opfyldningsmaterialer skal dækkes ved indvinding af råstoffer på havet.

Miljøstyrelsen ønsker desuden at gøre opmærksom på, at der ikke vil være nogen sikkerhed for, at der er tilgængelige ressourcer i nærliggende fællesområder, når der er behov for dem, idet der også er andre tilladelsesindehavere, der indvinder i samme indvindingsområder, og det ikke er muligt at reservere råstoffressourcerne til bestemte formål. Indvindingen i fællesområder foregår efter et "først til mølle" princip.

Overfladevandområder/Kystvand

Kvalitetselementerne ålegræs, bundfauna og klorofyl bruges til fastlæggelse af tilstanden i kystvandområder.

Det fremgår miljøkonsekvensrapporten at overfladevand fra projektområdet udledes gennem sandfang og olieudskillere til havnebassin – Nordlige Kattegat – Ålborg Bugt (225), og det vurderes i rapporten at miljøpåvirkningen fra udledning af overfladevand bl.a. på den baggrund at er ubetydelig.

Styrelsen mener at det er uklart hvad der menes med "ubetydelig". Mener at der skal foretages en miljøvurdering af, om udledningen af overfladevand til havnebassin giver anledning til et tilstandsskift for et biologisk kvalitetselement for kystvand Nordlige Kattegat – Ålborg Bugt (225) til en lavere tilstandsklasse.

Mener desuden at af hensyn til kvalitetselementerne i vandområdeplanerne: ålegræs, bundfauna og klorofyl bør

Parameter	Typiske koncentrationer i vejvand (mg/l)
Total suspenderet stof (TSS)	30 – 60
Total organisk stof (COD)	25 – 60
Total N	1,0 – 2,0
Total P	0,1 – 2,0
Cu	0,1 – 0,5
Pb	0,05 – 0,125
Zn	0,125 – 0,4

Tabel 1. Typiske koncentrationer af stoffer i vejvand. Kilde: Vejdirektoratets Vejregel om afvandingskonstruktioner, december 2009.

I ovennævnte ansøgning er den samlede stofudledning for de i alt fire udløb beregnet at være som anført i tabel 2.

Stofudledning					
	Vandmængde (m ³ /år)	BOD (kg/år)	COD (kg/år)	N (kg/år)	P (kg/år)
Udløb 1-4	25.746	154,5	1.287	35,3	12,9

Tabel 2 den samlede stofudledning i forbindelse med udledning af overfladevand fra Frederikshavn Havn i driftsfasen.

de dele af anlægsarbejdet, der medfører spild, foregå i perioden oktober til marts.

Grundvandsforekomster

Der er ikke i miljøkonsekvensrapporten taget stilling til Lov om vandplanlægning for så vidt angår grundvandsforekomster, og der er ikke redegjort for projektets påvirkning kemisk og kvantitativt på grundvandsforekomster. Dette er relevant, idet det i projektet angives, at der sandsynligvis vil blive foretaget mindre grundvandssænkninger. Dette er i miljøkonsekvensrapporten ikke specificeret nærmere.

Mener at der bør redegøres nærmere for grundvandssænkninger og den eventuelle påvirkning på grundvandsforekomster set i relation til den nærværende grundvandsforurening. Grundvandsforekomsternes tilstand fremgår af vandområdeplaner 2015-2021 og tilhørende MiljøGIS

(<http://miljoegis.mim.dk/cbkort?profile=vandrammedirektiv2-2016>).

Overfladevand fra kajen vil blive udledt direkte til havnebassinet, hvori det opblandes. Havnebassinet har fri forbindelse til slutrecipienten det Nordlige Kattegat, hvor der vil ske en yderligere opblanding af udledt overfladevand.

På baggrund af den begrænsede mængde af overfladevand ($m^3/år$) som udledes, den begrænsede samlede mængde ($kg/år$) af de enkelte stoffer, der udledes, samt forventet lave koncentration (mg/l) af stoffer som udledes med overfladevandet, vurderes der ikke at være risiko for målelig påvirkning af marin flora eller fauna uden for havneområdet i forbindelse med udledningen af overfladevand.

Således vurderes der ikke at ske nogen påvirkning af den overordnede økologiske tilstand for vandområdet, herunder påvirkning på nuværende økologiske tilstand for ålegræs, klorofyl, bundfauna, og påvirkning på miljøfarlige forurenende stoffer (MFS), ligesom der ikke vil ske påvirkning af den overordnede kemiske tilstand for vandområdet baseret på EU's liste over prioriterede stoffer.

Tilsvarende vurderes der ikke at være risiko for påvirkning af Hirsholmene, som er nærmeste Natura 2000-område, og ligger ca. 1,5 km nord/øst for Frederikshavn Havn.

Udledningen af overfladevandet vurderes således ikke at medføre skader eller forringelser af tilstanden i vandmiljøet eller at være til hinder for opfyldelse af målsætningen i Vandområdeplan 2015-2021, Kattegat.

Udledningen af overfladevand til havnebassin vil således ikke give anledning til et tilstandsskift for et biologisk kvalitetselement for kystvand Nordlige Kattegat – Ålborg Bugt (225) til en lavere tilstandsklasse.

Håndteringen af bemærkningerne vedr. påvirkning af ålegræs, bundfauna og klorofyl som følge af sedimentspild fra anlægsarbejdet henhører under Trafik-Bygge- og Boligstyrelsens resortområde, idet styrelsen varetager

	<p>myndighedsrollen for påvirkningen fra de dele af projektet, der foregår på søterritoriet.</p> <p>Grundvandsforekomster</p> <p>Det er anført i afgrænsningsnotatet, at der ikke findes anvendeligt grundvand i projektområdet. Som det er anført i miljøkonsekvensvurderingen kan der blive tale om mindre grundvandssænkninger ved ledningsarbejder. På det nuværende landanlæg vil det alene være ved tilslutningspunktet for det eksisterende ledningsanlæg. De eksisterende ledninger ligger over grundvandsspejl, så der vil kun ved etablering af dybdepunkter (f.eks. brønde) være behov for sænkning/fjernelse af grundvand, hvilket typisk vil ske ved lænepumpning med meget begrænset sænkning. På den baggrund af det i miljøkonsekvensrapporten vurderet at konsekvensen af dette arbejde er begrænset.</p> <p>Center for Teknik og Miljø indstiller:</p> <p>At kommuneplantillæggets side 1, 5. afsnit, 2 sidste sætninger ændres fra:</p> <p>”Det er vurderet, at projektet hverken i sig selv eller i forbindelse med andre planer og projekter vil påvirke natura-2000-områdets udpegningsgrundlag væsentligt. Miljøkonsekvensrapporten vedlægges som bilag”.</p> <p>Til</p> <p>”Det er vurderet, at projektet hverken i sig selv eller i forbindelse med andre planer og projekter vil påvirke natura-2000-områdets udpegningsgrundlag væsentligt. Det er desuden vurderet, at der ikke vil ske negativ påvirkning af bilag IV-arter. Miljøkonsekvensrapporten vedlægges som bilag”.</p>
--	---

<p>2. Erhvervsstyrelsen</p> <p>Dok. nr. 3812530, 3812537, 3812535, 3812533, 3812532,</p> <p>Gør indsigelse mod forslag til kommuneplantillæg nr. 15.67, da forslaget er i strid med nationale interesser – ”Fastholdelse og sikring af operations-, trænings- og uddannelsesaktiviteter for forsvaret.”</p> <p>Konkret er indsigelsen begrundet i at afgrænsningen af rammeområdet i forslag til kommuneplantillæg giver mulighed for en udvidelse af Nordre Mole, hvilket vil medføre en reduktion af indsejlingsbredden mellem Nordre og Søndre Mole. En reduktion af indsejlingsbredden vil medføre at Søværnets største enheder og allieredes større enheder ikke med sikkerhed kan anløbe Flådestation Frederikshavn samt vanskeliggøre besejlingen under dårlige vejrforhold.</p> <p>Efter Planlovens bestemmelser har indsigelsen den virkning, at planforslagene først kan vedtages endeligt, når der er opnået enighed mellem parterne om de nødvendige ændringer og Erhvervsstyrelsen skriftligt har frafaldet indsigelsen.</p>	<p>Ad. 2</p> <p>Forsvarsministeriets Ejendomsstyrelse har også fremsat indsigelse mod planerne med henvisning til påvirkning af besejlingsforholdene.</p> <p>Molehovedet på både Nordre og Søndre mole blev renoveret i 2014. I forbindelse med renoveringen blev molehovederne trukket længere mod hhv. syd og nord, for at give indsejlingen en større bredde. Den del af kommuneplantillæggets og lokalplanforslagets område, der ligger syd for Nordre Moles nuværende afgrænsning, svarer til Nordre Moles oprindelige afgrænsning mod syd, før renoveringen.</p> <p>Arealet mellem nuværende og tidligere placering af Nordre Molehoved er i forvejen lokalplanlagt og omfattet af den gældende lokalplan FRE.14.01.02 ”Nordhavnen” fra 1995. Det giver derfor ikke umiddelbart mening at imødekomme indsigelsen ved at udtage de pågældende arealer af forslag til kommuneplantillæg og lokalplan, da den eksisterende lokalplan i så fald stadig vil være gældende og teoretisk set vil kunne udnyttes. Det skal dog kraftigt understreges, at der ingen planer er om at flytte det nordre molehoved længere mod syd.</p> <p>På baggrund af det ovenstående er der indgået en aftale med Erhvervsstyrelsen og Forsvarsministeriets Ejendomsstyrelse om at der i forbindelse med den endelige vedtagelse af planerne foretages ændringer, der sikrer, at molehovedet ikke vil kunne placeres længere mod syd end den nuværende placering. Forsvaret har den 17. december 2019 tilkendegivet, at man ophæver indsigelsen under forudsætning af, at kommunen foretager de ændringer der er nævnt under ”Ad 2” og ”Ad 3”. På tilsvarende forudsætninger er Erhvervsstyrelsens indsigelse frafaldet den 19. december 2019 under forudsætning af at der foretages de i indstillingen anførte ændringer.</p>
---	--

	<p>Center for Teknik og Miljø indstiller: At der efter lokalplanens § 7.1 tilføjes ny § 7.2:</p> <p>”7.2. Nordre molehoved</p> <p>Nuværende afgrænsning af Nordre Molehoved mod syd skal fastholdes, således at havneindsejlingens bredde ikke formindskes. Jf. kortbilag B. Bestemmelsen skal ikke være til hinder for en forøgelse af indsejlingens bredde”.</p> <p>Og at nuværende § 7.2 ændres til § 7.3, 7.3 til 7.4 osv.</p> <p>Placeringen af det nordre molehoved angives desuden på kortbilag B</p>
<p>3. Forsvarsministeriets Ejendomsstyrelse</p> <p>Dok. nr. 3813617, 3813618, 3813619, 3813620</p> <p>Gør indsigelse mod at lokalplanforslaget giver mulighed for en udvidelse af Nordre Mole samt opførelse af enkelte bygningsdele i en større højde end 20 meter.</p> <p>Henviser til at en udvidelse af Nordre Mole mod syd vil medføre en reduktion af indsejlingsbredden og medføre, at søværnskommandoens enheder og allieredes større enheder ikke med sikkerhed kan anløbe Flådestation Frederikshavn. Reduceringen vil desuden vanskeliggøre besejlingen under dårlige vejrforhold. Anmoder på denne baggrund om at afgrænsningen af lokalplanområdet mod vest skal følge forløbet af den eksisterende nordre mole.</p>	<p>Ad. 3</p> <p>Vedr. Placering af Nordre molehoved; se ”Ad 2”</p> <p>Det er en forudsætning for forsvarets frafaldelse af indsigelsen, at de i indstillingen anførte ændringer foretages.</p> <p>Forsvarets Ejendomsstyrelse fremsatte også i forbindelse med projektets/planlægningens foroffentligheds-/scoping-fase forslag om gennemførelse af en UXO-survey.</p> <p>Der er ikke i forbindelse med tidligere uddybningsarbejder eller havneudvidelse i Frederikshavn Havn fundet ammunition eller andre farlige genstande. I forbindelse med den seneste havneudvidelse blev der uddybet og opgravet ca. 5,7 mio. m³ sand over et stort areal i havnen, jf. nedenstående figurer, der viser den seneste havneudvidelse.</p>

Henviser til at Flyverkommandoens helikoptere har landingsplads på Flådestation Frederikshavn. I denne sammenhæng vurderer Forsvarets Ejendomsstyrelse at lokalplanens § 5.3, der giver mulighed for at opføre bebyggelse i større højde end 20 meter, kan have betydning for anvendelsen af landingspladsen. Foreslår på denne baggrund at lokalplanforslagets § 5.3 suppleres med det følgende:

”Bygningshøjder:

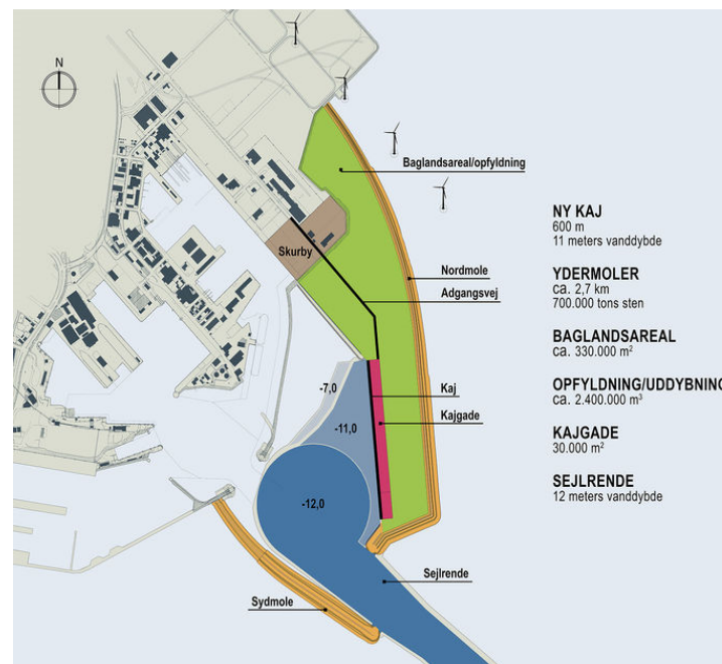
Enkelte bygningsdele, herunder losseanlæg, skorstene, dokaanlæg, kraner, master og lignende med en højde på over 45 meter over terræn skal forsynes med luftafmærkning i form af hindringslys. Lyset skal etableres som fast rødt lavintensitetslys på hindringens højeste punkt og være synligt hele horisonten rundt. Lyset skal være aktivt hele døgnet året rundt. Luftafmærkningen skal forinden opsætning godkendes af Forsvarsministeriets Ejendomsstyrelse.”

Finder desuden at der bør tilføjes følgende bestemmelse til lokalplanforslagets § 7.2:

”Bevægelige konstruktioner:

Bevægelige konstruktioner og flydedokke, herunder kraner m.v. med en højde over 45 meter over terræn skal forsynes med luftafmærkning i form af hindringslys, Lyset skal etableres som fast rødt lavintensitetslys på hindringens højeste punkt og være synligt hele horisonten rundt. Lyset skal være aktivt hele døgnet året rundt. Luftafmærkningen skal forinden opsætning godkendes af Forsvarsministeriets Ejendomsstyrelse”.

ETAPE 1



Og at der tilføjes bestemmelser om at Frederikshavn Kommune kun kan dispensere fra bestemmelserne i §§ 5.3 og 7.2 om luftafmærkning med accept fra Forsvarsministeriets Ejendomsstyrelse, jf. Planlovens § 19, stk. 3.

Oplyser at Forsvarskommandoen har kendskab til tidligere fund af rester af ammunition eller genstande der kan være farlige (UXO) i området. Foreslår på denne baggrund at der forud for gennemførelsen af arbejder på eller ved havbunden gennemføres en såkaldt UXO-survey, for at klarlægge, om der er farlige genstande i havbunden. Finder i denne sammenhæng at der i lokalplanens afsnit "Tilladelser fra andre myndigheder" bør indsættes et nyt delafsnit med overskriften "Ammunitionsrester m.v." med følgende ordlyd:

"Hvis der under forundersøgelser eller etableringsarbejde i forbindelse med arbejde på eller i havbunden konstateres rester af ammunition eller uidentificerede genstande, der kan være farlige (UXO), skal arbejdet midlertidigt standses, og der skal tages kontakt til Forsvarets Operationscenter, Aarhus, jf. § 14 i Lovbekendtgørelse nr. 1351 af 29. november 2013 om sikkerhed ved entreprenørarbejde og andre aktiviteter m.v. i danske farvande.

ETAPE 2



I forbindelse med den seneste havneudvidelse blev der fundet et hammerhoved, der bruges i forbindelse med arbejdet med at søge efter miner. Det nye anlæg etableres inden for rammerne af eksisterende havneområder, hvor der er gennemført betydelige anlægsarbejder siden 1945, herunder fjernelse af gamle dækmoleanlæg, regelmæssige oprensninger i indre forhavn, etablering af nye dækværker og uddybninger i forbindelse med havneudvidelsen. Frederikshavn Havn har aldrig i denne periode fundet farlige genstande.

Der er på den baggrund ikke vurderet at være behov for gennemførelse af en forudgående undersøgelse og en undersøgelse vurderes af Rambøll, der er havnens rådgiver at være et alt for omfattende og unødigt arbejde.

Såfremt der i anlægsfasen mod forventning måtte blive fundet farlige genstande, vil arbejdet blive indstillet.

	<p>Center for Teknik og Miljø indstiller:</p> <ul style="list-style-type: none">- At lokalplanens § 5.3 tilføjes et ekstra afsnit: "Såfremt der etableres bygninger eller andre anlæg med en højde på over 45 meter over terræn, skal disse forsynes med luftafmærkning i form af hindringslys. Lyset skal etableres som fast rødt lavintensitetslys på hindringens højeste punkt og være synligt hele horisonten rundt. Lyset skal være aktivt hele døgnet året rundt. Luftafmærkningen skal forinden opsætning godkendes af Forsvarsministeriets Ejendomsstyrelse."- At lokalplanens § 7.2 tilføjes et ekstra afsnit: "Bevægelige konstruktioner og flydedokke, herunder kraner m.v. med en højde over 45 meter over terræn, skal forsynes med luftafmærkning i form af hindringslys. Lyset skal etableres som fast rødt lavintensitetslys på hindringens højeste punkt og være synligt hele horisonten rundt. Lyset skal være aktivt hele døgnet året rundt. Luftafmærkningen skal forinden opsætning godkendes af Forsvarsministeriets Ejendomsstyrelse".- At lokalplanens § 12.1 ændres fra: "12.1 Uanset foranstående bestemmelser må der ikke foretages ændringer af eksisterende lovlige forhold, før der er opnået tilladelse hertil fra - Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen til anlægsarbejder på søterritoriet." <p>Til</p>	
--	---	--

	<p>”12.1 Uanset foranstående bestemmelser må der ikke foretages ændringer af eksisterende lovlige forhold, før der er opnået tilladelse hertil fra</p> <ul style="list-style-type: none">- Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen til anlægsarbejder på søterritoriet.- Hvis der under forundersøgelser eller etableringsarbejde i forbindelse med arbejde på eller i havbunden konstateres rester af ammunition eller uidentificerede genstande, der kan være farlige (UXO), skal arbejdet midlertidigt standses, og der skal tages kontakt til Forsvarets Operationscenter, Aarhus, jf. § 14 i Lovbekendtgørelse nr. 1351 af 29. november 2013 om sikkerhed ved entreprenørarbejde og andre aktiviteter m.v. i danske farvande.” <p><u>At lokalplanens § 14.2 tilføjes et ekstra afsnit:</u></p> <p>”Efter Planlovens § 19, stk. 3 kan kommunen kun meddele dispensation fra bestemmelsen om luftafmærkning og indsejlingens bredde med accept fra Forsvarsministeriets Ejendomsstyrelse.”</p>	
--	--	--

<p>4. Søfartsstyrelsen</p> <p>Dok. nr. 3816669</p> <p>Har ikke bemærkninger til miljøkonsekvensrapporten. Henviser til at reglerne i Bekendtgørelse om sejladsikkerhed ved entreprenørarbejder og andre aktiviteter i danske farvande forudsætter at Søfartsstyrelsen involveres inden anlægsarbejdet igangsættes.</p>	<p>Ad. 4</p> <p>Ingen bemærkninger.</p> <div style="border: 1px solid black; padding: 5px; margin-top: 10px;"> <p>Center for Teknik og Miljø indstiller:</p> <p>-at Søfartsstyrelsens bemærkninger tages til efterretning. Forholdet varetages af Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen.</p> </div>
<p>5. Stena Line Scandinavia, Göteborg</p> <p>Dok. nr. 3798551 og 3798552</p> <p>Stiller spørgsmålstejn ved hensigtsmæssigheden i planen, da rederiet vurderer, at udformningen af projektet med etablering af en ny kaj over for færgelejerne vil komme til at begrænse færgernes manøvrer muligheder. Henviser i den forbindelse til at der</p> <ul style="list-style-type: none"> • Ved færgernes manøvrer i bassinet vil der være ingen eller i hvert fald meget små sikkerhedsmarginaler, set i forhold til afstanden til den nye kaj og eventuelle fartøjer, der ligger fortøjet ved kajen. • Sker en fysisk indskrænkning af havnens plads til manøvrering. • Ikke vil være tilstrækkelig manøvreplads til de af rederiet ønskede større fartøjer. 	<p>Ad. 5</p> <p>Frederikshavn Havn har i januar 2020 gennemført en Full Mission Simulering af besejlingsforhold ved etablering af det nye pieranlæg. Simuleringen er gennemført i en skibssimulator hos FORCE Technology i Lyngby. Der er gennemført besejlings-simulering af forskellige scenarier af relevante anløb og afgang med forskellige skibsstørrelser og -typer under kritiske vejrforhold. Scenarierne er sammensat sammen med Stena Line, Lodser og Havnevagten ved Frederikshavn Havn. Simuleringen af besejling til færgehavnen er gennemført både med de eksisterende færgetyper samt en større fremtidig færgetype. Simulering af besejling til Nordhavn er gennemført med den største skibstype som forventes at anløbe, både nu og i fremtiden.</p> <p>Der er nu gennemført de beskrevne sejlads-simuleringer. Simuleringerne har vist, at der ved den skitserede placering af pier og flydedokke er udfordringer med besejlingsforholdene og manøvrer mulighederne i havnebassinet. Frederikshavn Havn har i en dialog med Stena Line og Stena Recycling fundet frem til en ændring af projektet, der imødekommer disse forhold og ikke i samme grad påvirker besejlingsforholdene. Ved ændringen er pieren gjort væsentligt smallere og kortere. Pieren er skubbet ca. 14 meter mod øst og</p>

den sydligste ende af pieren er drejet ca. 20 meter mod nord. Rambøll har udarbejdet et notat med en vurdering af de miljømæssige konsekvenser i forhold til de ovennævnte mindre ændringer af det projekt og plangrundlag, der er beskrevet i miljøkonsekvensrapport og forslag til nyt plangrundlag. Notatet er vedlagt som bilag 1 til høringsnotatet. Udtalelse fra Stena Line er vedlagt som bilag 2 til høringsnotatet.

På baggrund af en gennemgang af forholdene i det udarbejdede notat og vurdering af sagen i øvrigt konkluderer Center for Teknik og Miljø at de berørte miljøforhold er tilstrækkeligt belyst i den foreliggende miljøkonsekvensrapport. Det vurderes herunder at de mindre justeringer, der er nødvendige, for at etablere tilfredsstillende besejlingsforhold for Stena Line og til Nordhavn, ikke medfører miljøkonsekvenser ud over det, der allerede er beskrevet og vurderet i miljøkonsekvensrapporten.

De nødvendige justeringer i udformningen af projektet kan udføres inden for rammerne af det foreliggende planforslag. For at sikre sammenhæng mellem den ændrede projektudformning og lokalplanen indstilles det, at lokalplanområdet indskrænkes ved at justere den vestlige afgrænsning, så denne modsvarer den ændrede placering af det nye pieranlæg (ændringen er vist på høringsnotatets bilag 3).

Ud over dette har Stena Line et ønske om at det nuværende nordre molehoved fjernes, for at forbedre besejlingsforholdene. Frederikshavn Havn er indstillet på at imødekomme ønsket og er i færd med at klarlægge, om fjernelsen kan udføres i forbindelse med realiseringen af det nye havne- og værftsområde eller om det realiseres senere.

Center for Teknik og Miljø indstiller:

At lokalplanens område indskrænkes som vist på høringsnotatets bilag 3.

	<p>At der ud over det ovennævnte ikke foretages ændringer i planforslagene-</p>
<p>6. Stena Recycling A/S, Frederikshavn</p> <p>Dok. nr. 3814851</p> <p>Ønsker at sikre sig, at virksomheden fortsat vil have fri adgang til Nordhavnen i forbindelse med udsejlingen af skrot fra virksomheden.</p>	<p>Ad. 6</p> <p>De foretagne sejlads-simuleringer har vist at der ikke vil opstå problemer med besejlingen af nordhavnen.</p> <p>Se desuden ad 5.</p> <p>Center for Teknik og Miljø indstiller:</p> <p>At der ikke foretages ændringer i planforslagene-</p>

<p>7. Kystmuseet, Frederikshavn</p> <p>Dok. nr. 3826492</p> <p>Kystmusset har ingen bemærkninger til projektet, men gør opmærksom på Museumslovens § 29h, der stiller krav om at såfremt der under et anlægsarbejde eller en aktivitet på havbunden findes spor af fortidsminder eller vrag som er omfattet af lovens bestemmelser, skal fundet anmeldes til Kulturministeren og arbejdet skal standses.</p>	<p>Ad. 7</p> <p>Ingen bemærkninger.</p> <p>Center for Teknik og Miljø indstiller:</p> <p>At bemærkningerne tages til efterretning.</p>
--	--

Notat 10. februar 2020

Supplerende oplysninger til miljøkonsekvensrapport Nyt Havne- og Værftsområde i Frederikshavn Havn

Dette notat indeholder en vurdering af de miljømæssige konsekvenser i forhold til mindre ændringer af projektet for et nyt havne- og værftsområde på Frederikshavn Havn, der er beskrevet i nyt plangrundlag og miljøkonsekvensrapport.

De supplerende oplysninger i notatet har derved ophæng i miljøvurderingslovens¹ §§ 20 og 25 samt § 9 i bekendtgørelse om VVM af erhvervshavne² og redegør for de miljømæssige konsekvenser til brug for en tilladelse jf. miljøvurderingslovens § 25 og § 3 i bekendtgørelse om VVM af erhvervshavne. Notatet sikrer, at en beslutning om at meddele tilladelse hviler på et tilstrækkeligt oplyst grundlag jf. miljøvurderingslovens § 20 og § 9 i bekendtgørelse om VVM af erhvervshavne.

I den offentlige høring, jf. miljøvurderingslovens § 35 og bekendtgørelse om VVM af erhvervshavne § 10, der forløb fra 4. september til 30. oktober 2019, er der kommet høringssvar fra Stena Line og Stena Recycling i forhold til besejlingsforhold.

SIMULERINGER TIL VURDERING AF BESEJLINGSFORHOLD

Frederikshavn Havn har fået foretaget en simulering, dels af det vurderede projekt i miljøkonsekvensrapporten og dels af et tilrettet projekt, hvor havne- og værftsområdet er mindsket, jf. Figur 1. Stena Line deltog de første to dage, hvor der blev sejlet med Stenas færger, mens DanPilot deltog den tredje dag, hvor der blev sejlet med tankskib ind til Nordhavnen, dvs. øst om det aktuelle projekt.



Figur 1. De to layout, som der blev foretaget simuleringer ud fra. Det vurderede projekt i miljøkonsekvensrapporten (tv) og det tilrettede projekt (th).

¹ Lov om miljøvurdering af planer og programmer og af konkrete projekter (VVM), LBK nr 1225 af 25/10/2018

² Bekendtgørelse om vurdering af virkning på miljøet (VVM) af projekter vedrørende erhvervshavne og Københavns Havn samt om administration af internationale naturbeskyttelsesområder og beskyttelse af visse arter for så vidt angår anlæg og udvidelse af havne, BEK nr 450 af 08/05/2017

I forhold til besejlingsforholdene øst om det nye havne- og værftsområde viste simuleringerne, at det er muligt at navigere med en tanker øst om det nye havne- og værftsbassin, og der forekom ingen problemer med dette, heller ikke når der lå et fartøj til kaj ved firmaet Mars.

I forhold til besejlingsforholdene for Stena Line blev simuleringen udført med de to eksisterende færger Stena Saga og Stena Jutlantica, samt en planlagt større færge. Simuleringen viste, at det tilrettede projekt er en smule bedre end det vurderede projekt i miljøkonsekvensrapporten, da det giver færgerne mere plads. Ud fra simuleringerne blev det anbefalet at fjerne det eksisterende molehoved, for at forbedre besejlingen, hvilket Frederikshavn Havn er indstillet på og er i gang med at afklare, om fjernelsen kan udføres i forbindelse med realiseringen af det nye havne- og værftsområde eller om det realiseres senere. Det er muligt at navigere med færgerne ved begge projektlayouts, dog gav det problemer for Stena Lines ene færge ved sejladsen med sydvestenvind i den situation, hvor der lå et skib ved skibskajen.

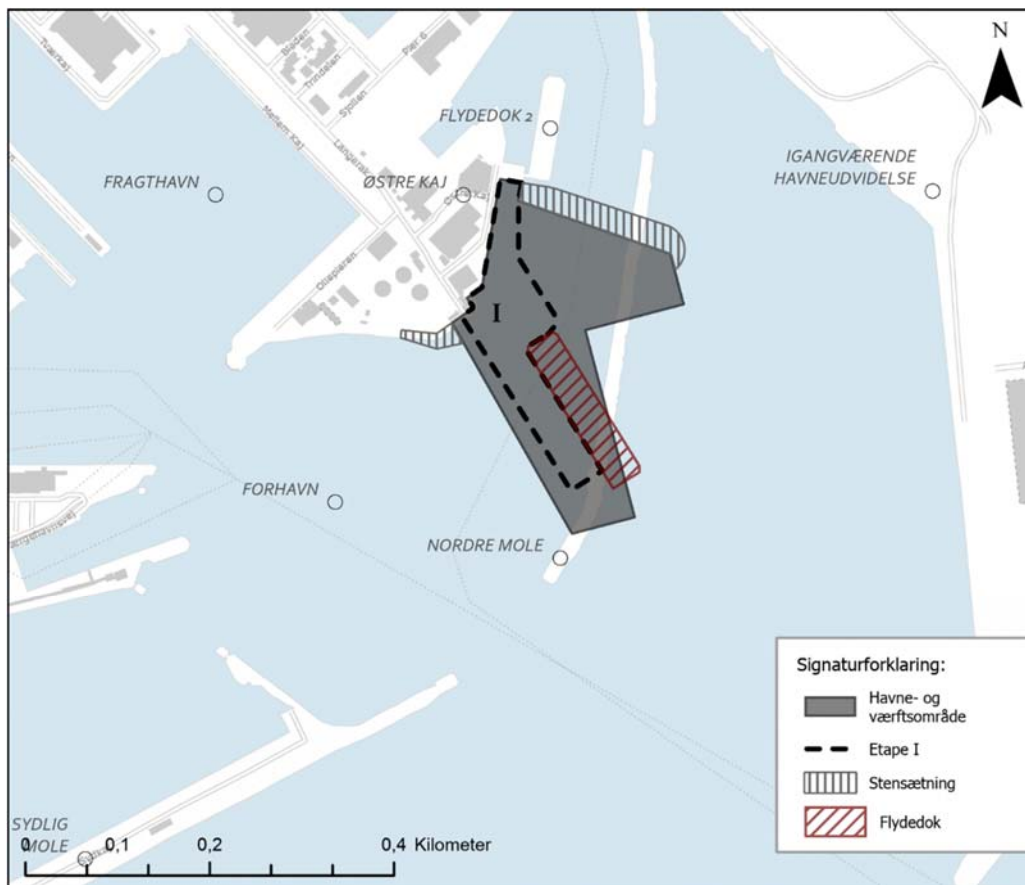
Med udgangspunkt i simuleringen er Frederikshavn Havn og Stena Line blevet enige om at dreje pieren 20 meter mod øst i forhold til det tilrettede projekt, der blev udført simuleringer ud fra. Dette tilgodeser Stena Lines høringssvar og giver sammen med en fjernelse af molehovedet, Stena Line betydelig mere manøvreplads både i det nuværende svajebassin og i det nye svajebassin i det nye havneafsnit. Såfremt der ligger et skib ved skibskajen, og vinden er uhensigtsmæssig ift. den givne færge, flytter Frederikshavn Havn skibet, så færgen kan sejle ud.

Drejning af pieren vurderes ikke at have afgørende betydning for den uproblematisk besejling øst om det nye havne og værftsområde.

I forhold til det vurderede projekt i miljøkonsekvensrapporten omfatter projektændringerne det følgende jf. Figur 2:

- en forskubbelse af skibskajen mod øst på ca. 14 meter.
- en drejning af den sydlige del af pieren med 20 meter.
- en tilpasning af havne- og værftsområdet, hvor pieren er gjort ca. 47 meter kortere og 40-70 meter smallere, så pieren i højere grad får en rektangulær udformning.

Derudover vil der ske en fjernelse af molehovedet på sigt.



Figur 2. Ændring i projektet ved etape 1 (stiplet linje).

Projektet på Figur 2 viser en realisering af etape 1. En efterfølgende etape 2 vil i omfang og geografi fortsat holde sig inden for det vurderede projekt i miljøkonsekvensrapporten. Som det fremgår af figur 2, vil det ændrede projekt betyde, at der kan være forskellige alternativer til en fortøjning af den anden flydedok i forhold til miljøkonsekvensrapporten. Til fortøjning af flydedokkene etableres der stadig dog d'alber mellem de to flydedokke. Der kan jf. miljøkonsekvensrapporten byttes om på placeringen af de to flydedokke, såfremt det vurderes at være hensigtsmæssigt.

Omkring flydedokkene skal der ske uddybning, som beskrevet i miljøkonsekvensrapporten. Uddybningsdybden og mængderne vil omfatte nogenlunde samme niveau.

Omfanget af aktiviteterne i driftsfasen er lig det, der er beskrevet i miljøkonsekvensrapporten. Det er derved stadig muligt at fortøje skibe langs skibskaj mod vest.

De tre alternativer til etape 2 er, som vist på Figur 3, alle beliggende inden for den geografiske udstrækning af lokalplanforslag FRE.H.14.17.01. Alternativerne vurderes ligeledes alle at være i overensstemmelse med lokalplanforslagets bestemmelser.



Figur 3. Alternativer til etape 2, der alle kan rummes inden for lokalplanforslag FRE.H.14.17.01 (afgrænsning vist med rød streg).

Det vælges at tilrette lokalplangrænsen i forhold til det tilrettede projekt, så lokalplanområdet mindskes mod vest, og følger den nye placering af skibskajen, markeret med sort stiplet streg på Figur 3.

I det nedenstående fremgår supplerende oplysninger i form af en vurdering på de miljømæssige konsekvenser ved at foretage ovenstående ændringer i forhold til det projekt, der er vurderet på i *miljøkonsekvensrapport Nyt Havne- og Værftsområde i Frederikshavn Havn*. Der er i notatet foretaget vurderinger af de samme miljøemner som i miljøkonsekvensrapporten.

LANDSKAB

Selvom størrelsen på det opfyldte areal mindskes, vil projektet stadig omfatte de samme anlægsaktiviteter, og længden på anlægsfasen vurderes at være i samme størrelsesorden. På den baggrund vurderes påvirkningerne fra ændringen stadig at have samme begrænsede konsekvens som det vurderede projekt i miljøkonsekvensrapporten.

Den største påvirkning i driftsfasen er i miljøkonsekvensrapporten vurderet at stamme fra kraner og skibe i flydedokkene. Der vil stadig være behov for samme antal kraner ved flydedokkerne og samme størrelser på skibene i flydedokkene. At flydedokkene drejes en smule, vurderes ikke at ændre på omfanget af miljøpåvirkningen og dermed vurderingen i miljøkonsekvensrapporten.

VANDKVALITET

Grundet et mindre opfyldt areal vil der være en ubetydelig ændring i sedimentspild og deraf af sedimentspredning i anlægsfasen. Konsekvenserne vil fortsat være begrænsede og ubetydelige, som beskrevet i miljøkonsekvensrapporten.

KLIMA

Under emnet klima er der kun vurderet på påvirkninger i driftsfasen i miljøkonsekvensrapporten.

Da der stadig vil foregå den samme mængde af aktiviteter i driftsfasen, vurderes konsekvenserne at være i samme omfang som vurderet i miljøkonsekvensrapporten, dvs. begrænset. Risiko for havvandsstigninger vurderes ikke at ændre sig med ændring af projektet, da topkoten på skibskaj og dokkaj vil være uændret og der vil stadig benyttes de samme materialer, der er egnet til havnebyggeri. Konsekvensen vurderes derfor stadig at være begrænset.

JORDBUND

Grundet et mindre opfyldt areal vil der være en ubetydelig ændring i sedimentspild og deraf af sedimentspredning i anlægsfasen. Konsekvensen vil derfor være lig det vurderede projekt i miljøkonsekvensrapporten. Konsekvensen vurderes derfor stadig at være begrænset.

BIODIVERSITET (MARIN)

Grundet et mindre opfyldt areal vil der være en ubetydelig ændring i sedimentspild og deraf af sedimentspredning i anlægsfasen. Dette betyder en ubetydelig positiv ændring af påvirkningen af bundflora.

Omkredsen af det nye havne- og værftsområde vil mindskes, hvilket vil resultere i lidt mindre spuns og deraf mindre ramning. Dette betyder en mindre påvirkning af havpattedyr. Påvirkningen af Natura2000-området og bilag IV-arter er i miljøkonsekvensrapporten vurderet til at være ikke væsentlig, og der vurderes det samme for ændringen.

Påvirkningen af erstatningsrev som følge af spredning af forurenende stoffer vurderes at blive marginal bedre i forhold til ændring i sedimentspild og deraf af sedimentspredning. Konsekvensen vurderes dog stadig at være moderat.

Driftsfasen vil ikke give anledning til en anden miljømæssige påvirkning ved ændringen, da et mindsket opfyldt areal ikke vil påvirke Natura 2000-områder, hvor det nærmeste ligger ca. 1,4 km fra projektområdet. Der vurderes stadig at være en ubetydelig konsekvens ift. strøm og sedimentationsforhold, da det overordnede billede af strøm og sedimentationsforhold ikke vurderes at ændre sig ved projektændringen.

BIODIVERSITET (TERRESTISK)

Mængden af emissioner ændres ikke ved den ønskede projektændring, hvorfor påvirkningen af Natura 2000-områdets udpegningsgrundlag er den samme som beskrevet i miljøkonsekvensrapporten og således fortsat ikke væsentlig.

RESSOURCEEFFEKTIVITET

I anlægsfasen vil der være brug for færre ressourcer, da havne- og værftsområdet mindskes.

Affaldsmængderne i anlægsfasen vurderes at være i samme størrelsesorden, som det vurderede projekt i miljøkonsekvensrapporten.

En projektændring vil ikke ændre på produktionen af affald og forbruget af ressourcer i driftsfasen, da omfanget af aktiviteter vil være i samme størrelsesorden. Samlet vurderes miljøkonsekvenserne derfor at være begrænset, ligesom det vurderede projekt i miljøkonsekvensrapporten.

MENNESKERS SUNDHED (STØJ OG VIBRATIONER SAMT LUFT)

Da omkredsen af det nye havne- og værftsområde mindskes, vil det resultere i lidt mindre spuns og deraf mindre ramning og dermed mindre påvirkning af de omkringboende. Konsekvensen vurderes stadig at være ubetydelig.

Driftsfasen vil ikke ændre sig, hvorfor det vurderes at være samme miljøkonsekvens, som ved det vurderede projekt i miljøkonsekvensrapporten.

SAMLET VURDERING

Samlet vurderes den ønskede ændring at have samme miljøkonsekvenser, som det vurderede projekt i miljøkonsekvensrapporten. Ved enkelte miljøemner vurderes det, at der sker en lille reduktion af de negative konsekvenser fra miljøpåvirkningerne, idet det opfyldte areal mindskes.

Ændringen er dermed af et så begrænset omfang, at det ikke bør give anledning til en fornyet høring af offentligheden eller berørte myndigheder. Ændringen vurderes dermed ikke at være omfattet af bekendtgørelse om VVM af erhvervshavne § 10, stk. 2, da nærværende notat indeholder supplerede oplysninger og vurderes ikke at være af et sådant omfang, at det kategoriseres som en egentlig supplerede miljøkonsekvensrapport.

Fra: Michaelsen Tony <tony.michaelsen@stenaline.com>
Dato: 28. januar 2020 kl. 12.25.48 CET
Til: Mikael Jentsch <MIJN@frederikshavn.dk>
Cc: Mikkel Seedorff Sørensen <ms@pof.dk>
Emne: Stena Line vs port development Frederikshavn

Dear Mikael,

Further to the complaint filed by Stena Line on the planned development of the port in Frederikshavn and the safety concerns brought forward, Stena Line and Port of Frederikshavn have today found a common ground for how to solve the issues. A signed agreement will be in place shortly with all relevant details ensuring a continued safe and undisturbed operation for Stena Line in the port of Frederikshavn. With that in place Stena Line will withdraw its complaint allowing for the development process to continue.

Kind Regards

Tony Michaelsen

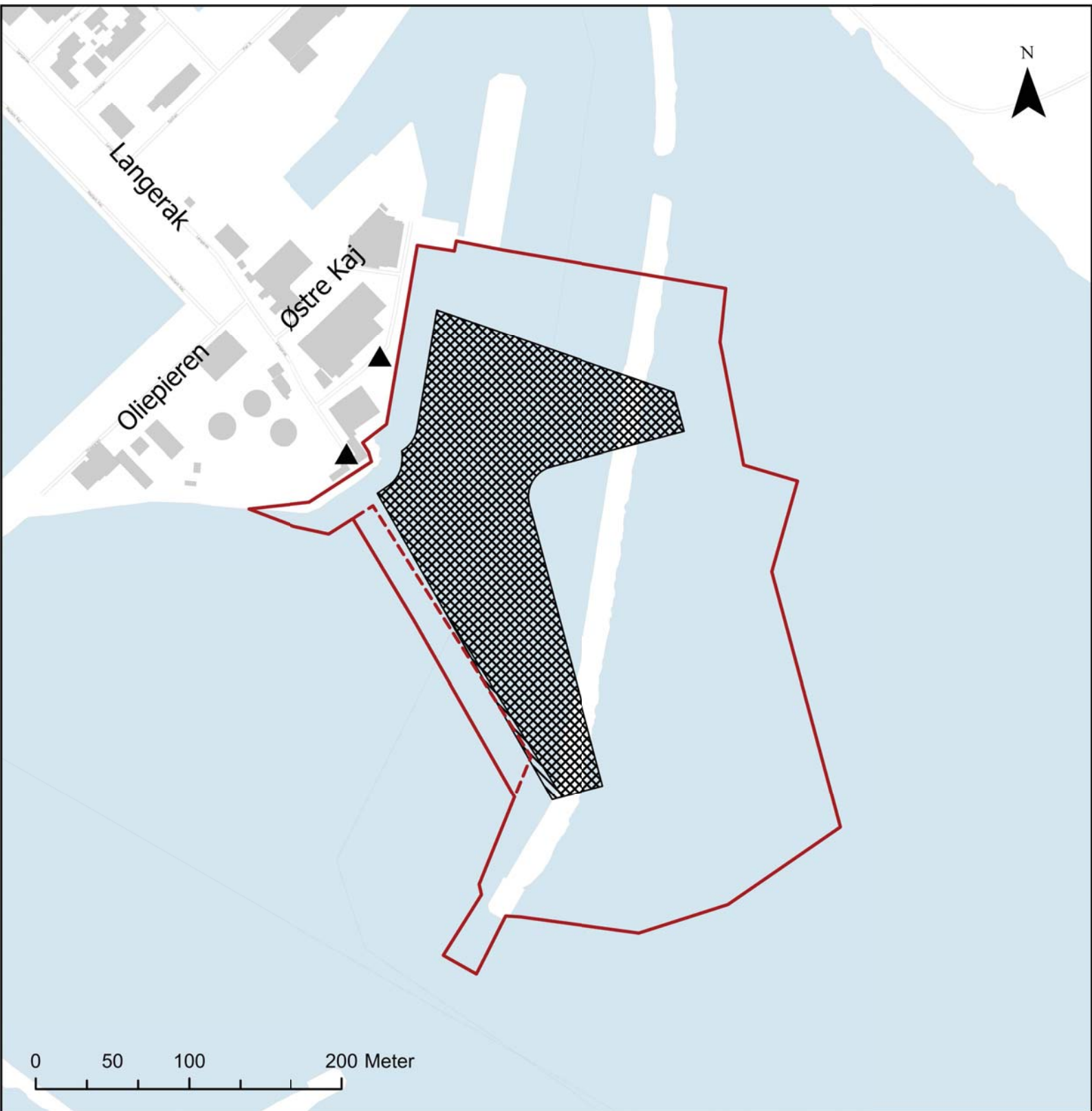
Route Director Region Denmark

Stena Line Scandinavia AB

Mobil +46739421748
E-post tony.michaelsen@stenaline.com

Internet www.stenaline.se





Signaturforklaring:

-  Lokalplangrænse
-  Byggefelt
-  Tilrettet lokalplangrænse
-  Tilrettet byggefelt
-  Vejadgang

Områdets anvendelse

Lokalplan FRE.H.14.17.01
Udvidelse af Frederikshavn Havn ved Østre Kaj
Målforhold: 1:4.000

Høringsnotat

**i forbindelse med offentlighedsfasen af
miljøkonsekvensrapporten for nyt havne- og værftsområde i
Frederikshavn Havn**

Indkomne høringssvar	Bemærkninger og vurderinger
<p>1. Miljøstyrelsen</p> <p>Miljøstyrelsen har bemærkninger til følgende emner:</p> <p><u>Natura 2000-beskyttelse og bilag IV-arter</u></p> <p>Miljøstyrelsen oplyser, at der pt. er et opdateret udpegningsgrundlag i høring for N4, hvilket bl.a. betyder, at bilag IV-arten Marsvin, samt flere habitatnaturtyper, skal indgå i væsentlighedsvurderingen for udpegningsgrundlaget i N4 og at denne således bør omfatte en vurdering af potentiel fortrængning fra området over tid som følge af realisering af projektet, herunder flere projekter (kumulative effekter), samt en potentiel påvirkning i perioder hvor arten er sårbar. Miljøstyrelsen gør opmærksom på, at der ikke er tilføjet fugle til udpegningsgrundlaget i F11.</p>	<p>Ad. 1</p> <p>Miljøstyrelsen bemærker, at der p.t er forslag til opdateret udpegningsgrundlag for det nærmeste Natura 2000-område i høring, hvilket betyder, at marsvin og flere habitatnaturtyper skal indgå i væsentlighedsvurderingen.</p> <p>Svar: Forslaget til nyt udpegningsgrundlag er i offentlig høring fra 17. oktober til 15. november 2019, og det er baggrunden for at forslag til det ændrede udpegningsgrundlag ikke har været inddraget i vurderingerne i miljøkonsekvensrapporten. Ændringen af udpegningsgrundlaget omfatter arter og naturtyper, der fjernes fra udpegningsgrundlaget (Bækklampret, Kystlaguner, Enårig strandengsvegetation, Forklit og Kystklitter med gråris) og arter og naturtyper, der tilføjes udpegningsgrundlaget. Arter og naturtyper, der foreslås tilføjet udpegningsgrundlaget, er Marsvin (1351) og Kystklitter med havtorn (2160). Væsentlighedsvurderingen er en del af miljøkonsekvensrapporten, der har været i høring, og derfor foretages der ikke ændringer heri. I det nedenstående foretages der derfor en vurdering af påvirkning af Marsvin (1351) og Kystklitter med havtorn (2160) for at få disse vurderet ift. deres fremtræden på udpegningsgrundlaget.</p> <p>Marsvin er beskrevet i miljøkonsekvensrapportens afsnit 11.2.2 og påvirkningen i forhold til artens yngle- og rastesteder (jævnfør habitatdirektivets bilag IV) er vurderet i afsnit 11.4.1 (for såvidt angår støj og sedimentspredning i anlægsfasen) og afsnit 11.5.1 (påvirkning af marine naturtyper som yngle- og rastesteder for marsvin i driftsfasen). Det vurderes samlet, at yngle- og rastesteder for marsvin ikke bliver ødelagt eller</p>

beskadiget i anlægs- eller driftsfasen. Hvis marsvin optages på udpegningsgrundlaget for Natura 2000-området skal dette suppleres med en vurdering af, om der vil være en væsentlig påvirkning af marsvin, herunder også marsvins fourageringsområder og om fødegrundlaget for marsvin vurderes at blive påvirket. Bevaringsstatus for marsvin i den marine atlantisk region er gunstig¹. Da projektet ikke fører til en væsentlig påvirkning af den marine natur, hvor marsvin har levested, og da yngle- og rastesteder ikke vurderes at blive påvirket vurderes det samlet, at der ikke sker en væsentlig påvirkning af marsvin eller dennes bevaringsstatus. Denne vurdering omfatter også en potentiel fortrængning over tid som følge af realisering af projektet.

Den samlede påvirkning af fødegrundlaget for arter på udpegningsgrundlaget for Natura 2000-området pga. øget sediment i vandfasen fra både den igangværende havneudvidelse og fra etablering af nyt havne- og værftsområde med to flydedokker, vurderes ikke at påvirke arternes bevaringsstatus. Det vurderes at projektet evt. kan skræmme enkelt individer midlertidigt væk i anlægsfasen, men dette vurderes ikke at være en væsentlig påvirkning, da påvirkningen har en lokal udbredelse, og da arterne er mobile og kan søge føde i et stort område. I miljøkonsekvensrapporten tænkes særligt på fugle på udpegningsgrundlaget for fuglebeskyttelsesområdet. Dette vurderes også at være gældende for marsvin. Det er desuden vurderet, at der ikke sker en påvirkning af habitatnaturtyper fra den igangværende udvidelse af havnen i forhold til sedimentspild. Det vurderes derfor, at der ikke vil ske en kumulativ påvirkning af marsvin fra flere samtidige projekter.

Jævnfør forslag til nyt udpegningsgrundlag tilføjes habitatnaturtypen Kystklitter med havtorn. Habitatnaturtypen er beskrevet² som partier i kystklitter og disses lavninger præget af hjemmehørende buske andre end ene og gråris, hvilket er tegn på begyndende mulighed for etablering af

¹ Videnskabelig rapport fra DCE – Nationalt Center for Miljø og Energi nr. 98. Bevaringsstatus for naturtyper og arter. Aarhus Universitet, DCE – Nationalt Center for Miljø og Energi ©, Marts 2014

² Habitatbeskrivelser, ver. 1.05, maj 2016. Beskrivelse af danske naturtyper omfattet af habitatdirektivet. (NATURA 2000 typer).

<p><u>Råstoffer</u></p> <p>Miljøstyrelsen bemærker, at det på s. 144 skønnes, at ca. 250.000 - 300.000 m³ af ca. 850.000 m³ uddybningsmaterialer kan genanvendes til opfyldning af det nye landareal, og den resterende mængde på 50.000 - 100.000 m³ skal hentes fra råstofgrave på land eller fællesområder på havet.</p> <p>Miljøstyrelsen ønsker, at det bliver belyst i miljøkonsekvensrapporten i hvilke</p>	<p>skovtræer. Den vigtigste art af buske i tilgroningsprocessen er som regel havtorn. Habitatnaturtypen er således knyttet til kystlandskabet sammen med øvrige terrestriske habitatnaturtyper på udpegningsgrundlaget herunder grå/grøn klit, klitlavninger og strandeng. Det er ikke p.t. oplyst, hvor habitatnaturtypen er registreret indenfor habitatområdet.</p> <p>I miljøkonsekvensrapportens afsnit 12.4.1 vurderes, at terrestrisk habitatnatur, som følge af anlægsarbejdet, ikke bliver væsentligt påvirket pga. afstanden. Dette vurderes også at omfatte habitatnaturtypen Kystklitter med havtorn uanset beliggenhed indenfor habitatområdet. Der vurderes desuden på påvirkning af terrestrisk natur som følge af spredninger af tungmetaller i driftsfasen i afsnit 12.5.1. Vurderingen er, at gennemførelse af projektet ikke vil medføre en væsentlig påvirkning af habitatnaturtyperne på udpegningsgrundlaget, som følge af merdeposition af tungmetaller pga. afstanden. Dette vurderes også at være gældende for påvirkning af Kystklitter med havtorn, uanset beliggenhed indenfor habitatområdet.</p> <p>Der er ikke kendskab til vedtagne planer eller projekter, der i samspil med projektets miljøpåvirkninger vil betyde, at påvirkningerne på terrestriske habitatnaturtyper - herunder Kystklitter med havtorn - forstærkes.</p> <p>Vurderingen af genanvendelige mængder af uddybningsmaterialer bygger på erfaringer fra lignende projekter samt informationer om uddybningsmaterialerne sammensætning, som vurderes på baggrund af geotekniske undersøgelser.</p> <p>Ved indvinding på havet er der tale om fællesområde Skagen Rev områdenummer 558-CB, hvor der ifølge miljøGIS (http://miljoegis.mim.dk/cbkort?profile=miljoegis-raastofferhavetden) er en samlet restmængde 1.544.868 m³.</p>
---	--

råstofindvindingsområder på havet denne indvinding forventes at foregå og hvilke væsentlige virkninger indvindingen af det estimerede behov på 50.000 – 100.000 m³ vil have på områdets øvrige forsyning med råstoffer.

Ydermere bemærker Miljøstyrelsen, at det ikke fremgår af miljøkonsekvensrapporten, hvad der ligger til grund for vurderingen af den genanvendelige mængde af uddybningsmaterialerne. Miljøstyrelsen mener, at miljøkonsekvensrapporten bør belyse en alternativ situation, hvor det fulde behov for opfyldningsmaterialer opfyldes ved indvinding af råstoffer på havet - herunder hvilke råstofindvindingsområder der ønskes anvendt, samt hvilke væsentlige virkninger på områdets øvrige råstofforsyning projektet måtte have, hvis det fulde behov for opfyldningsmaterialer skal dækkes ved indvinding af råstoffer på havet.

Miljøstyrelsen skal desuden gøre opmærksom på, at der ikke vil være nogen sikkerhed for, at der er tilgængelige ressourcer i nærliggende fællesområder, når der er behov for dem, idet der også er andre tilladelsesindehavere, der indvinder i samme indvindingsområder, og det er ikke muligt at reservere råstoffressourcerne til bestemte formål. Indvindingen i fællesområder foregår efter et "først til mølle" princip.

Der gives i fællesområdet tilladelse til en årlige mængde på 250.000 m³, og det er op til 100.000 m³ af denne mængde, der forventes at blive indvundet på fællesarealet. Selvom hele mængden på op til 400.000 m³ skal findes på fællesarealet, vil der fortsat være en stor restmængde tilbage på fællesområdet.

Hvis der ikke er tilstrækkelige mængder på Skagen Rev fællesområdet, grundet øvrige store anlægsarbejder, må entreprenøren hente sandmængderne på øvrige fællesområder. Især hvis landanlægget skal etableres med tilføjet materialer inden for 1 år, kan det være nødvendigt med tilførelse af materialer fra flere kilder, alt efter mængden, der skal indvindes.

Der er væsentlige restmængder i de øvrige fællesområder, der fremgår på miljøGIS. På miljøGIS fremgår også, at der for et område ved Læsø Øst (områdenummer 574-FA), som tidligere været et auktionsområde, er ansøgt at om at udlægge området som fællesområde. Hvis dette område bliver til et fællesområde, vil råstoffer også kunne hentes fra dette område pga. nærheden til projektområdet. Desuden er det muligt at dele af mængden findes på land fra f.eks. råstofgrave eller andre større anlægsarbejder på land.

Uanset om det er en mængde på op til 100.000 m³ eller en mængde på op til 400.000 m³, der skal indvindes, vurderes mængden at være en forholdsvis lille mængde at indvinde, og det vurderes ikke at være en væsentlig påvirkning for de øvrige råstofindvindingsområder.

Overfladevandområder/Kystvand

Miljøstyrelsen bemærker, at det af miljøkonsekvensrapport fremgår, at overfladevand fra projektområdet udledes gennem sandfang og olieudskiller til havnebassin – Nordlige Kattegat – Ålborg Bugt (225), og det vurderes i rapporten at miljøpåvirkningen fra udledning af overfladevand bl.a. på den baggrund er ubetydelig.

Det er uklart hvad der menes med "ubetydelig". Der skal foretages en miljøvurdering af, om udledningen af overfladevand til havnebassin giver anledning til et tilstandsskift for et biologisk kvalitetselement for kystvand Nordlige Kattegat – Ålborg Bugt (225) til en lavere tilstandsklasse.

Af hensyn til kvalitetselementerne i vandområdeplanerne: ålegræs, bundfauna og klorofyl bør de dele af anlægsarbejdet, der medfører spild, foregå i perioden oktober til marts.

Vurdering af ubetydelig

Udledningen af overfladevand til havnebassin fra regnvandsafledningssystemet for nye befæstede arealer i forbindelse med drift af den nye Pier ved Østre Kaj er planlagt at foregå fra tre udløb, der afleder vand fra de nye belægnings, og fra ét afløb, der overvejende afleder vand, der opsamles på eksisterende belægnings.

Som anført i miljøkonsekvensrapporten etableres afløb med olieudskiller og sandfang.

Som udgangspunkt forventes overfladevandet at være rent. I ansøgningen: "Ramboll, 2019. Ansøgning om tilladelse til udledning af overfladevand fra Frederikshavn Havn, Ny pier ved Østre Kaj. 2019-04-09", er anført at: "Orskovs oplag af materiel på kajen kan dog give anledning til kontakt med olieholdige produkter, og der kan opstå spild i forbindelse med transport. Som en worst case betragtning vurderes det derfor, at overfladevandets indhold af stoffer kan sammenlignes med indhold af stoffer i vejvand".

De forurenende stoffer er opdelt i:

- Suspenderet stof
- Tungmetaller
- Næringssalte
- Olieprodukter
- Organisk stof
- Salt til glatførebekæmpelse.

I henhold til ovennævnte ansøgning forventes, at koncentrationsniveauet i vejvandet følger typiske afløbskoncentrationer i Danmark, der er angivet i tabel 1.

Parameter	Typiske koncentrationer i vejvand (mg/l)
-----------	--

Total suspenderet stof (TSS)	30 – 60
Total organisk stof (COD)	25 – 60
Total N	1,0 – 2,0
Total P	0,1 – 2,0
Cu	0,1 – 0,5
Pb	0,05 – 0,125
Zn	0,125 – 0,4

Tabel 1. Typiske koncentrationer af stoffer i vejvand. Kilde: Vejdirektoratets Vejregel om afvandingskonstruktioner, december 2009.

I ovennævnte ansøgning er den samlede stofudledning for de i alt fire udløb beregnet at være som anført i tabel 2.

Stofudledning					
	Vandmængde (m ³ /år)	BOD (kg/år)	COD (kg/år)	N (kg/år)	P (kg/år)
Udløb 1-4	25.746	154,5	1.287	35,3	12,9

Tabel 2 den samlede stofudledning i forbindelse med udledning af overfladevand fra Frederikshavn Havn i driftsfasen.

Overfladevand fra kajen vil blive udledt direkte til havnebassinet, hvori det opblandes. Havnebassinet har fri forbindelse til slutrecipienten det Nordlige Kattégat, hvor der vil ske en yderligere opblanding af udledt overfladevand.

På baggrund af den begrænsede mængde af overfladevand (m³/år) som udledes, den begrænsede samlede mængde (kg/år) af de enkelte stoffer, der udledes, samt forventet lave koncentration (mg/l) af stoffer som udledes med overfladevandet, vurderes der ikke at være risiko for målelig påvirkning af

marin flora eller fauna udenfor havneområdet i forbindelse med udledningen af overfladevand.

Således vurderes der ikke at ske nogen påvirkning af den overordnede økologiske tilstand for vandområdet, herunder påvirkning på nuværende økologiske tilstand for ålegræs, klorofyl, bundfauna, og påvirkning på miljøfarlige forurenende stoffer (MFS), ligesom der ikke vil ske påvirkning af den overordnede kemiske tilstand for vandområdet baseret på EU's liste over prioriterede stoffer.

Tilsvarende vurderes der ikke at være risiko for påvirkning af Hirsholmene, som er nærmeste Natura 2000-område, der ligger ca. 1,5 km nord/øst for Frederikshavn Havn.

Udledningen af overfladevandet vurderes således ikke at medføre skader eller forringelser af tilstanden i vandmiljøet eller at være til hinder for opfyldelse af målsætningen i Vandområdeplan 2015-2021, Kattegat.

Udledningen af overfladevand til havnebassin vil således ikke give anledning til et tilstandsskift for et biologisk kvalitetselement for kystvand Nordlige Kattegat – Skagerak (vandområde 225/ benævnt Nordlige Kattegat – Ålborg Bugt i Miljøstyrelsens bemærkning) til en lavere tilstandsklasse.

Hensyn til kvalitetselementerne i vandområdeplanerne

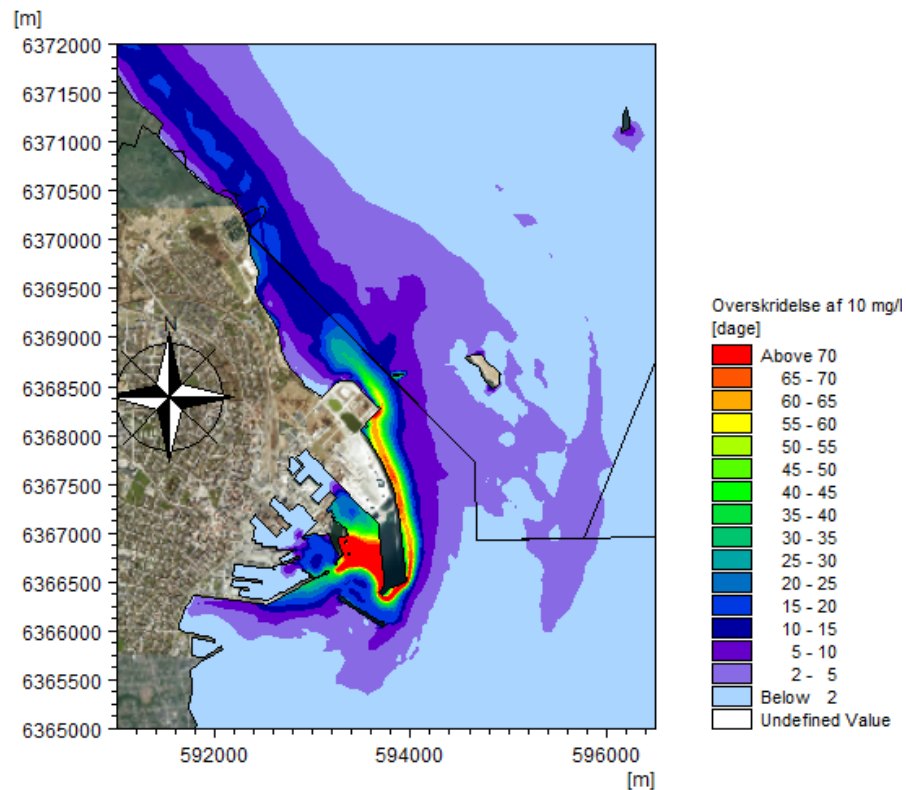
Påvirkningen af vandkvaliteten, marin flora og fauna, og hermed påvirkningen af kvalitetselementerne i Vandområdeplan 2015-2021 for Kattegat, i forbindelse med sediment spild og – spredning, herunder spild og spredning af miljøfremmede stoffer og næringssalte er beskrevet i miljøkonsekvensrapporten i kapitel 8 "Vandkvalitet", i kapitel 10 "Jordbund", og i kapitel 11 "Biodiversitet – Marin".

Vurderingen af miljøpåvirkningen i forbindelse med påvirkningen af den overordnede økologiske tilstand, herunder elementerne; ålegræs, klorofyl,

bundfauna og miljøfarlige forurenende stoffer (MFS), som er foretaget i kapitel 8 "Vandkvalitet" og kapitel 11 "Biodiversitet – Marin" omfatter arbejder udført over hele året. Vurderingerne er således både dækkende for perioden oktober – marts og perioden fra april – september.

Der er i miljøkonsekvensrapporten vurderet, at påvirkningen af vandkvaliteten, den marine flora og fauna i forbindelse med spild og spredning af sediment under uddybnings- og opfyldningsarbejderne vil være som følger:

"Figur 1 viser koncentration af, samt spredningen af materiale, der spildes til havet i forbindelse med uddybning/udgravning og opfyldning for Frederikshavn havn viser spredningen af suspenderet sediment for den samlede anlægsperiode på i alt 170 dage, samt varigheden i dage hvor der kan forventes en koncentration af suspenderet stof på ≥ 10 mg/l.



Figur 1. Overskridelse af 10 mg/l for strømssceneriet for den samlede anlægsperiode for uddybning/udgravning og opfyldning på i alt 170 dage. De sorte streger markerer Natura 2000-områderne nord for Frederikshavn.

Det skal bemærkes, at Figur 1 viser en opsummering af hyppigheder for overskridelser af 10 mg/l i hele simuleringsperioden. Således er der ikke tale om en samlet sammenhængende periode med overskridelse af 10 mg/l på f.eks. 15-20 dage, men derimod flere – mange perioder fordelt ud over de 170 dage som samlet giver en

overskridelse på f.eks. 15 – 20 dage.

Overskridelser af koncentrationen af suspenderet stof på ≥ 10 mg/l på mere end 50 dage kan forekomme inden for havnens moler og op langs de nordlige dækkende værker. Tilsvarende vil der mod nord ved Palmestranden, ved Strandby lystbådehavn, samt for strandene nord herfor, herunder Bratten strand være overskridelser af 10 mg/l på samlet mellem 2 – 25 dage.

Ålegræs og makroalger kan potentielt blive påvirket af en øget koncentration af sediment i vandsøjlen på grund af reduceret vækst som følge af udskygning (reduktion i tilgængeligt lys) samt tildækning af bladene med sediment.

Ålegræs er generelt tilpasset vækst i lavvandede områder, hvor der ofte er re-suspenderet materiale i vandsøjlen. Følsomheden overfor suspenderet sediment vurderes derfor som lav. Påvirkningen ved en overskridelse på 10 mg/l er midlertidig og regional. Da overskridelser på 10 mg/l mest sandsynligt ikke vil forekomme i en sammenhængende periode, vil påvirkningen være midlertidig, og da 10 mg/l er indenfor den naturlige variation, der ses på sandbanker på lavt vand, vurderes påvirkningsgraden som lille og miljøkonsekvensen for ålegræs som begrænset.

Det vurderes, at der ikke vil være en reduktion i lysmængden, der kan påvirke væksten af makroalger, der lever på rev uden for Natura 2000-området. Revstrukturerne ligger desuden på relativt lavt vand, hvilket sikrer en høj lyskoncentration i vandsøjlen. Det vurderes derfor, at der vil være begrænsede miljøkonsekvenser for makroalger som følge af øget sediment i vandsøjlen.

For den bundfauna der findes i området, kan en påvirkning som følge

	<p><i>af øget koncentration af sediment i vandsøjlen være reduceret fødevarertilgængelighed på grund af blokering / lukning af ernæringsmekanismerne på filtrerende arter. De fleste levesteder på lavt vand (hele påvirkningsområdet) er tilpasset områder med hyppigt forekommende suspenderede partikler i vandsøjlen (på grund af bølgeaktion og strøm). Den midlertidige, lokale påvirkning, vurderes til at have lille påvirkningsgrad og derfor ubetydelig til begrænset miljøkonsekvens for marin fauna”</i></p> <p>Vandkvaliteten, marin flora og fauna kan udover et øget indhold af suspenderet stof blive påvirket, hvis der forekommer forøget indhold af forureninger og/eller næringsstoffer i det sediment, der spildes. I miljøkonsekvensrapporten er vurderet som følger:</p> <p><i>”På baggrund af beskrivelse og vurdering i kapitel 10 om jordbund fremgår at eventuel forurening fra materiale fra uddybning/opgravning og opfyldning hvorfra der vil være mindre spild til havet, er knyttet til oprensningsslaget (de øverste 0,3-0,4 m af sedimentet). Som anført udgør oprensningsslaget en beskedent mængde i forhold til den totale mængde sediment/jord, som skal håndteres, ligesom oprensningsslaget i væsentlige dele af projektområdet, hvor uddybning skal foretages, allerede er optaget i forbindelse med den igangværende uddybning af havnen”.</i></p> <p>Således er der på baggrund af undersøgelser forureningstilstanden vurderet følgende sammensætning af sedimentet som skal opgraves (925.000 m³):</p> <ul style="list-style-type: none"> • Omkring 9 2% af den mængde sediment, der skal håndteres vurderes at være rent, dvs. med koncentration af forurenende stoffer under aktionsniveau 1 jf. Miljøstyrelsens klapvejledning.
--	---

³ den ændrede mængde i forhold til 850.000 m³, der opgøres i miljøkonsekvensrapporten, skyldes en genberegning. Uddybningsområde og dybde er derved den samme, som anført i miljøkonsekvensrapporten.

- Omkring 6.5 % af sedimentet med koncentration af forurenende stoffer mellem nedre og øvre aktionsniveau (primært for kobber (Cu) og tributyltin (TBT), og med enkelte analyser også for cadmium (Cd), bly (Pb) og zink (Zn).
- Desuden vurderes at omkring 1,5% af sedimentet at have koncentration af TBT og kobber over øvre aktivitetsniveau.

Idet spild af sediment, og hermed spild af forurenende stoffer og næringssalte, kun vurderes at vil udgøre få procent af den mængde sediment, der skal opgraves, ligesom kun en mindre andel af forurenende stoffer og næringssalte vil være biotilgængelige og blive opløst i vandfasen, vurderes risiko for forøget målelig koncentration af miljøfremmede stoffer i havvandet i området umiddelbart udenfor området, hvor sedimentspild sker, at være ubetydelig.

”Indholdet af næringssaltene kvælstof (N) og fosfor (P) fra materiale fra uddybning/opgravning og opfyldning som spildes til havet vurderes primært knyttet til recente aflejringer (oprensningsslaget) og aflejringer af gytje. Som angivet ovenfor er en væsentlig andel af oprensningsslaget allerede optaget ifm. den igangværende havneudbygning, hvorfor frigivelsen af N og P fra spild af opgravede oprensningsmaterialer vurderes ubetydelig.

Idet spild og frigivelse af N og P primært vurderes knyttet til uddybning/opgravning af recente aflejringer vurderes det på foreliggende grundlag, at belastningen af vandkvaliteten med N og P vil være ubetydelig - begrænset.”

Samlet er det vurderet, uafhængigt af årstiden for anlægsarbejdernes udførelse, at der ikke vil forekomme påvirkninger fra projektet, som vil kunne resultere i ændringer af den eksisterende økologiske for hverken ålegræs, klorofyl og bundfauna udenfor havneområdet for Frederikshavn havn, ligesom

der ikke vurderes risiko for påvirkninger indenfor Natura 2000-områderne, som er beliggende nord for Frederikshavn havn, se Figur 1.

Spild og spredning af sediment, forurenende stoffer, og næringssalte under anlægsfasen for projektet vil på den baggrund ikke give anledning til et tilstandsskift for et biologisk kvalitetselement for kystvand Nordlige Kattegat – Skagerak (vandområde 225) til en lavere tilstandsklasse.

Anlægsarbejderne er planlagt at starte umiddelbart efter at tilladelser til igangsætning af projektet er givet. Der forventes for nærværende opstart omkring marts 2020.

Den samlede anlægsperiode vil i henhold til miljøkonsekvensrapporten være på 170 dage for uddybnings- og opfyldningsarbejderne, og anlægsaktiviteterne vil foregå i hele denne periode med varierende omfang. Anlægsarbejderne består af mange elementer, der er afhængige af hinanden, såsom uddybning, der skal benyttes til opfyld af det nye havneområde og uddybning, der skal transporteres til klapplads.

En begrænsning for de dele af anlægsarbejdet, der medfører spild, til oktober til marts vil i praksis bevirke at anlægsarbejdet vil gå i stå i denne periode, hvilket vil være meget bekosteligt for bygherre.

På baggrund af det ovenstående anbefales det ikke at imødekomme anmodningen.

Grundvandsforekomster

Der er i miljøkonsekvensrapporten ikke taget stilling til Lov om Vandplanlægning fsva. grundvandsforekomster, og der er ikke redegjort for projektets påvirkning kemisk og kvantitativt på grundvandsforekomster. Dette er relevant, i det det i projektet angives, at der sandsynligvis vil blive foretaget mindre grundvandssænkninger. Dette er i miljøkonsekvensrapporten ikke specificeret nærmere. Det bør redegøres nærmere for grundvandssænkninger og den eventuelle påvirkning på grundvandsforekomster set i relation til den nærværende liggende grundvandsforurening.

Som anført i afgrænsningsnotatet findes der ikke anvendeligt grundvand i projektområdet. Der er ifølge MiljøGis ikke angivet tilstand for grundvandsforekomsternes tilstand i projektområdet.

Som anført i miljøkonsekvensvurderingen kan der blive tale om mindre grundvandssænkninger ved ledningsarbejder. På det nuværende landanlæg vil det alene være ved tilslutningspunktet for det eksisterende ledningsanlæg. De eksisterende ledninger ligger over grundvandsspejl, så det vil kun ved etablering af dybdepunkter (f.eks. brønde) være behov for sænkning/fjernelse af grundvand, hvilket typisk vil ske ved lænsepumpning med meget begrænset sænkning. Konsekvensen er på den baggrund vurderet at være begrænset i miljøkonsekvensrapporten.

<p>2. Søfartsstyrelsen</p> <p>Søfartsstyrelsen har ingen bemærkninger til den modtagne miljøkonsekvensrapport med tilhørende bilag for nyt havne- og værftsområde i Frederikshavn Havn.</p> <p>Søfartsstyrelsen henviser til vedlagte bekendtgørelse om sejladsikkerhed ved entreprenørarbejder og andre aktiviteter mv. i danske farvande samt tilhørende vurderingsskema, som i det videre projekt vil dække Søfartsstyrelsens sejladsikkerhedsmæssige interesser.</p>	<p>Ad. 2</p> <p>Ingen bemærkninger</p>
<p>3. Forsvarsministeriets Ejendomsstyrelse</p> <p>Forsvarsministeriets Ejendomsstyrelse bemærker, at de har kendskab til tidligere fund af UXO (rester af ammunition eller genstande, der kan være farlige) i området. Forsvarskommandoen anbefaler, på baggrund af risikoen for at støde på UXO ved anlægsarbejdet, at der bør foretages en UXO-undersøgelse af havbunden forud for arbejde på eller i havbunden. Omfanget af denne UXO-survey fastsættes i samarbejde med Forsvarskommandoen.</p> <p>Forsvarskommandoen skal gøre opmærksom på, at såfremt der i forbindelse med arbejdet på eller i havbunden, konstateres UXO, skal arbejdet straks indstilles og der tages kontakt til Forsvarets</p>	<p>Ad. 3</p> <p>Der er ikke i forbindelse med tidligere uddybningsarbejder eller havneudvidelse i Frederikshavn Havn fundet ammunition eller andre farlige genstande. I forbindelse med den seneste havneudvidelse blev der uddybet og opgravet i omegnen af 5,7 mio. m3 sand over et stort areal i havnen, jf. nedenstående figurer, der viser den seneste havneudvidelse.</p>

Operationscenter, jf. BEK 1351 af 29. november 2013 § 14 om sejladsikkerhed ved entreprenørarbejde og andre aktiviteter mv. i danske farvande.

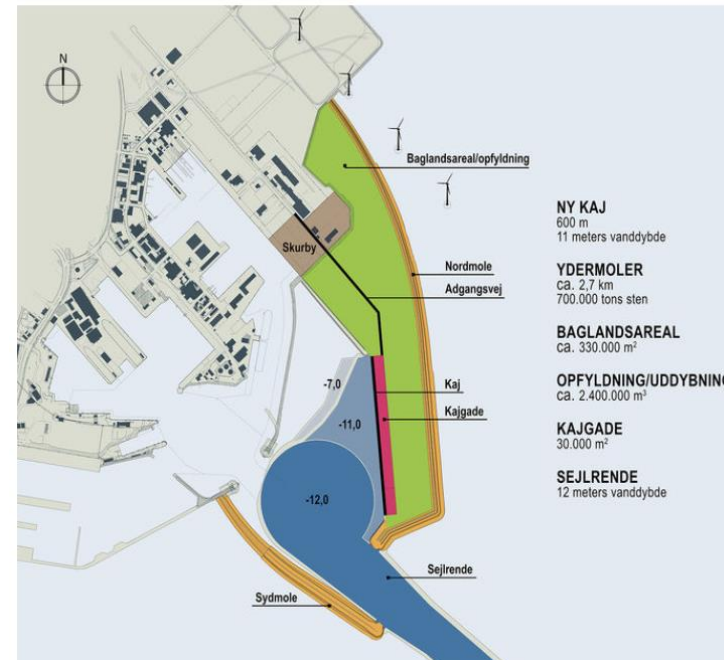
Foruden ovenstående forhold, skal der gøres opmærksom på, at de udstedte tilladelser, samt kontaktoplysninger til det eller de skibe der skal udføre arbejdet, skal være tilgængeliggjort for Forsvarets Operationscenter via den myndighed, der udsteder tilladelsen. Såfremt der er opdateringer i kontaktoplysningerne, kan disse fremsendes direkte til Forsvarets Operationscenter på nedenstående adresser:

Forsvarets Operationscenter (JOC):

Vagthavende officer: +45 728 50380 FKO-KTP-
NMOCVO@mil.dk

Martime Assistance Service: +45 728 50371
mas@sok.dk

ETAPE 1



ETAPE 2



I forbindelse med den seneste havneudvidelse blev der fundet et hammerhoved, der bruges i forbindelse med arbejdet med at søge efter miner, altså en genstand, der ikke kan være farlig.

Det nye anlæg etableres inden for rammerne af eksisterende havneområder, hvor der er gennemført betydelige anlægsarbejder siden 1945, herunder fjernelse af gamle dækmoleanlæg, regelmæssige oprensninger i indre forhavn, etablering af nye dækværker og uddybninger i forbindelse med havneudvidelsen. Frederikshavn Havn har aldrig i denne periode fundet farlige genstande.

Der er på den baggrund ikke vurderet at være behov for gennemførelse af en forudgående undersøgelse, og en undersøgelse vurderes at være ét alt for unødigt omfattende arbejde.

	<p>Såfremt der i anlægsfasen mod forventning måtte blive fundet farlige genstande eller rester af ammunition (UXO) på eller i havbunden, skal arbejdet straks indstilles, og der skal tages kontakt til Forsvarets Operationscenter jf. BEK 1351 af 29. november 2013 § 14 om sejladssikkerhed ved entreprenørarbejde og andre aktiviteter mv. i danske farvande.</p> <p>Forsvarets Operationscenter kan telefonisk kontaktes på: +45 728 50380/ +45 728 50371.</p>
<p>4. Kystmusset</p> <p>Kystmusset har ingen bemærkninger til projektet, men gør opmærksom på Museumslovens § 29h.</p>	<p>Ad. 4</p> <p>Ingen bemærkninger</p>
<p>5. Stena Line Scandinavia, Göteborg</p> <p>Frederikshavn Kommune har modtaget høringsvar fra Stena Line Scandinavia, som stiller spørgsmål ved hensigtsmæssigheden i planen, da rederiet vurderer, at udformningen af projektet med etablering af en ny kaj over for færgelejerne vil komme til at begrænse færgernes manøvre muligheder. Stena Line Scandinavia henviser i den forbindelse til at der:</p> <ul style="list-style-type: none"> • ved færgernes manøvrering i bassinet, vil være ingen eller i hvert fald meget små sikkerhedsmarginaler, set i forhold til afstanden til den nye kaj og eventuelle fartøjer, der ligger fortøjet ved kajen, • sker en fysisk indskrænkning af havnens plads til manøvrering, • ikke vil være tilstrækkelig manøvreplads til de af rederiet ønskede større fartøjer. 	<p>Ad. 5</p> <p>Frederikshavn Havn har i januar 2020 gennemført en Full Mission Simulering af besejlingsforhold ved etablering af det nye pier-anlæg. Simuleringen er gennemført i en skibssimulator hos FORCE Technology i Lyngby. Der er gennemført besejlingssimulering af forskellige scenarier af relevante anløb og afgange med forskellige skibsstørrelser og -typer under kritiske vejforhold.</p> <p>Scenarierne er sammensat sammen med Stena Line, Lodser og Havnevagten ved Frederikshavn Havn. Simuleringerne har vist, at der ved den skitserede placering af pier og flydedokke er udfordringer med besejlingsforholdene og manøvre mulighederne i havnebassinet.</p> <p>Frederikshavn Havn har i dialog med Stena Line og Stena Recycling fundet frem til en ændring af projektet, der imødekommer disse forhold og ikke i samme grad påvirker besejlingsforholdene. I forhold til det vurderede projekt i miljøkonsekvensrapporten omfatter projektændringerne det følgende:</p> <ul style="list-style-type: none"> • en forskubbelse af skibskajen mod øst på ca. 14 meter.

- en drejning af den sydlige del af pieren med 20 meter.
- en tilpasning af havne- og værftsområdet, hvor pieren er gjort ca. 47 meter kortere og 40-70 meter smallere, så pieren i højere grad får en rektangulær udformning.

Rambøll har udarbejdet et notat med en vurdering af de miljømæssige konsekvenser i forhold til de ovennævnte ændringer af det projekt, der er beskrevet i miljøkonsekvensrapporten.

Se projektændringen samt vurdering af de miljømæssige konsekvenser vedlagt dette høringsnotat ” *Supplerende oplysninger til miljøkonsekvensrapport Nyt Havne- og Værftsområde i Frederikshavn Havn*”.

Det vurderes, at projektændringen ikke medfører miljøkonsekvenser ud over det, der allerede er beskrevet og vurderet i miljøkonsekvensrapporten. Ændringen ses derfor at kunne rummes inden for den udarbejdede miljøkonsekvensrapport, og har dermed ikke har givet anledning til en fornyet høring af offentligheden eller berørte myndigheder.

Notat 10. februar 2020

Supplerende oplysninger til miljøkonsekvensrapport Nyt Havne- og Værftsområde i Frederikshavn Havn

Dette notat indeholder en vurdering af de miljømæssige konsekvenser i forhold til mindre ændringer af projektet for et nyt havne- og værftsområde på Frederikshavn Havn, der er beskrevet i nyt plangrundlag og miljøkonsekvensrapport.

De supplerende oplysninger i notatet har derved ophæng i miljøvurderingslovens¹ §§ 20 og 25 samt § 9 i bekendtgørelse om VVM af erhvervshavne² og redegør for de miljømæssige konsekvenser til brug for en tilladelse jf. miljøvurderingslovens § 25 og § 3 i bekendtgørelse om VVM af erhvervshavne. Notatet sikrer, at en beslutning om at meddele tilladelse hviler på et tilstrækkeligt oplyst grundlag jf. miljøvurderingslovens § 20 og § 9 i bekendtgørelse om VVM af erhvervshavne.

I den offentlige høring, jf. miljøvurderingslovens § 35 og bekendtgørelse om VVM af erhvervshavne § 10, der forløb fra 4. september til 30. oktober 2019, er der kommet høringssvar fra Stena Line og Stena Recycling i forhold til besejlingsforhold.

SIMULERINGER TIL VURDERING AF BESEJLINGSFORHOLD

Frederikshavn Havn har fået foretaget en simulering, dels af det vurderede projekt i miljøkonsekvensrapporten og dels af et tilrettet projekt, hvor havne- og værftsområdet er mindsket, jf. Figur 1. Stena Line deltog de første to dage, hvor der blev sejlet med Stenas færger, mens DanPilot deltog den tredje dag, hvor der blev sejlet med tankskib ind til Nordhavnen, dvs. øst om det aktuelle projekt.



Figur 1. De to layout, som der blev foretaget simuleringer ud fra. Det vurderede projekt i miljøkonsekvensrapporten (tv) og det tilrettede projekt (th).

¹ Lov om miljøvurdering af planer og programmer og af konkrete projekter (VVM), LBK nr 1225 af 25/10/2018

² Bekendtgørelse om vurdering af virkning på miljøet (VVM) af projekter vedrørende erhvervshavne og Københavns Havn samt om administration af internationale naturbeskyttelsesområder og beskyttelse af visse arter for så vidt angår anlæg og udvidelse af havne, BEK nr 450 af 08/05/2017

I forhold til besejlingsforholdene øst om det nye havne- og værftsområde viste simuleringerne, at det er muligt at navigere med en tanker øst om det nye havne- og værftsbassin, og der forekom ingen problemer med dette, heller ikke når der lå et fartøj til kaj ved firmaet Mars.

I forhold til besejlingsforholdene for Stena Line blev simuleringen udført med de to eksisterende færger Stena Saga og Stena Jutlantica, samt en planlagt større færge. Simuleringen viste, at det tilrettede projekt er en smule bedre end det vurderede projekt i miljøkonsekvensrapporten, da det giver færgerne mere plads. Ud fra simuleringerne blev det anbefalet at fjerne det eksisterende molehoved, for at forbedre besejlingen, hvilket Frederikshavn Havn er indstillet på og er i gang med at afklare, om fjernelsen kan udføres i forbindelse med realiseringen af det nye havne- og værftsområde eller om det realiseres senere. Det er muligt at navigere med færgerne ved begge projektlayouts, dog gav det problemer for Stena Lines ene færge ved sejladser med sydvestenvind i den situation, hvor der lå et skib ved skibskajen.

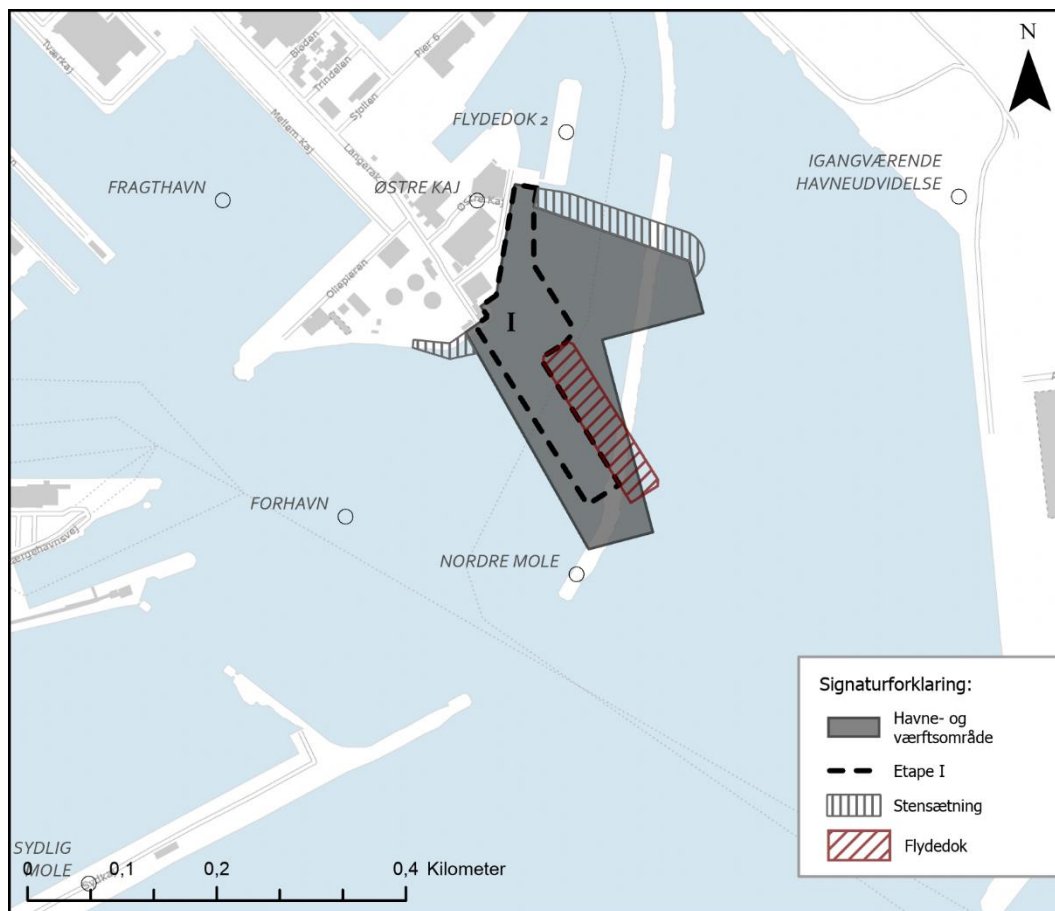
Med udgangspunkt i simuleringen er Frederikshavn Havn og Stena Line blevet enige om at dreje pieren 20 meter mod øst i forhold til det tilrettede projekt, der blev udført simuleringer ud fra. Dette tilgodeser Stena Lines høringssvar og giver sammen med en fjernelse af molehovedet, Stena Line betydelig mere manøvreplads både i det nuværende svajebassin og i det nye svajebassin i det nye havneafsnit. Såfremt der ligger et skib ved skibskajen, og vinden er uhensigtsmæssig ift. den givne færge, flytter Frederikshavn Havn skibet, så færgen kan sejle ud.

Drejning af pieren vurderes ikke at have afgørende betydning for den uproblematisk besejling øst om det nye havne og værftsområde.

I forhold til det vurderede projekt i miljøkonsekvensrapporten omfatter projektændringerne det følgende jf. Figur 2:

- en forskubbelse af skibskajen mod øst på ca. 14 meter.
- en drejning af den sydlige del af pieren med 20 meter.
- en tilpasning af havne- og værftsområdet, hvor pieren er gjort ca. 47 meter kortere og 40-70 meter smallere, så pieren i højere grad får en rektangulær udformning.

Derudover vil der ske en fjernelse af molehovedet på sigt.



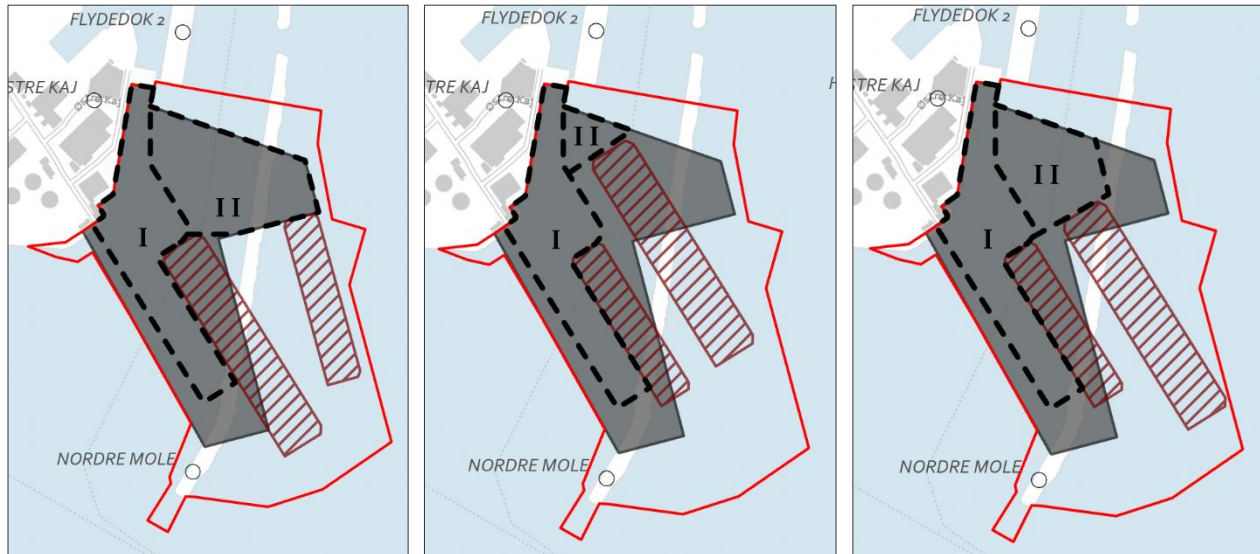
Figur 2. Ændring i projektet ved etape 1 (stiplet linje).

Projektet på Figur 2 viser en realisering af etape 1. En efterfølgende etape 2 vil i omfang og geografi fortsat holde sig inden for det vurderede projekt i miljøkonsekvensrapporten. Som det fremgår af figur 2, vil det ændrede projekt betyde, at der kan være forskellige alternativer til en forøgelse af den anden flydedok i forhold til miljøkonsekvensrapporten. Til forøgelse af flydedokkene etableres der stadig dog d'alber mellem de to flydedokke. Der kan jf. miljøkonsekvensrapporten byttes om på placeringen af de to flydedokke, såfremt det vurderes at være hensigtsmæssigt.

Omkring flydedokkene skal der ske uddybning, som beskrevet i miljøkonsekvensrapporten. Uddybningsdybden og mængderne vil omfatte nogenlunde samme niveau.

Omfanget af aktiviteterne i driftsfasen er lig det, der er beskrevet i miljøkonsekvensrapporten. Det er derved stadig muligt at forøge skibe langs skibskaj mod vest.

De tre alternativer til etape 2 er, som vist på Figur 3, alle beliggende inden for den geografiske udstrækning af lokalplanforslag FRE.H.14.17.01. Alternativerne vurderes ligeledes alle at være i overensstemmelse med lokalplanforslagets bestemmelser.



Figur 3. Alternativer til etape 2, der alle kan rummes inden for lokalplanforslag FRE.H.14.17.01 (afgrænsning vist med rød streg).

Det vælges at tilrette lokalplangrænsen i forhold til det tilrettede projekt, så lokalplanområdet mindskes mod vest, og følger den nye placering af skibskajen, markeret med sort stipt streg på Figur 3.

I det nedenstående fremgår supplerende oplysninger i form af en vurdering på de miljømæssige konsekvenser ved at foretage ovenstående ændringer i forhold til det projekt, der er vurderet på i *miljøkonsekvensrapport Nyt Havne- og Værftsområde i Frederikshavn Havn*. Der er i notatet foretaget vurderinger af de samme miljøemner som i miljøkonsekvensrapporten.

LANDSKAB

Selvom størrelsen på det opfyldte areal mindskes, vil projektet stadig omfatte de samme anlægsaktiviteter, og længden på anlægsfasen vurderes at være i samme størrelsesorden. På den baggrund vurderes påvirkningerne fra ændringen stadig at have samme begrænsede konsekvens som det vurderede projekt i miljøkonsekvensrapporten.

Den største påvirkning i driftsfasen er i miljøkonsekvensrapporten vurderet at stamme fra kraner og skibe i flydedokkene. Der vil stadig være behov for samme antal kraner ved flydedokkerne og samme størrelser på skibene i flydedokkene. At flydedokkene drejes en smule, vurderes ikke at ændre på omfanget af miljøpåvirkningen og dermed vurderingen i miljøkonsekvensrapporten.

VANDKVALITET

Grundet et mindre opfyldt areal vil der være en ubetydelig ændring i sedimentspild og deraf af sedimentspredning i anlægsfasen. Konsekvenserne vil fortsat være begrænsede og ubetydelige, som beskrevet i miljøkonsekvensrapporten.

KLIMA

Under emnet klima er der kun vurderet på påvirkninger i driftsfasen i miljøkonsekvensrapporten.

Da der stadig vil foregå den samme mængde af aktiviteter i driftsfasen, vurderes konsekvenserne at være i samme omfang som vurderet i miljøkonsekvensrapporten, dvs. begrænset. Risiko for havvandsstigninger vurderes ikke at ændre sig med ændring af projektet, da topkoten på skibskaj og dokkaj vil være uændret og der vil stadig benyttes de samme materialer, der er egnet til havnebyggeri. Konsekvensen vurderes derfor stadig at være begrænset.

JORDBUND

Grundet et mindre opfyldt areal vil der være en ubetydelig ændring i sedimentspild og deraf af sedimentspredning i anlægsfasen. Konsekvensen vil derfor være lig det vurderede projekt i miljøkonsekvensrapporten. Konsekvensen vurderes derfor stadig at være begrænset.

BIODIVERSITET (MARIN)

Grundet et mindre opfyldt areal vil der være en ubetydelig ændring i sedimentspild og deraf af sedimentspredning i anlægsfasen. Dette betyder en ubetydelig positiv ændring af påvirkningen af bundflora.

Omkredsen af det nye havne- og værftsområde vil mindskes, hvilket vil resultere i lidt mindre spuns og deraf mindre ramning. Dette betyder en mindre påvirkning af havpattedyr. Påvirkningen af Natura2000-området og bilag IV-arter er i miljøkonsekvensrapporten vurderet til at være ikke væsentlig, og der vurderes det samme for ændringen.

Påvirkningen af erstatningsrev som følge af spredning af forurenende stoffer vurderes at blive marginal bedre i forhold til ændring i sedimentspild og deraf af sedimentspredning. Konsekvensen vurderes dog stadig at være moderat.

Driftsfasen vil ikke give anledning til en anden miljømæssige påvirkning ved ændringen, da et mindsket opfyldt areal ikke vil påvirke Natura 2000-områder, hvor det nærmeste ligger ca. 1,4 km fra projektområdet. Der vurderes stadig at være en ubetydelig konsekvens ift. strøm og sedimentationsforhold, da det overordnede billede af strøm og sedimentationsforhold ikke vurderes at ændre sig ved projektændringen.

BIODIVERSITET (TERRESTISK)

Mængden af emissioner ændres ikke ved den ønskede projektændring, hvorfor påvirkningen af Natura 2000-områdets udpegningsgrundlag er den samme som beskrevet i miljøkonsekvensrapporten og således fortsat ikke væsentlig.

RESSOURCEEFFEKTIVITET

I anlægsfasen vil der være brug for færre ressourcer, da havne- og værftsområdet mindskes.

Affaldsmængderne i anlægsfasen vurderes at være i samme størrelsesorden, som det vurderede projekt i miljøkonsekvensrapporten.

En projektændring vil ikke ændre på produktionen af affald og forbruget af ressourcer i driftsfasen, da omfanget af aktiviteter vil være i samme størrelsesorden. Samlet vurderes miljøkonsekvenserne derfor at være begrænset, ligesom det vurderede projekt i miljøkonsekvensrapporten.

MENNESKERS SUNDHED (STØJ OG VIBRATIONER SAMT LUFT)

Da omkredsen af det nye havne- og værftsområde mindskes, vil det resultere i lidt mindre spuns og deraf mindre ramning og dermed mindre påvirkning af de omkringboende. Konsekvensen vurderes stadig at være ubetydelig.

Driftsfasen vil ikke ændre sig, hvorfor det vurderes at være samme miljøkonsekvens, som ved det vurderede projekt i miljøkonsekvensrapporten.

SAMLET VURDERING

Samlet vurderes den ønskede ændring at have samme miljøkonsekvenser, som det vurderede projekt i miljøkonsekvensrapporten. Ved enkelte miljøemner vurderes det, at der sker en lille reduktion af de negative konsekvenser fra miljøpåvirkningerne, idet det opfyldte areal mindskes.

Ændringen er dermed af et så begrænset omfang, at det ikke bør give anledning til en fornyet høring af offentligheden eller berørte myndigheder. Ændringen vurderes dermed ikke at være omfattet af bekendtgørelse om VVM af erhvervshavne § 10, stk. 2, da nærværende notat indeholder supplerede oplysninger og vurderes ikke at være af et sådant omfang, at det kategoriseres som en egentlig supplerede miljøkonsekvensrapport.