

Sag nr. 033203 FD/MH

Dato 26-03-2003

Rev. 19-05-2003

E-mail fd@j-k-as.dk

J.nr. 7.002

Pedersen Gruppen**Baggrundsmateriale til brug for VVM****DOKKEN, Esbjerg Havn****Planlægningsmæssige forhold.
(Rettet i forhold til tillæg 1).**

1. Esbjerg Havn**1.1 Nuværende arealanvendelse.**

Esbjerg Havn omfatter i dag et samlet landareal på 3.487.000 m², hvor der indgår udlagte arealreserver på 742.000 m² til fremtidig vækst. Der er i dag udlejet 1.567.000 m² og der forefindes ledige lejemål inden for nuværende rammeområder. De øvrige arealer omfatter dels arealreserver til fremtidig udnyttelse samt udlæg til de på havnen værende kajanlæg, veje, pladser, sporarealer m.m.

Af Esbjerg Havns samlede arealreserve er de 365.000 m² byggemodnede til umiddelbar udnyttelse.

Vil de udlagte arealreserver blive udnyttet svarende til nuværende udnyttelse af eksisterende havneområder, vil ca. 60 % af arealreserverne kunne udnyttes til lejemål. Dette indebærer, at ca. 220.000 m² af de byggemodnede arealer er disponible for nye lejemål, og at arealreserven samlet giver mulighed for udnyttelse af omkring 440.000 m² til nye lejemål til udvidelse af nuværende virksomheder og til etablering af nye virksomheder.

Ovennævnte indebærer, at der er ledige havnearealer til disposition svarende til en kapacitetsudvidelse på mindst 28 % i forhold til Esbjerg Havns nuværende arealanvendelse til havnerelaterede aktiviteter.

1.2 Udviklingen af havneaktiviteter

Havnene i Danmark har gennem de seneste 10 år samlet set oplevet en udvikling med stigende omsætning. Udviklingen har samtidig betydet en hurtigere omsætning af gods over kaj med en kortere anlægstid for skibe og dermed et mindre kajbehov.

Det mindre kajbehov giver dermed et, i hvert fald i princippet, mindre behov for vejarrealer/kajlængde til brug for lastning og losning. Der større intensitet over kaj kan omvendt give behov for et større opmarchareal.

De 5 største havne, herunder Esbjerg Havn, har de seneste 10 år øget omsætningen fra 60 % af den samlede tonnage i 1992 til 85 % af den samlede tonnage i 2002.

1.3 Esbjerg Havns udvikling

Væksten i gods til de større havne forventes fortsat at stige. Esbjerg Havn påregner for den nærmeste årrække en vækstrate på 5 % pr. år.

Væksten i godsmængderne forventes primært at ske inden for følgende godstyper:

- Stykgods.
- Trailere.
- Containere.

Den største øgning i godsmængden forventes at omfatte stykgods med dele til vindmøller. Oplag af gods til vindmøller er arealkrævende, hvorfor disse aktiviteter optager forholdsvis større arealer i forhold til tonnagen. Oplagsarealerne for vindmølle-gods påregnes derfor udvidet i forhold til de nuværende anvendte arealer. Der er p.t. ikke foretaget en arealdisponering i forhold hertil.

Den nuværende trailertrafik med DFDS til England forventes mindst fastholdt på nuværende niveau med omkring 100.000 trailere pr. år.

Med nye vejafgifter i bl.a. Tyskland forventes der ligeledes at blive et marked for trailertransport til Mellem- og Sydeuropa. I løbet af en 10 års periode forventes denne trafik at nå et niveau på 50.000 trailere pr. år.

Udvidelse af trailertrafikken forventes at indebære behov for øgede opmarcharealer svarende til mellem 50.000 – 75.000 m².

Endeligt forventes containertrafikken at øges på Esbjerg Havn. Der transporteres i dag 5.000 containere pr. år. Med det nuværende havneanlægs kapacitet på 40 – 50.000 containere pr. år påregnes der ikke at være behov for areal- eller anlægsudvidelser for denne havneaktivitet.

Den fremtidige udnyttelse af arealreserven Esbjerg Havn forventes primært at ville omfatte havnerelaterede virksomheder.

1.4 Regionplanens rammer for Esbjerg Havn

Der er i regionplanen i tilknytning til Esbjerg Havn reserveret arealer med mulighed for udvidelser såvel nordvest som øst for de nuværende landarealer, samt uden for Trafikhavnen. Inddragelse af disse arealer til havneformål vil ske ved opfyldning.

Der er i forhold til havnens videre udvikling i Ribe Amts regionplan åbnet mulighed for, at begrænsede og velafgrænsede dele af havnearealerne kan udnyttes til boliger, kontorer og lignende, når dette kan ske på delområder, der er blevet overflødige til havneformål.

Det er en forudsætning for havnens videre udvikling, at udnyttelsen til ikke-havnerelaterede formål ikke giver anledning til væsentlige miljøkonflikter i forhold til de primære havneaktiviteter.

1.5 Esbjerg Havn – Dokhavnen.

Der har gennem en årrække fra forskellige sider været arbejdet med mulighederne for disponering af havnearealer, således der skabes en større sammenhæng mellem by og havn.

De primære interesser har omfattet tilknytning mellem bycenter og havnen, hvorfor fokus primært har været rettet mod havnens ældste anlæg, der ligger nær bycenteret.

Esbjerg Havn har ikke indarbejdet strategier eller mål for tilknytning og etablering af ikke-havnerelaterede aktiviteter ud over at fastlægge, at der på havnen ikke åbnes mulighed for etablering af boliger på primære havnearealer.

Omlægningen af DFDS's passagertrafik til England fra Dokhavnen til Færgehavnen giver mulighed for nye aktiviteter på dette areal. Da der gennem en periode på mere end 1 år ikke er fundet muligheder for genetablering af havnerelaterede aktiviteter, anses området for overflødigt i forhold til nuværende behov.

Da området er velafgrænset, har Esbjerg Havn åbnet mulighed for at udnytte den ledige del af Dokhavnen til ikke-havnerelaterede formål til brug for forretninger, kontorer, udstillinger, restauranter og lignende.

Den ændrede anvendelse lever op til byens ønske om udnyttelse af et delområde på havnen, samtidig med at en ny udnyttelse af arealet med tilhørende bygninger sikrer aktivitet på dette havneafsnit, og dermed medvirker til at fastholde aktiviteter på havnearealerne.

Området på den gamle Dokhavn ligger centralt i forhold til Esbjerg bycenter i en afstand på mindre end 400 m. Dette giver mulighed for en tilknytning mellem bycenter og havneområdet med det nye havnecenter. Denne tilknytning sikres ved etableringen af det nye havnecenter, idet der som en del af havnecentrets anlæg indgår en omfat-

tende ny bro(sti)forbindelse til Havnegade. Denne niveaufri krydsning af Toldbodvej skaber således en sikker forbindelse for gående og cyklister mellem Esbjerg Bycenter og havnecentret.

Tilsvarende giver det nye havnecenter særlige muligheder for, bl.a. ved anløb af krydstogtskibe, at skabe forbindelse til Esbjerg bycenter via den ny bro(sti)-forbindelse til Havnegade.

Dokhavns nuværende anvendelse til base for slæbebåde, supply-skibe og vagtskibe omfatter mindre fartøjer, der kan operere i de gamle havneområder med vanddybder på omkring 6 m. Skibstrafikken til havneafsnittet berøres ikke af projektet og mulighederne for udnyttelse af kajanlæggene ændres ikke i forbindelse med gennemførelse af de ikke-havnerelaterede aktiviteter, da der omkring hele det nye havnecenter friholdes et kajareal med en minimum bredde på 15 m til brug for aktiviteter over kaj.

2. DOKKEN – arealanvendelse.

Med etablering af havnecenteret udlægges den vestlige del af Dokhavnen til ikke-havnerelaterede formål. Planområdet omfatter hele den vestlige del af Dokhavnen med et samlet areal på 52.800 m². Inden for planområdet ønskes dog fortsat mulighed for udnyttelse af kajanlægget til havnerelaterede formål, hvorfor kajen friholdes til havneformål i en bredde på minimum 15 m.

Planområdets arealfordeling fremgår af kortbilag 1. Det reelle dispositionsområde for DOKKEN udgør 38.417 m². Af dette areal anvendes 1.664 m² i dag til benzinstation og langtidsparkering, 1.985 m² er udlagt til sporarealer omkring jernbanelinien, medens Esbjerg Havn har vejanlæg og lignende på et areal på 5.220 m². De nuværende kontraktarealer til udlejning udgør således i alt 29.548 m², hvilket svarer til 6,9 % af havnens nuværende arealreserver.

Der er udarbejdet dispositionsforslag for udbygningen af DOKKEN (kortbilag 2). Det fremgår heraf, at DOKKEN forventes at disponere over 33.622 m², idet havnens parkeringsarealer ved Parkstonevej's udmunding i Englandskaj samt arealet Britaniavej/Englandskaj indgår i projektområdet.

Planlægningsområdet omfatter et veldefineret afgrænset område af Esbjerg Havn.

2.1 Områdets arealanvendelse

Området på Dokhavnen udlejes af Esbjerg Havn på langtidskontrakter – normalt for en periode på 99 år.

DOKKEN havnecenter udbygges over en periode på nogle år, hvorfor arealet hensigtsmæssigt kan opdeles i 4 delområder samt parkeringsområde. På dispositionsforslaget er angivet den etapevise opdeling som følger:

- Område 1 : Bygningerne B, C, D, E og F.
- Område 2 : Bygningerne G, H og J.
- Område 3 : Bygning K.
- Område 4 : Bygningerne L og M.
- Område 5 : Parkering.

På dispositionsplanen for arealanvendelsen, kortbilag 2, er de 4 delområder afgrænset med angivelse af byggefelter for kommende bebyggelser.

	Areal	Bebyggelse m ²	Bebyggelse %
Område 1	7.288	8.171	112
Område 2	8.294	15.499	187
Område 3	2.756	23.500	852
Område 4	5.753	9.545	166
Område 5	9.531	0	-
	33.622	56.715	169

Arealopgørelse og bebyggelse.

Udnyttelsen af DOKKEN påregnes påbegyndt med udbygning af område 2 og/eller område 4. Byggeriet indledes med ombygning af bygningerne G eller L. I forbindelse hermed etableres parkeringsarealerne for området vest for Parkstonevej.

Udnyttelse af område 3 indebærer isoleret set en bebyggelsesprocent på 852, men ses dette byggeri i forhold til område 5 fås en bebyggelsesprocent på 191.

Da parkeringsarealerne vil blive etableret tidligt i udbygningen af havnecenteret, kan bebyggelsesprocenten vurderes i forhold hertil og vil derved i den indledende fase af udbygningen ligge under 100, men efter gennemførelse af projektet opnå en samlet bebyggelsesprocent, der ligger lige under 170 %.

3. Regionplanmæssige forhold.

Havnearealerne på Esbjerg Havn skal primært anvendes til havnerelaterede virksomheder. Regionplanen giver mulighed for, som tidligere nævnt, at der kan åbnes for andre anvendelser på baggrund af en samlet planlægning for området, og i det omfang det kan ske uden væsentlige miljøkonflikter.

I regionplanredegørelsen nævnes, at der i kommuneplanen kan fastlægges rammer, der muliggør, at begrænsede og velafgrænsede dele af havnearealerne kan udnyttes til boliger, kontorer og lignende. Regionplanen udpeger ikke potentielle områder til formålet.

Regionplanen har i forhold til risikobekendtgørelsen udlagt en zone på 500 m omkring Jutlandia Terminal A/S, der er registreret som en risikovirksomhed med særlige beliggenhedskrav.

DOKKEN's bygninger Kajen 4, Terminalen og Udsigten (Hotelbygningen) ligger inden for 500 m zonen omkring risikovirksomheden. Ribe Amt skal derfor vurdere, hvorvidt udlægningen af dette areal er egnet til det nye formål.

I henhold til redegørelse for miljøforholdene, udarbejdet som delrapport i forhold til nærværende VVM, foreligger der ikke offentligt tilgængelige oplysninger til vurdering af den aktuelle risikovirksomhed. (Det er dog en umiddelbar vurdering, at der alene er tale om oplag af giftige stoffer som syre og baser, samt eventuelt ammonium. Oplaget af giftige stoffer omfatter mindre palletanke med volumen på op mod 2 m³.)

Det skal således vurderes, om nuværende aktiviteter (oplag) og eventuelle fremtidige aktiviteter (oplag, eventuelt udvidet med påfyldning af tanke eller lignende) vil kunne blive begrænset af en ændret anvendelse af erhvervsområdet på Dokhavnen. Vurderingerne skal primært knyttes til hotelbygningen, idet øvrige bygninger i givet fald umiddelbart bør kunne evakueres. Det bør vurderes, hvorvidt eventuelle udslip indebærer fare for bygningen (eksplosionsfare) eller for luftforurening i forhold til indeklimaet i hotelbygningen.

Herudover er der i regionplanen udlagt et område på Esbjerg Havn for placering af vindmøller med en største totalhøjde på 100 m. Med sædvanlig placeringsafstand på 300 m giver reservationen mulighed for etablering af 6 – 7 vindmøller. Det er i regionplanen vurderet, at disse vindmøller vil kunne indgå i et samspil med de øvrige store tekniske anlæg, der findes på Esbjerg Havn.

DOKKEN udgør som projekt en samlet planlægning for et begrænset delareal på Esbjerg Havn, Dokhavnen. Planlægningen omfatter en række elementer, der er nærmere beskrevet i baggrundsmaterialet, Projektbeskrivelse af DOKKEN og alternativ Nordre Dokkaj.

Det aktuelle havneområde ligger i tilknytning til andre nærliggende havnearealer, der anvendes til kontor og administration. Etableringen af DOKKEN omfatter ligeledes etablering af godt 9.000 m² butiksareal. Havnecenteret vil udgøre et nyt centerområde i Esbjerg med nærhed til Esbjerg Hovedcenterområde.

De detailhandelsmæssige forhold beskrives på baggrund af detailhandelsanalyse, der søger at klarlægge udviklingen af detailhandelen i Ribe Amt og Esbjerg Kommune til

belysning af havnecenterets betydning i forhold til detailhandelen lokalt i Esbjerg Kommune og regionalt i Ribe Amt.

4. Trafikale forhold.

Nuværende trafik anlæg.

Den sydlige indfaldsvej, der ligger i forlængelse af motorvejen, Gammelby Ringvej, Østre Havnevej, Toldbodvej, Adgangsveje og H.E. Blumes Vej udgør hovedvejforbindelsen og hovedfordelingsvejen for al trafik på, til og fra Esbjerg Havn.

Herudover sker der en sekundær trafikadgang til havnen via Hjertingvej, Strandbygade og Havnegade, hvorfra der er en trafikudveksling til hovedvejforbindelsen.

Vejforbindelserne er prioriteret primært for kørende trafik. Der er ikke et sammenhængende cykelstiforløb i forbindelse med hovedvejforbindelsen.

Fremtidige trafikforhold

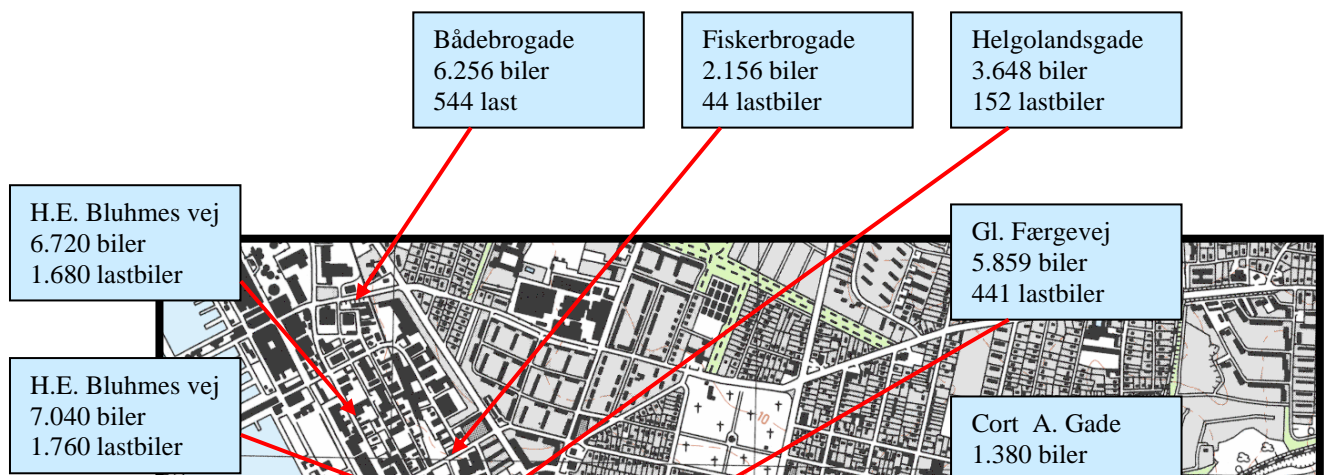
Der er overordnede planer for ny trafikadgang til Esbjerg Havn via en ny adgangsvej fra Motorvejen til Esbjerg Havn. Denne adgangsvej vil ikke umiddelbart give ændringer i forhold til adgangsmulighederne til DOKKEN.

Med etablering af gangbro/cykelsti over Toldbodvej sikres der gode adgangsforhold for de bløde trafikanter, idet færdsel via hovedvejforbindelsen kan undgås, og al færdsel for bløde trafikanter kan ske fra Havnegade.

Etableringen af havnecenteret vil indebære en stor trafikintensitet i krydset Østre Havnevej – Britanniavej. Den nuværende vejudformning har næppe kapacitet hertil, hvorfor trafikantlægget må påregnes ændret.

Trafikken på Esbjerg Havn

Der er senest af Esbjerg Kommune udført trafiktællinger i 1997 på hovedvejforbindelsen på Esbjerg Havn.



Trafiktællinger udført af Esbjerg Kommune, 1997.

Trafiktællingerne er foretaget før åbningen af motorvejen til Esbjerg, ligesom der på daværende tidspunkt fortsat var trafikforbindelse fra Dokhavnen til England.

DOKKEN vil komme til at rumme en række forskellige virksomheder. Med baggrund i Trafikministeriets turrateprojekt er der ud fra virksomhedstype og virksomhedstypens etageareal opstillet et udtryk for den samlede hverdøgnstrafik til og fra virksomhederne.

Tabel: Trafik til og fra DOKKEN

Branche	Etageareal m²	Turrat Ture/areal	Bilture	Lastbiltrafik
Dagligvarer	800	28/100	224	4 %
Udvalgsvarer	8.200	14,5/100	1.189	4 %
Kontorer	19.419	4,6/100	892	1 %

Hoteller	14.000	2/50	560	2 %
Restauranter	4.300	5/25	860	2 %
Udstilling m.v.	1.700	3/100	51	2 %
Øvrige	6.100	-	200	2 %

Ud fra foranstående tabel fås en samlet trafikgenerering i forhold til aktiviteterne på DOKKEN på 3.900 biler og 93 lastbiler i døgnet.

Denne trafik skal ses i forhold til tidligere trafik til DFDS Englandsfærge. Trafikken lå de seneste år på en gennemsnitlig trafik på omkring 200 – 250 biler pr. anløb og på ca. 70 trailere. Hertil kommer trafikken fra de ansatte, leverandører, toldere m.m. Den tidligere trafik skønnes at have udgjort omkring 50 - 100 bilture og 10 – 15 lastbilture.

Trafikken til det nye havnecenter DOKKEN kan således netto opgøres til en ændring på 3.600 biler i døgnet og stort set neutralt i forhold til lastbiler.

Til vurdering af støjforholdene er trafiktallene fra 1997 brugt som basis for ”nuværende forhold”, medens de fremtidige forhold er belyst ud fra en øget biltrafik på 3.600 personbiler med op til 3 % lastbiler.

Trafikken til DOKKEN vil således indebære en øget trafik på hovedfordelingsvejen med maksimum på 3.600 biler på Toldbodvej. Der er ikke søgt foretaget en trafikfordeling på de øvrige hovedstrækninger eller på tilslutningsvejene, da en væsentlig af trafikken alternativt ville have haft Esbjerg Bycenter som mål.

Med etableringen af et nyt havnecenter er det dog entydigt, at centeret vil indebære en øgning af trafikintensiteten i krydset Østre Havnevej – Britannivej med godt 30 %.

Da trafikken ikke fordeles jævnt over døgnet må der ved mødetid for ansatte på DOKKEN forudses et stort trafiktryk på dette kryds. Der har også tidligere været spidsbelastninger i forhold til ankomster og afgang for Englandsfærgerne. Denne trafik har kunnet afvikles fornuftigt, men med kortere køer.

Om den nuværende udformning af krydset er den mest hensigtsmæssige i forhold til den øgede trafikbelastning eller om trafikanelægget skal eller kan ændres er ikke vurderet nærmere.

Den øgede trafik på Toldbodvej og Østre Havnevej vil medvirke til en forringelse af forholdene for bløde trafikanter på denne strækning. Denne niveaufri krydsning af Toldbodvej skaber således en sikker forbindelse for gående og cyklister som adgangsvej fra byen til centeret.

Den gennemgående cykeltrafik langs Toldbodvej er ikke stor, hvorfor etablering af Havnecenteret også kunne give anledning til øgning af bløde trafikanter på Toldbodvej. Med den øgede trafik må adgangen via den niveaufri krydsning med adgang fra

Havnegade dog være så attraktiv, at denne skulle kunne afhjælpe eventuelle problemer for de bløde trafikanter.

5. Forholdet til Vadehavet.

Esbjerg Havn ligger direkte ud i Vadehavet, der er omfattet af internationale aftaler i forhold til RAMSAR-konventionen, EF-fuglebeskyttelsesdirektiv og Vadehavsbekendtgørelsen.

Etableringen af havnecenteret DOKKEN indebærer ikke nogen ny eller øget forurening af havneområdet og en deraf relateret påvirkning af Vadehavet. Miljøforholdene er nærmere beskrevet i baggrundsmaterialet.

Vurderingen af den nye arealanvendelse skal ligeledes vurderes i forhold til de visuelle forhold i for så vidt angår påvirkningen af landskabet.

Til brug for bedømmelsen af de visuelle konsekvenser er der foretaget en fotobehandling af udvalgte billedstandpunkter. Resultaterne af billedbehandlingerne foreligger som baggrundsmateriale for nærværende VVM.

Det foreliggende billedmateriale godtgør, at Esbjerg By og Havns profil ikke undergår en forandring, der ligger ud over de forandringer, der er sket primært på Esbjerg Havn gennem de seneste 10 – 12 år.

5.1 Forhold til naturbeskyttelse - RAMSAR-konventionen, EF-fuglebeskyttelsesdirektivet og Vadehavsbekendtgørelsen.

Esbjerg Havn ligger uden for de for Vadehavet gældende beskyttelsesforanstaltninger omfattende vådområder, vilde fugle samt natur-, miljø- og kulturværdier, og er således ikke direkte omfattet af de ovennævnte indgåede aftaler om beskyttelsesforanstaltninger.

DOKKEN vil med et arealforbrug på under 7 % af dispositionsarealet til udvidelse af eksisterende virksomheder eller til etablering af nye virksomheder ikke give anledning til eller betinge behov for indvinding af nye havnearealer i forhold til regionplanens udlægning.

Da arealet på Dokhavnen ikke umiddelbart kan anvendes i sammenhæng med andre områder på grund af andre etablerede virksomheder, anses DOKKEN's etablering således hverken direkte eller indirekte at ville give anledning til behov for opfyldninger, eller omvendt at ville kunne erstatte sådanne fremtidige behov, der kunne give påvirkninger i forhold til de nærliggende højt prioriterede naturområder.

Med henvisning hertil og til den miljømæssige beskrivelse vurderes det, at nærværende projekt for DOKKEN ikke vil give anledning til natur- og miljømæssige belastninger i forhold til Vadehavet.

Etablering af DOKKEN strider således heller ikke imod bestemmelserne i Miljø- og Energiministeriets bekendtgørelse om afgrænsning og administration af naturbeskyttelsesområderne.

6. Forhold til kommuneplanen.

Området på Dokhavnen er i kommuneplanen udlagt til erhvervsformål til havnerelaterede aktiviteter.

Den nuværende Kommuneplan giver ikke umiddelbart mulighed for anvendelse af havneområdet til ikke havnerelaterede aktiviteter.

Anvendelsen af en del af Dokhavnen til havnecenter med detailhandel og liberale erhverv m.m. kræver således en ændring af Kommuneplanen.

Havnecenteret forventes at ville indeholde:

Max. 1.000 m² dagligvarer.

1 pladskrævende udvalgswarebutik ~ 3.000 m².

Øvrige udvalgsvarer ~ 5.190 m² med maksimale butiksstørrelser på 1.500 m².

Kommuneplanens rammer for området kræves ligeledes ændret for så vidt angår bebyggelsesprocenter og byggehøjder. Det planlagte byggeri forventes at få en bebyggelsesprocent på lige under 170 med byggeri i op til 125 m's højde.

Kommuneplanens øvrige rammer, herunder rammerne for den maksimale støjbelastning uden for egen grundgrænse, for området fastholdes uændret.

6.1 Udlægning af DOKKEN med detailhandel.

DOKKEN havnecenter påregnes etableret med 800 (max. 1.000) m² med 2 – 3 dagligvarebutikker, her udlagt med specialbutikker som fiskeforretning og/eller delikatessbutikker.

Der vil ikke være tale om detailhandelsbutikker med normale dagligvarer, men snarere karakteriseret som havnerelaterede detailsalg.

Udlægningen af specialbutikker for dagligvarer anses ikke for at udgøre nogen mærkbar påvirkning af dagligvarehandelen i bycenteret eller øvrige lokale bydelscentre.

Havnecenterets øvrige udbud udgør et detailhandelsareal på ca. 8.200 m² til udvalgsvarer, hvoraf 3.000 m² ønskes udlagt til 1 eventuelt 2 butikker med særligt pladskrævende varegrupper. Herudover forventes maksimale butiksstørrelser på 1.500 m² til udvalgsvarer. De forventede forretningsprofiler for udvalgsvarer forventes at omfatte

mere luksuriøse varer og varegrupper.

Det nye havnecenters detailhandelsareal for udvalgsvarer udgør mindre end 6 % af detailhandelsareal i Esbjerg bycenter.

Udlægning af en del af Dokhavnen til butikformål sker med en samtidig udvidelse af infrastrukturanlægget med et nyt anlæg, der giver mulighed for adgang til området for de svage trafikanter, fodgængere og cyklister, via niveaufri skæring med hovedvejsforbindelsen.

Med nærheden til bycenteret og den kollektive trafik i Havnegade mindre end 100 m fra havnecenteret vil der allerede i dag kunne sikres en god tilgængelighed for alle besøgende.

Havnecenterets nærhed til Esbjerg bycenter i en afstand mindre end 400 m sikrer, at transportafstandene er begrænsede i forhold til en alternativ udbygning af bycenterområdet.

Havnecenteret indgår som et nyt element i detailhandelsstrukturen. Havnecenteret vil ud over at være orienteret mod lokale og regionale besøgende, blive tilpasset turistmæssige behov med servicetilbud med oplevelser og restaurationstilbud.

7. Forhold til lokalplan.

Den vestlige del af Dokhavnen indgår i dag i Lokalplan nr. 381 for Esbjerg Havn.

Lokalplanen kræves ændret i forhold til anvendelse af området til ikke havnerelaterede formål med bl.a. detailhandel, kontorer, restauranter, hotel og konferencetilbud.

Endeligt forudsætter projektets gennemførelse en udvidet bebyggelsesprocent på mindst 170 i forhold til dispositionsarealet.

Byggeriet kan gennemføres i forhold til lokalplanen for så vidt angår højder, undtaget hotelbygningen, hvortil der kræves indbygget et særligt højdeplan på mindst 125 m.

De lokalplanmæssige rammer for støjforholdene fastholdes svarende til de nuværende rammer fastlagt i lokalplan nr. 381 med en maksimal støjbelastning på 60 dB(A) for virksomhederne uden for egen grundgrænse.

7.1 Bevaringsværdig bebyggelse.

DOKKEN's etablering på et af havnens ældste områder betyder, at områdets og nærområdets bevaringsværdige bygninger vil ligge i forbindelse med bebyggelsen eller som nabo hertil.

To bygninger ligger inden for dispositionsarealet. Bygningen Gammel Havn vil ligge umiddelbart op mod nye bygninger, men vel fremtræde som en selvstændig bygning.

Proviantbygningen vil tilsvarende blive bevaret, men vil blive lukket inde i forhold til de nye bygninger. Bygningen vil dog fremstå som en selvstændig bygning i forhold til P-arealerne.

Gammel Havn og Proviantbygningen bevares i forhold til bygningernes udvendige fremtræden, mens anvendelsen ændres svarende til ønske om indretning af kontorer og lignende.

8. Overgangsperiode – udbygningsperiode.

DOKKEN etableres og udbygges over en kortere årrække på 3 – 5 år.

I etableringsfasen vil ikke udnyttede områder – primært område 1 – kunne udnyttes til eksisterende havnevirksomhed. Området anvendes i dag til oplag af borerør m.m.

Nuværende lovlige anvendelser af område 1 kan fortsættes i forhold til den gældende lokalplan nr. 481. Det vurderes i den sammenhæng at de gældende lokalplansbestemmelser om etablering af industri i område 1 i miljøklasse 6 og 7 ikke eller kun vanskeligt kan udnyttes i forhold til boligbebyggelse i Havnegade i en afstand af 300 – 400 m.

Tilsvarende vil etablering af industri i miljøklasse 6 og 7 med afstandskrav til naboer anses for uheldig i forhold til anvendelse af naboområdet til havnecenter. Område 1 bør derfor klassificeres for erhverv og industri op til miljøklasse 5.

Den gældende lokalplan åbner mulighed for etablering af parkeringshuse i forbindelse med færgeforbindelsen. Denne mulighed ønskes fastholdt, idet etablering af parkeringsdæk indgår i projektet for DOKKEN med henblik på at sikre tilstrækkelige parkeringstilbud.

Etablering af DOKKEN indebærer ikke ændringer for Dokhavnens øvrige ejendomme og de dertil knyttede aktiviteter.

DOKKEN's tilbud om detailhandel i specialbutikker, restauranter, caféer m.m. vil medvirke til at skabe et grundlag for en øget adgang til havneområdet og en forventet udveksling mellem besøgende i bycenteret og i havnecenteret.

DOKKEN kan muligvis knyttes sammen med Fanøoverfarten, via en ny broforbindelsen for gående og cyklister.

9. Beskæftigelsesmæssige forhold.

Esbjerg Havn beskæftiger i alt 7.222 personer på 267 virksomheder.

Inden for brancherne handel, hotel og restauration, finansiering og forretningsservice samt tjenesteydelser findes 77 virksomheder med i alt 1.598 ansatte.

Etablering af DOKKEN havnecenter for ikke havnerelaterede virksomheder forventes at ske inden for ovennævnte brancher. Med den forventede udnyttelse af DOKKEN til detailhandel, kontor og lignende, samt hotel- og restaurationsvirksomheder forventes virksomhederne i området at få følgende beskæftigelse:

Detailhandel	~	170 – 175 personer.
Kontor	~	550 – 650 personer.
Restauration/hotel	~	130 – 150 personer.

DOKKEN forventes således at blive arbejdssted for op mod 950 personer.

Da en række af virksomhederne inden for hotel, restauration og service arbejder uden for normal arbejdstid, kan der inden for normale arbejdstider forventes beskæftigelse for 850 – 900 personer.

9.1 Hotel Udsigten

Der påregnes etableret hotelvirksomhed i op til 18 etager af bygning G. 3 - 5 etager påregnes anvendt til servicefaciliteter, restaurant, barer, administration, køkken m.m., medens øvrige etager påregnes anvendt til værelser.

Hotellet kan forventes at indeholde mellem 200 - 250 værelser, suiter eller lignende.

Med udgangspunkt i 200 værelser med dobbeltsenge vil hotellet få en kapacitet på 146.000 overnatninger eller 72.000 overnatninger vurderet som enkeltværelser.

Det nuværende overnatningsantal udgjorde i Esbjerg i 2002 112.400 registrerede overnatninger i forhold til en hotelkapacitet på ca. 167.000 overnatninger eller omkring 460 senge.

Der er, ifølge Esbjerg Turistkontor, hvert år mange forespørgsler på konferencer og kurser o.l., men hotelkapaciteten i Esbjerg er ikke tilstrækkelig til sådanne arrangementer. Det øgede sengeantal vil være medvirkende til at trække større begivenheder til Esbjerg og dermed medvirke til generelt at øge og styrke Esbjerg som conference- og turistby.