

Støjmålinger skibe og placeringer anvist af Esbjerg Havn og Esbjerg Kommune.

Bilag 1.

Strategisk Analyse Esbjerg Havn, dateret 22. juni 2020 og dateret direktion 27. juli 2020, indeholdende tekst på siderne 21 – 24, om Dokken, og **figur 15** udvisende støjmåling af et skib placeret ved **kaj 603**, Jutlandia Terminal, Sønderhavn.

Kopi af siderne blev udleveret på et møde hos havnedirektøren **12. august 2020** hvor borgmester Jesper Frost Rasmussen og teknisk direktør Erik Jespersen deltog. Strategisk Analyse var blevet udleveret til økonomiudvalgsmedlemmer mandag den **10. august 2020**.

Det støjkort som er anvendt i Analysen viser sig at være et **modelstøjkort** som Esbjerg Havn har fået udarbejdet, og hvor man har taget det største skib **30.000 DWT**. Det er kun *vejledende* idet den størrelse skib ikke kan anvende alle kajpladser.

Efter nærmere drøftelser med havnedirektøren ville Esbjerg Havn undersøge størrelse på skibe som anløb og som kunne anløbe **kaj 603** ved Jutlandia Terminalen.

Bilag 2.

13. august 2020 modtager vi mail fra havnedirektøren bilagt oversigt over skibe der havde anvendt **kaj 603** det seneste år. Vi fik samtidig oplyst at de største skibe var på ca **20.000 DWT** og vi skulle udarbejde støjberegninger ud fra den skibsstørrelse.

Bilag 3.

19. august 2020 fremsender vi støjberegninger på skib **20.000 DWT** ved **kaj 603**. Hvis man anvender støjgrænser, der gælder for virksomhedsstøj, vil disse kunne overholdes i forhold til boliger.

Havnedirektøren kvitterer for modtagelsen og skriver "**det er jo regnet ud fra den faktuelle situation**". Havnedirektøren videresender samme dag materialet til teknisk direktør Erik Jespersen og vi sender materialet frem til borgmester Jesper Frost Rasmussen.

Bilag 4.

Sammenfatning af Strategisk Analyse Esbjerg Havn som er udsendt til pressen den **20. august 2020**. Her kan konstateres væsentlige ændringer i afsnit der omhandler Dokken.

Esbjerg, den 7. oktober 2020



**Strategisk analyse af udviklingen
af Esbjerg Havn i forhold til
klimaaf tale for energi og industri mv.
af den 22. juni 2020**

**Udarbejdet af Esbjerg Havns direktion
Den 27. juli 2020**

4 Socioøkonomisk effekt og begrænsninger

4.1 Jobskabelse

Vurdering af jobskabelseseffekten kan ske på forskellige måder alt afhængig af, hvilke parametre der benyttes. Tages der udgangspunkt i oplandsanalysen og arealet, som Esbjerg Havn dækker, vil der kunne argumenteres for, at det skabes 1 job for hver 265 kvadratmeter havneareal. Ved en udvidelse på mere end en million kvadratmeter vil der blive skabt 3.773 flere job, som er afhængige af havnen.

Da havvindindustrien anses som grunden til planlagte havneudvidelser, vil det være korrekt at vurdere jobskabelsen ud fra QBIS-rapporten. Tages der således udgangspunkt i 10 gigawatt installation, vil dette skabe 9.270 flere årsværk, men da installationen sandsynligvis vil foregå i perioden 2025-2035, er der reelt tale om 927 job.

Men medregnes muligheden for produktionsfabrikker som en del af dette, er det sandsynligt, at der kan skabes 27.220 årsværk, eller 2.722 jobs. Sammenlagt giver dette 3.649 arbejdspladser. I praksis vil der dog også være arbejdspladser tilknyttet andre dele af forsyningskæden. Hertil kommer, at potentialet ved at supportere tyske og hollandske havvindudbygninger ikke er indregnet.

Dette skal dog ses som statiske data, som også kan bruges til at vurdere det ekstra skattegrundlag for Esbjerg Kommune, som er en del af den socioøkonomiske effekt. Hvis den bruttoværditilvækst, som fremgår af oplandsanalysen, på 1.000.000 kroner per job finder sted, kan der argumenteres for en stigning på 21% svarende til 3,7 milliarder kroner. Samtidig vil Esbjerg Kommunes personskattegrundlag stige med 1 til 2 milliarder kroner, hvis denne arbejdskraft er bosat i Esbjerg. Men for at kunne realisere dette skal risici med deraf følgende begrænsninger vurderes.

4.2 Begrænsninger

Risici for Esbjerg Havn kan inddeles i eksterne og interne risici. De eksterne risici (som havnen ikke kan kontrollere) er primært markedsmuligheder, konkurrence fra øvrige havne samt politiske beslutninger (såvel kommunalt som nationalt), og risici, som Esbjerg Havn kan kontrollere. Denne analyse er lavet på basis af de planer, som klimaaftale for energi og industri mv. af den 22. juni 2020 indeholder, og muligheden for, at Esbjerg Havn kan bidrage hertil, anses som yderst sandsynlig.

Til installationsfasen benyttes Østhavnen, og det samme vil være tilfældet i fremtiden. Men hvis produktionsfabrikker placeres på havnen, vil også Sønderhavnen skulle bruges til afskibning af havvindmøllehovedkomponenter. I dag bruges kajerne i dette område til at losse og laste landvindmøllehovedkomponenter, og ramperne bruges også til havvindmøllekomponenter.

De skibe, som benyttes, er store stykgodsskibe med et **signifikant støjniveau**. Dette har i dag indflydelse på Dokhavnen, som hører under lokalplan nr. 460, som beskriver et center- og erhvervsområde på Dokhavnen. Esbjerg Havn har i den forbindelse fået udarbejdet støjkort for skibsstøj ved alle kajer i området, og **det skal understreges, at det ikke er muligt at lave mere følsom anvendelse af områder på Dokken.**

I Dokhavnen og Sønderhavnen var der 1.671 skibsanløb i 2018, ekskl. Fanøfærgerne. Antallet af skibsanløb har de sidste år været faldende, men dette skal ses i forhold til trafikken i andre danske havne. Til sammenligning havde Fredericia Havn 995, Vejle Havn 362 og Kolding Havn 478 skibsanløb i 2018. Der vil derfor med yderligere aktiviteter inden for havvind og især med etablering af produktionsfabrikker kunne forventes en stigning i denne trafik.



Figur 15

Det påhviler kommunen at foretage lokal planlægning, herunder industri og boliger, og det anbefales derfor at undersøge problemstillingerne, som følger af **øgede aktiviteter i relation til boliger nær havneområder andre steder**. I den forbindelse er der to centrale forskelle vedrørende skibsstøj: De skibe, som indgår i driften af en virksomhed, skal medregnes i virksomhedens støjregninger, hvorimod de skibe, som ikke er tilknyttet en virksomhed, ikke skal.

Ovenstående støjkort (figur 15) viser støjniveauet fra et større stykgodsskib, som laster komponenter til havvind, hvor der må forventes 115 db fra skorstenen. Dette udgør næsten en daglig hændelse, som det også fremgår af antal skibsanløb i disse bassiner. Skibet vil måske ikke skulle indregnes i støjberegninger for boliger, men støjen er reel og ofte forekommende. Derfor vil der kunne klages til myndighederne - i dette tilfælde Esbjerg Kommune, der vil kunne lægge begrænsninger på havneaktiviteterne. Set i lyset heraf, må det derfor konstateres, at boliger på Dokken med stor sandsynlighed vil være begrænsende for fremtidige, planlagte havneaktiviteter og den værdiskabelse, som disse måtte medføre.

Som det fremgår, er skibsstøj en af mange praktiske hindringer omkring Dokken som vedbliver. Det er især stykgodsskibe og mindre RoRo skibe som bruger Europakaj. Det er ikke for nuværende mulig for disse skibe at tilkoble landstrøm og international maritim lovgivning kræver ikke at skibene skal foretage investeringer for at dette skal kunne lade sig gøre.

Samtidig skal trafikken i dette område også vurderes. Når der flyttes kraner og andet tungt materiel mellem den sydlige og den nordlige del af havnen, skal dette foregå via kajområderne på Dokken. Der er ikke andre muligheder for at flytte udstyr mellem de forskellige områder på havnen, hvorfor en øgning af bløde trafikanter på kajerne vil øge risikoen for uheld betragteligt.

Som følge af placeringen af Dokken som en integreret del midt i Esbjerg Havn, bruges dette område ikke til konventionel havnedrift med lastning og losning af skibe, men Dokken er nødvendig for, at de udenom liggende havnearealer kan bruges optimalt. Der er derfor stor forskel på Dokken og den udvikling, som foregår på Esbjerg Strand, som ikke er en integreret del af havneoperationerne.

I 2019 færdiggjordes området ved Esbjerg Strand, som er ejet af Esbjerg Kommune. Området er en udvidelse af Esbjerg Havn mod nord og er behandlet ved lokalplan nr. 01-100-005, som blev vedtaget i september 2016. I lokalplanen står der blandt andet: 'Grundlaget for at udvide havneområdet i Esbjerg er længerevarende vækst i de havnerelaterede virksomheder. Der er et behov for at udnytte alle de eksisterende havneområder og kajanlæg i den tidligere fiskerihavn, der hidtil har været benyttet af maritime klubber, fx sejlkлуб og roklub.' Dette er korrekt, men som det fremgår af nærværende analyse, vil udvidelse af havneaktiviteterne ikke ændre forholdene i 5. og 6. bassin, som ligger nærmest Esbjerg Strand.

Bjarne Pedersen

Fra: Dennis Jul Pedersen, Esbjerg Havn <DJP@portesbjerg.dk>
Sendt: 13. august 2020 11:02
Til: Bjarne Pedersen
Cc: Erik Jespersen. ERJE
Emne: Jutlandia Kaj
Vedhæftede filer: Jutlandia Kaj.xlsx

Kære Bjarne

Tak for møde i går og vi sender som aftalt detaljer over skibe ved Jutlandia kaj over et år.

Som det fremgår er de største skibe med GRT på omkring 13000 tons og DWT er ca. 20.000 tons.

Støjniveau fremgår således af tidligere omtalte skema.

Med venlig hilsen / Best regards

Dennis Jul Pedersen
Havnedirektør / Port Director

ESBJERG HAVN


+45 2948 4029 (direct)

+45 7612 000(main)

djp@portesbjerg.dk

PORT ESBJERG


Hulvejen 1

DK-6700 Esbjerg

www.portesbjerg.dk



Bjarne Pedersen

Fra: Dennis Jul Pedersen, Esbjerg Havn <DJP@portesbjerg.dk>
Sendt: 19. august 2020 09:50
Til: Bjarne Pedersen
Cc: Flemming Davidsen
Emne: SV: Støjudbredelseskort Kaj 603

Hej Bjarne

Ja, det er jo regnet ud fra den faktuelle situation.

Vi kan tage omkring 90% af alle de stykgods skibe, som er på verdens markedet hvor BBC chartering dominerer.

Deres flådeliste kan ses på <https://www.bbc-chartering.com/toolbar/fleet.html> hvoraf det fremgår at ganske få skibe er over 20.000 tons dødvægt.

Derfor ser vi dem heller ikke her og de største er begrænset af vanddybden.

Med venlig hilsen / Best regards

Dennis Jul Pedersen
Havnedirektør / Port Director

ESBJERG HAVN

+45 2948 4029 (direct)
+45 7612 4000(main)
djp@portesbjerg.dk

PORT ESBJERG

Hulvejen 1
DK-6700 Esbjerg
www.portesbjerg.dk



Fra: Bjarne Pedersen <bp@pedersengruppen.dk>
Sendt: 19. august 2020 09:43
Til: Dennis Jul Pedersen, Esbjerg Havn <DJP@portesbjerg.dk>
Cc: Flemming Davidsen <Flemming@fding.dk>
Emne: Støjudbredelseskort Kaj 603

Hej Dennis

Sender vedhæftet støjudbredelseskort for skib 20.000 DWT og som giver et helt andet billede i forhold til Dokken. Vi er ved at få udført 3D kort på alle 3 placeringer og hvor vore bygninger er medtaget.

Med venlig hilsen

Bjarne Pedersen

DIREKTØR

Telefon: 76 14 01 11

Mobil: 40 77 92 05

Mail: bp@pedersengruppen.dk

Customer: Flemming Davidsen Aps
Project: Ekstern støj fra bassiner til nærområde
Project-No. 10720.0009-2020

Flemming Davidsen Aps
Søvigmarkvej 31
6851 Janderup

Bilag

3.1

Støjudbredelseskort Kaj 603
Result number 509

Beregnet i 1.5 m over terræn (med 2 refleksioner)
Alle perioder v. 100 % drift
Cargo DWT 20000t med LWA = 106 dB(A)
i 11 m. højde over vandoverflade (kote 0)
OBS! - Kun til orienterende brug - ikke frit felt

Project engineer: Bo Piet - Certificeret til "Miljømåling - ekstern støj"
Created: 13-08-2020
Processed with SoundPLAN 8.2, Update 13-08-2020

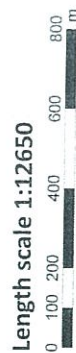
Levels LAeq
in dB(A)



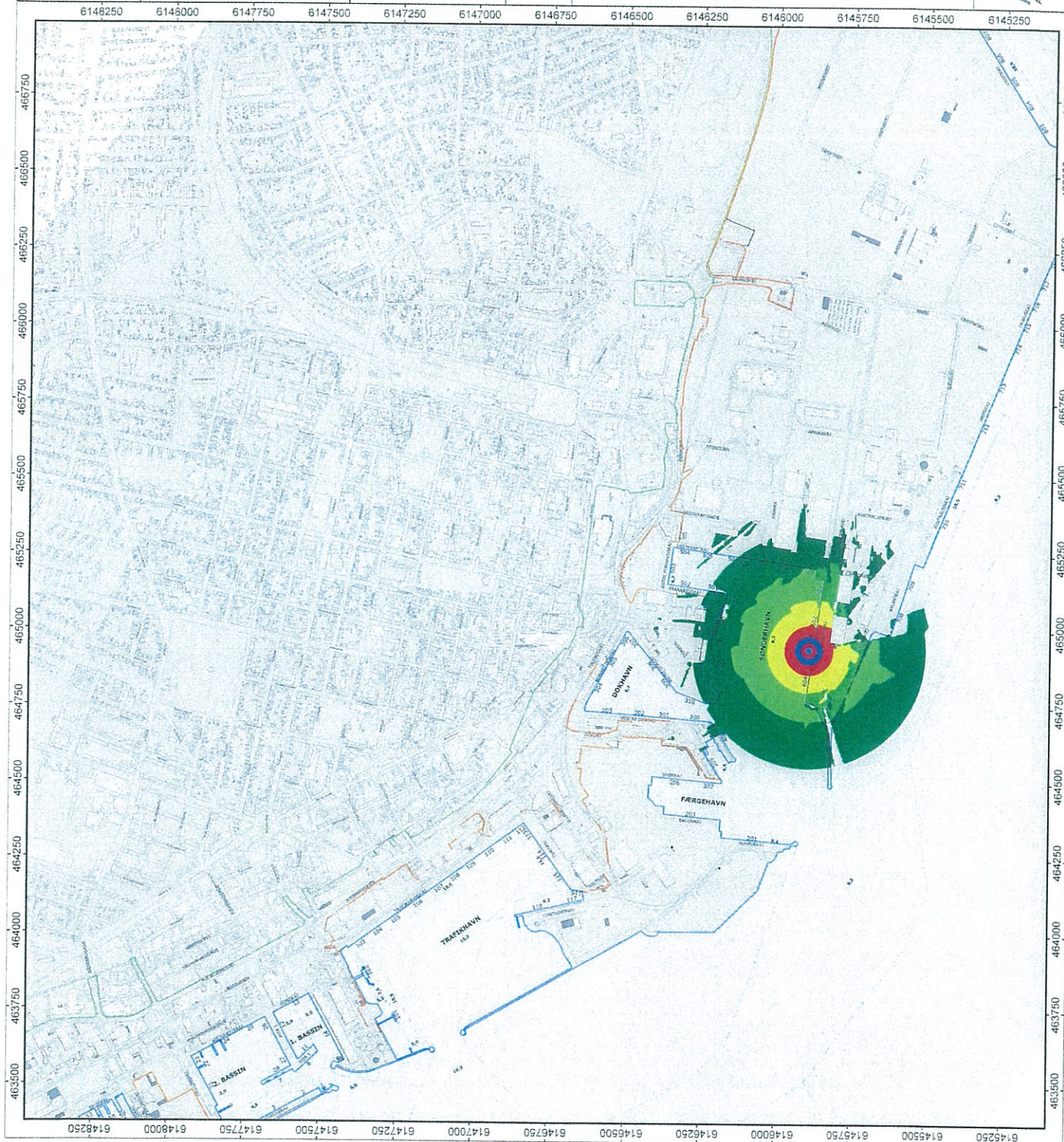
Signs and symbols



Length scale 1:12650



ARBEJDSMILJØEksperthen
AUTORISERET ARBEJDSMILJØRÅDGIVER



SAMMENFATNING AF STRATEGISK ANALYSE UDVIKLINGEN AF ESBJERG HAVN I FORHOLD TIL KLIMAAFTALE FOR ENERGI OG INDUSTRI MV. AF DEN 22. JUNI 2020



Hulvejen 1
DK-6700 Esbjerg

Tel. +45 76 12 40 00
www.portesbjerg.dk

PORT **ESBJERG** 

Socioøkonomiske begrænsninger

Til installationsfasen benyttes Østhavnen, og det samme vil være tilfældet i fremtiden. Men hvis produktionsfabrikker placeres på havnen, vil også Sønderhavnen skulle bruges til afskibning af havvindmøllehovedkomponenter. I dag bruges kajerne i dette område til at losse og laste landvindmøllehovedkomponenter, og ramperne bruges også til havvindmøllekomponenter.

De skibe, som benyttes, er store stykgodsskibe med et signifikant støjniveau. Dette har i dag indflydelse på Dokhavnen, som hører under lokalplan nr. 460, som beskriver et center- og erhvervsområde på Dokhavnen. Men det vurderes ikke muligt at lave mere følsom anvendelse af områder på Dokken.

Det følger af havnelovens § 6, stk. 2, at havnearealer skal anvendes til erhvervsmæssige aktiviteter, der understøtter søtransport af gods, fisk passagerer mv., eller andre aktiviteter, der forudsætter havnenær beliggenhed. Boligformål ikke ligger inden for dette formål, da boligformål ikke er erhvervsmæssig aktivitet, og forudsætter ikke havnenær beliggenhed.

Esbjerg havn skal bruge adgangsveje, bassiner og kajer omkring Dokken for at kunne bidrage til Danmarks grønne omstilling og for at kunne skabe vækst i Esbjerg. Vi ser derfor ikke muligheden for at kunne afstå området på Dokken eller flytte havnedrift bort fra området.