

# Afgørelse i klagesag om Kolding Kommunes endelige vedtagelse af lokalplan nr. 0042-21, Marina City – et blandet byområde og lystbådehavn, med tilhørende miljørapport

21/03782, 21/05672, 21/05498

Kolding Kommune vedtog den 12. februar 2021 endeligt lokalplan nr. 0042-21, Marina City – et blandet byområde og lystbådehavn, med tilhørende miljørapport.

En lokal forening, en interesseorganisation for danske fiskere, og en række borgere i området har indgivet en samlet klage over miljøvurderingen.

Et bådelaug, en lokal forening, og en brancheforening for shipping- og havnevirksomheder har klaget over planvedtagelsen.

I denne afgørelse har Planklagenævnet behandlet følgende spørgsmål:

- Om miljøvurderingslovens minimumskrav til en miljøvurdering er opfyldt i forhold til fisk og dumpning af havbundsmateriale.
- Om planlægningen er i overensstemmelse med planlovens § 5 b, stk. 1, nr. 1 og 2.
- Om lokalplanen er ugyldig som følge af eventuel modstrid med vilkår fastsat af Trafikministeriet ved overdragelsen af arealer til kommunen og med tilladelse fra Kystdirektoratet til opfyld på søterritoriet.
- Om lokalplanen er i overensstemmelse med planlovens § 15 a, stk. 1.
- Om lokalplanen er i overensstemmelse med planlovens § 15 b, stk. 1.

Planklagenævnet har ikke behandlet de øvrige klagepunkter i sagen.

Planklagenævnet ophæver lokalplanen med tilhørende miljørapport, da lokalplanen er i strid med planlovens § 15 a og da kommunen ikke har foretaget tilstrækkelige undersøgelser vedrørende luftforurening i planområdet. Det betyder, at lokalplanen ikke længere gælder.

## 1. Sagens oplysninger

### 1.1. Området og plangrundlaget

#### Området

Sagen vedrører lokalplan nr. 0042-21, Marina City - et blandet byområde og lystbådehavn.[1]

Planområdet ligger i Kolding ved den nuværende lystbådehavn Marina Syd, der ligger syd for Kolding Ås udløb til Kolding Fjord. Planområdet omfatter dels arealer på søterritoriet, dels arealer på land.

Nord for planområdet ligger Kolding Havn, som bl.a. rummer en række erhvervsvirksomheder.

Planområdet afgrænses mod syd af Skamlingvejen og vest for planområdet ligger et skovområde. Syd for Skamlingvejen ligger grønne arealer og boligbebyggelser.

Planområdet omfatter en eksisterende lystbådehavn med bl.a. dele af det tilhørende havnebassin, kaj- og moleanlæg, havnebygning, mindre service- og depotbygninger, bådoplag-, parkerings- og kørearealer. Planområdet omfatter endvidere en del af søterritoriet og et grønt areal langs Skamlingvejen, som er bevokset med vildtvoksende kratbeplantning. Planområdet omfatter desuden en stribe areal langs vandkanten nord for Kolding Å. Denne del af lokalplanområdet består af indspulet sediment, og fremstår uudnyttet. Området kan ses af bilag 1, billede 1.

Lokalplanområdet er i alt ca. 17 ha, hvoraf eksisterende landarealer udgør ca. 8 ha, mens resten er havnebassinets vandflade, moleanlæg og søterritoriet.

Realisering af lokalplanen forudsætter således opfyld af ca. 7,6 ha af søterritoriet.

#### Det vedtagne plangrundlag

Lokalplanen muliggør en udvidelse af den eksisterende lystbådehavn med op til ca. 1.000 bådpladser i kombination med etablering af en ny bydel med boliger og servicefunktioner.

Af lokalplanens redegørelse (s. 3) fremgår bl.a. følgende vedrørende lokalplanens baggrund:

*Kolding Lystbådehavn er i dag to-delt med ca. 500 pladser nord for fjorden og ca. 500 pladser syd for fjorden (inden for lokalplanområdet).*

*Kolding Kommune har besluttet at samle alle bådpladser ved Marina Syd og udvikle en ny bydel, Marina City, hvor havnerelaterede funktioner kombineres med et nyt boligområde. Boligdelen skal være med til at finansiere projektet - men skal også sikre, at der skabes et område med aktivitet på alle årstider.*

*Marina City skal samtidig bygge videre på stiforløbet langs Kolding Å og på den måde give hele bymidten forbindelse til Kolding Fjord.*

Det fremgår af lokalplanens § 2.2, at lokalplanområdet opdeles i 10 delområder som vist på lokalplanens kortbilag 2. Kortbilaget kan ses af bilag 1, billede 2.

Af lokalplanens § 2.3 fremgår:

*Lokalplanområdet er dels landterritorium i byzone og dels søterritorium.*

*Byzonearealer skal forblive i byzone. Umatrikulerede opfyldsarealer på 76.100 m<sup>2</sup> er i landzone og overføres til byzone ved afslutning af opfyldsarbejder.*

Af lokalplanens kortbilag 2 fremgår bl.a., at lokalplanens delområde 2 ligger på den nordlige side af Kolding Fjord på sydsiden af erhvervshavnen.

Af lokalplanens § 3.2 fremgår følgende vedrørende anvendelsen af delområde 1:

*Delområde 1 må kun anvendes til havneformål i form af lystbådehavnsrelaterede servicebygninger og servicefaciliteter, klub- og foreningsfaciliteter, depoter, salg af brændstof, brændstoftanke, havnepladser, jollepladser, anlæg til servicering, isætning og optagning af både med tilhørende kraner, bådtransport, vej i nødvendigt omfang, offentligt tilgængelig havnepromenade med tilhørende beplantning, cykelparkering, opholds- og legearealer, rekreative arealer, kulturelle aktiviteter, forsamlingshuse, caféer og restauranter, udeservering, mobile mad- og salgsvogne, detailhandel med dagligvarer i form af kiosker til forsyning af lystbådehavnens besøgende, og lignende.*

**Af lokalplanens § 3.4 fremgår følgende vedrørende anvendelsen af delområde 2:**

*Delområde 2 må kun anvendes til grønne friarealer og støjafskærmning jf. § 6.7.*

*Delområdet må ikke bebygges, dog kan der i delområdet udover støjafskærmningen opstilles legeredskaber, bænke og lignende, som understøtter anvendelse til leg og ophold samt op til to udsigtstårne. Der tillades, at der i støjafskærmningen og udsigtstårnene integreres rum til anvendelse i forbindelse med områdets drift og vedligehold.*

**Af lokalplanens § 3.5 fremgår følgende vedrørende anvendelsen af delområde 3:**

*Delområde 3 må kun anvendes til havneformål i form af bådoplag, bådhus, reparations- og servicevirksomhed i tilknytning til lystbådehavnen, parkering, autocamperparkering samt kortvarige publikumsorienterede arrangementer som cirkus, marked og udstilling med tilhørende mobile mad og salgsvogne og lignende. I forbindelse med vandsportsarrangementer tillades kortvarig overnatning i telte og campingvogne. Derudover må der i delområdet lokaliseres bygninger til strøm- og varmforsyning. Der må i området kun etableres virksomheder, der giver anledning til mindre miljøpåvirkninger af omgivelserne svarende til miljøklasse 1-3.*

**Af lokalplanens § 3.5 fremgår følgende vedrørende anvendelsen af delområde 4:**

*Delområde 4 må kun anvendes til infrastrukturelle formål som vej-, sti-, parkerings- og cykelparkeringsarealer, busstoppested, tilhørende beplantning, affaldsopsamling og lignende.*

**Af lokalplanens § 3.5 fremgår følgende vedrørende anvendelsen af delområde 5:**

*Delområde 5 må kun anvendes til offentligt tilgængeligt grønt område.*

**Af lokalplanens § 3.9 fremgår følgende vedrørende anvendelsen af delområde 6 og 7:**

*Delområder 6 og 7 må kun anvendes til blandet bolig- og erhvervsformål, herunder boliger med tilhørende fælleslokaler, liberale erhverv, kontor- og servicevirksomheder, kulturelle aktiviteter, caféer og restauranter, maritime butikker, klinikker, lystbådehavnsrelaterede servicefaciliteter, klub- og foreningsfaciliteter, depoter og lignende svarende til virksomhedsklasse 1-2 samt detailhandel med dagligvarer efter nærmere bestemmelser i §§ 3.8, 3.11 og 3.13.*

*Boliger må kun placeres på eksisterende landarealer.*

*Andre anvendelser end boliger må kun placeres i stueetagen og på 1. sal samt på de to øverste etager af bygningen placeret inden for det på kortbilag 3 viste felt til den op til 16 etager høje bygning jf. §§ 7.20 og 7.21. Der kan desuden etableres veje og parkering for de ovennævnte anvendelser.*

**Af lokalplanens § 3.10 fremgår desuden følgende vedrørende anvendelsen af delområde 6:**

*I delområde 6 skal stueetagen i første bebyggelsesrække mod delområde 1 i mindst 50% af facadelængden mod delområde 1 anvendes til udadvendte funktioner som lystbådehavnsrelaterede servicefaciliteter, klub- og foreningsfaciliteter, liberale erhverv, kontor- og servicevirksomheder, kulturelle aktiviteter, caféer og restauranter, butikker, klinikker og lignende samt fælleslokaler for boliger.*

**Endvidere fremgår følgende af lokalplanens § 3.11 vedrørende anvendelsen af delområde 6:**

*Det samlede areal til butikker inden for delområde 6 må ikke overstige 500 m<sup>2</sup>, herunder op til 150 m<sup>2</sup> må anvendes til én fiskebutik og op til 300 m<sup>2</sup> må anvendes til én kiosk.*

**Af lokalplanens § 3.12 fremgår følgende vedrørende lokalplanens delområde 7:**

*I delområder 7 skal stueetagen i første bebyggelsesrække mod delområde 1 i mindst 50% af facadelængden mod delområde 1 anvendes til udadvendte funktioner som lystbådehavnsrelaterede servicefaciliteter, klub- og foreningsfaciliteter, liberale erhverv, kontor- og servicevirksomheder, kulturelle aktiviteter, caféer og restauranter, butikker, klinikker og lignende samt fælleslokaler for boliger.*

**Af lokalplanens § 3.13 fremgår følgende vedrørende lokalplanens delområde 7:**

*Det samlede areal til butikker inden for delområde 7 må ikke overstige 500 m<sup>2</sup>, herunder op til 150 m<sup>2</sup> må anvendes til én fiskebutik og op til 300 m<sup>2</sup> må anvendes til én kiosk.*

**Herudover fremgår det af lokalplanens § 3.14:**

*Udover nærværende lokalplans bestemmelser skal nærmere bestemmelser om anvendelse og indretning af delområder 6 og 7 fastlægges i en ny lokalplan.*

**Om anvendelsen af delområde 8 fremgår følgende af lokalplanens § 3.15:**

*Delområde 8 må kun anvendes til havneformål i form af lystbådehavnsrelaterede servicefaciliteter, klub- og foreningsfaciliteter, depoter, reparations- og servicevirksomhed, håndværksvirksomheder og lignende svarende til virksomhedsklasse 1-3 samt maritimt orienterede erhvervsformål, herunder liberale erhverv, kontor- og servicevirksomheder, kulturelle aktiviteter, caféer og restauranter, klinikker, fitness-, wellness-, bad-, overnatnings- og undervisningsfaciliteter i forbindelse med det maritime, maritime showrooms, maritime butikker og detailhandel med dagligvarer efter nærmere bestemmelser i §§ 3.8 og 3.16. Der kan desuden etableres veje og parkering for de ovennævnte anvendelser*

**Af lokalplanens § 3.17 fremgår:**

*Udover nærværende lokalplans bestemmelser skal nærmere bestemmelser om anvendelse og indretning af delområde 8 fastlægges i en ny lokalplan.*

**Af lokalplanens § 3.18 fremgår følgende vedrørende anvendelsen af lokalplanens delområde 9:**

*Delområde 9 må kun anvendes til havneformål i form af lystbådehavnsrelaterede servicebygninger, depoter, bad, omklædnings- og toiletfaciliteter, wellness, sport, fritid og lignende svarende til virksomhedsklasse 1-3 samt maritimt orienterede kulturelle aktiviteter, formidlingsaktiviteter, caféer og restauranter, klub- og foreningsfaciliteter og lignende.*

**Af lokalplanens § 3.19 fremgår:**

*Udover nærværende lokalplans bestemmelser skal nærmere bestemmelser om anvendelse og indretning af delområde 9 fastlægges i en ny lokalplan.*

#### **Af lokalplanens § 3.20 fremgår følgende vedrørende lokalplanens delområde 10:**

*Delområde 10 må kun anvendes til offentligt tilgængelig strandpark med opholds- og legearealer, rekreative arealer, sportsbaner, badebroer, mobile salgsvogne og lignende.*

*Delområdet må ikke bebygges, dog kan der i delområdet opstilles legeredskaber, bænke, pavilloner og lignende, som understøtter anvendelse til leg og ophold samt redskabsskure til rekreativ brug og vedligeholdelse af arealerne.*

#### **Af en note fremgår flere steder i lokalplanen følgende:**

##### ***Byggeretsgivende lokalplan og rammelokalplan***

*Lokalplanen er kun byggeretsgivende for delområder 1, 2, 3, 4, 5 og 10. For delområder 6, 7, 8 og 9 vil nærmere bestemmelser om anvendelse og indretning mv. blive fastlagt i nye lokalplaner.*

#### **Af lokalplanens redegørelse (s. 35) fremgår følgende vedrørende lokalplanens indhold:**

*Lokalplanen åbner op for, at Koldings to lystbådehavne kan sammenlægges, det vil sige at nuværende Marina Syd udvides til ca. dobbelt kapacitet.*

*Den nye marina vil være landets største uden for Københavnsområdet og påtænkes som landets mest attraktive. Derfor giver lokalplanen mulighed for etablering af en række understøttende funktioner som f.eks. værkstedsfaciliteter, maritime butikker, relevante serviceerhverv, restauranter, café, isbar, kiosk, fiskebutik, overnatningsmuligheder i forbindelse med det maritime og en bred vifte af aktivitets- og læringsmuligheder i forbindelse med Kolding Fjord, Lillebælt og Kolding Å for såvel individuelle vandsportsudøvere som foreninger relevante for Kolding Fjord og Lillebælt. Dertil kommer faciliteter for besøgende på havnen i forbindelse med stedets udvikling som en destination for turister og byens borgere.*

*Lokalplanområdet opdeles i 10 delområder. Nogle af delområderne omfatter flere adskilte arealer. Lokalplanen er byggeretsgivende for delområder 1, 2, 3, 4, 5 og 10 og en rammelokalplan for de øvrige delområder - det vil sige, at nærmere bestemmelser om anvendelse og indretning mv. af delområder 6, 7, 8 og 9 forudsætter udarbejdelse af nye lokalplaner. Nærværende lokalplans bestemmelser for disse delområder vil blive videreført i de byggeretsgivende lokalplaner.*

#### **Af lokalplanens redegørelse (s. 36) fremgår bl.a. følgende vedrørende lokalplanområdets disponering og anvendelse:**

*[...]*

*Nord for åen udlægges et areal til afskærmning af lokalplanområdet mod erhvervsstøj fra havnen og til et grønt område med mulighed for udsigtstårne. Resterende del af lokalplanområdet udlægges til landarealer længere mod syd. En del af landarealerne udlægges på søterritorium og forudsætter opfyld. Langs den fremtidige vandkant reserveres arealer til en havnepromenade og havnepladser med slæbesteder og servicekajer mv. (delområde 1). Syd for promenaden udlægges to delområder til blandet bolig- og erhvervsbebyggelse (delområder 6 og 7). I den østlige del af lokalplanområdet udlægges arealer til en strandpark (delområde 10) og grønt område (delområde 5). Øvrige arealer skal hovedsageligt anvendes til havneformål. Der gives mulighed for maritimt*

orienteret erhvervsbebyggelse (delområde 8) og maritimt orienterede foreningsfaciliteter og havnens servicefaciliteter (delområde 9). Mellem delområderne og Skamlingvejen udlægges arealer til bådoplæg og parkering (delområde 3) og til veje og parkering (delområde 4).

#### Af lokalplanens redegørelse (s. 38-39) fremgår endvidere følgende vedrørende lokalplanområdets anvendelse:

*Delområder 6 og 7 udlægges til blandet bolig- og erhvervsformål, herunder boliger, liberale erhverv, kontor- og servicevirksomheder, kulturelle aktiviteter, maritime butikker, caféer og restauranter, klinikker, lystbådehavnsrelaterede servicefaciliteter, klub- og foreningsfaciliteter, depoter og lignende svarende til virksomhedsklasse 1-2 samt detailhandel med dagligvarer i begrænset omfang. Boliger må kun placeres på eksisterende landarealer. Anvendelser til andet end boliger må kun placeres i bebyggelsens nederste 2 etager og på de 2 øverste etager af den højeste bygning. Intentionen med bestemmelsen er at sikre, at disse anvendelser alene supplerer boliganvendelsen i delområderne og med sin placering understøtter byliv på udearealerne.*

*Bygningerne kan etableres i op til 8 etager og i det nordvestlige hjørne af delområde 6 som en enkelt bygning op til 16 etager. Der forventes op til ca. 200 boliger i delområde 6 og op til 150 boliger i delområde 7. Der lægges op til forholdsvis stor bebyggelsestæthed idet beboerne i områderne vil få glæde af udendørs kvaliteter i delområder 1, 10 og den nærliggende fredskov mod vest.*

*[...]*

*Nærmere bestemmelser omkring anvendelse og disponering af områderne 6 og 7, arkitektonisk udformning, opholdsarealer, interne veje mv. vil blive fastlagt i kommende byggeretsgivende lokalplaner.*

#### I forbindelse med planvedtagelsen er der udarbejdet:

- Miljørapport Marina City, april 2020 (herefter kaldet *miljørapporten*).
- Sammenfattende redegørelse, januar 2021 (herefter kaldet *den sammenfattende redegørelse*).

Det fremgår af miljørapporten (afsnit 2.4), at kommunen er myndighed for byggeri og anlæg på land, mens Kystdirektoratet er myndighed for opfyld og anlæg på søterritoriet. Det fremgår, at kommunen har besluttet, at der skal udarbejdes VVM og lokalplan med kommuneplantillæg og tilhørende miljøvurdering, og at Kystdirektoratet har afgjort, at der skal udarbejdes VVM for projektet. Det fremgår endvidere, at de to myndigheder har besluttet, at processen samordnes, og at der udarbejdes én fælles miljørapport.

Kommunen har endvidere truffet afgørelse om VVM-tilladelse til anlæggene på land. Tilladelsen er offentliggjort den 15. juli 2021.

Kystdirektoratet har den 7. juli 2021 efter kystbeskyttelsesloven truffet afgørelse om tilladelse til etablering af Marina City på søterritoriet.

Miljøstyrelsen har endnu ikke meddelt klaptilladelse til projektet.

*Kommuneplangrundlaget*

Da lokalplanen ikke var i overensstemmelse med kommuneplan 2017-2029 for Kolding Kommune, vedtog kommunen samtidig med vedtagelsen af lokalplan nr. 0042-21, kommuneplantillæg nr. 8 til kommuneplan 2017-2029.

Forud for vedtagelsen af lokalplanen og kommuneplantillægget, var planområdet omfattet af rammeområderne 0042-BE1, 0042-BE2, 0042-BE3 og 0042-G1.

Den generelle anvendelse var for så vidt angik rammeområderne 0042-BE1, 0042-BE2 og 0042-BE3, udlagt til blandet bolig og erhverv. I rammeområde 0042-G1 var den generelle anvendelse udlagt til område til fritidsformål.

Det fremgår af kommuneplantillægget, at tillægget ændrer rammeafgrænsninger og bestemmelser for rammeområderne 0042-BE1 og 0042-BE2. Det fremgår endvidere, at rammeområdet 0042-BE3 udgår og at der dannes de nye rammeområder 0042-E1 og 0042-G3.

Efter vedtagelsen af kommuneplantillægget, er rammeområderne 0042-BE1 og 0042-BE2 fortsat udlagt til den generelle anvendelse blandet bolig- og erhvervsområde.

Rammeområderne 0042-G2 og 0042-G3 er udlagt til den generelle anvendelse område til fritidsformål, mens rammeområde 0042-E1 er udlagt til den generelle anvendelse erhvervsområde.

Kolding Kommune vedtog den 14. december 2021 kommuneplan 2021-2033 for Kolding Kommune. Kommuneplanen blev offentliggjort den 3. februar 2022.

I forbindelse med vedtagelsen af kommuneplan 2021-2033 for Kolding Kommune blev kommuneplantillæg nr. 8 til kommuneplan 2017-2029 afløst.

Rammebestemmelserne er i kommuneplan 2021-2033 videreført stort set uændrede fra kommuneplantillæg nr. 8 til kommuneplan 2017-2033.

### *1.2. Klagerne og bemærkningerne hertil*

Planklagenævnet har under sagens behandling modtaget de dokumenter vedrørende sagens indhold, som fremgår af Bilag 2 sidst i denne afgørelse.

Planklagenævnet modtog klagerne fra kommunen den 29. marts 2021, den 7. maj 2021 og den 11. maj 2021.

Klagerne og bemærkningerne er i deres helhed indgået i sagsbehandlingen. De enkelte klagepunkter er kort gengivet nedenfor under afsnit 2.

Der er også klaget over kommunens afgørelse om VVM-tilladelse til den landfaste del af projektet, samt over Kystdirektoratets tilladelse til projektet på søterritoriet. Sagerne behandles af Miljø- og Fødevarerklagenævnet.

## **2. Planklagenævnets bemærkninger og afgørelse**

### *2.1. Planklagenævnets behandling af sagen*

I sagens behandling har følgende medlemmer deltaget: Helle T. Anker (formand), Henrik Høegh, Ulf Kjellerup, Thomas Klyver, Jonas V. K. Nielsen, Torsten S. Pedersen, Henrik Stjernholm, Helle Søeberg, Keld K. Sørensen, Flemming Thornæs og Jan Woollhead.

## *2.2. Planklagenævnets kompetence og prøvelse*

### *2.2.1. Generelt om Planklagenævnets kompetence*

Afgørelser efter miljøvurderingsloven kan påklages efter de klageregler, der er fastsat i den lovgivning, som planen eller programmet er udarbejdet i henhold til, jf. § 48, stk. 1, i miljøvurderingsloven.

Den plan, der er klaget over i denne sag, er udarbejdet i henhold til planloven, og overholdelsen af miljøvurderingslovens bestemmelser i forbindelse med planvedtagelsen kunne derfor påklages til Planklagenævnet.

Planklagenævnet kan tage stilling til retlige spørgsmål i forbindelse med en kommunes udarbejdelse af en plan, jf. § 58, stk. 1, nr. 3, i planloven.[2]

Retlige spørgsmål omfatter alle spørgsmål om lovligheden eller gyldigheden af trufne afgørelser, herunder fortolkning eller forståelse af lovbestemmelser samt overholdelse af almindelige forvaltningsretlige grundsætninger.

Det er ikke et retligt spørgsmål, om en plans indhold er hensigtsmæssigt. Endvidere fastlægger miljøvurderingsloven ikke grænser for, hvad myndighederne kan beslutte af politiske, økonomiske eller andre grunde, men stiller alene krav til procedurerne og indholdet af grundlaget for beslutningerne forud for vedtagelse af planer omfattet af loven. Begrænsninger i niveauet for tilladelige miljøpåvirkninger følger af anden lovgivning.

### *2.2.2. Planklagenævnets prøvelse*

Planklagenævnet har behandlet de dele af klagerne, som fremgår af afsnit 2.3-2.8. Klagerens bemærkninger for så vidt angår dette er alene kort gengivet i afgørelsen, men de er indgået i sagsbehandlingen i deres helhed.

Planklagenævnet har ikke behandlet de dele af klagerne, som fremgår af afsnit 2.9.

Planklagenævnet har af hensyn til en eventuel ny behandling af sagen besluttet at prøve en række klagepunkter på trods af afgørelsens resultat.

## *2.3. Retsgrundlag for miljøvurderingen*

Ved klage over afgørelser, som er truffet før den 16. maj 2017, finder bestemmelserne i den tidligere miljøvurderingslov fortsat anvendelse, jf. § 57, stk. 2, i den nugældende miljøvurderingslov. Planklagenævnet antager, at det samme gør sig gældende for miljøvurdering af planer, der var under tilvejebringelse før lovens ikrafttræden, selvom den endelige planvedtagelse sker efter lovens ikrafttræden, jf. § 57, stk. 3, i den nugældende miljøvurderingslov.

Da den påklagede plan var under tilvejebringelse før 16. maj 2017, har Planklagenævnet behandlet denne klagesag efter den bekendtgørelse af miljøvurderingsloven, som blev udstedt i 2015.[3]

#### *2.4. Kommunens miljøvurdering*

##### *2.4.1. Miljøvurderingsloven generelt*

Når en myndighed i medfør af lovgivningen tilvejebringer planer og programmer inden for fysisk planlægning og arealanvendelse, som fastlægger rammerne for fremtidige anlægstilladelser til projekter omfattet af miljøvurderingslovens bilag 3 og 4, skulle der efter 2015-lovens § 3, stk. 1, nr. 1, udarbejdes en miljøvurdering. Hvis planen fastlægger anvendelsen af mindre områder på lokalt plan eller alene indeholder mindre ændringer i sådanne planer, skulle der kun gennemføres en miljøvurdering, hvis gennemførelsen af planen må antages at få væsentlig indvirkning på miljøet, jf. § 3, stk. 2. Efter miljøvurderingslovens § 3, stk. 1, nr. 3, skulle der endvidere udarbejdes en miljøvurdering af andre planer, som i øvrigt fastlægger rammerne for fremtidige anlægstilladelser til projekter, når myndigheden vurderer, at planen kan få væsentlig indvirkning på miljøet. Derudover skulle der gennemføres en miljøvurdering, hvis planen kan påvirke et udpeget internationalt naturbeskyttelsesområde væsentligt, jf. lovens § 3, stk. 1, nr. 2.

Miljøvurderingen skulle gennemføres under udarbejdelsen af planen eller programmet, og inden der træffes beslutning om den endelige godkendelse eller vedtagelse, jf. § 6. Formålet med bestemmelsen var at sikre, at integreringen af miljøhensyn foretages i forbindelse med udarbejdelsen af planen, og dermed på et tidligt tidspunkt i processen, således at der kan tages hensyn til den miljømæssige indvirkning på et tidspunkt, hvor det fortsat er muligt at inddrage de miljømæssige aspekter i planens udformning.

Ved den endelige vedtagelse af en plan skulle kommunen bl.a. tage hensyn til miljørapporten, jf. miljøvurderingslovens § 9, stk. 1.

##### *2.4.2. Generelt om indhold af miljørapporten*

En miljørapport skal fastlægge, beskrive og evaluere den sandsynlige væsentlige indvirkning på miljøet af planens gennemførelse og rimelige alternativer under hensyn til planens mål og geografiske anvendelsesområde, jf. § 7, stk. 1. Loven kræver dermed oplysninger, som koncentrerer sig om spørgsmål, der relaterer til planens væsentlige indvirkninger på miljøet. Det er således ikke enhver indvirkning, der skal indgå i miljørapporten og dermed afgrænsningen.

En miljørapport skal indeholde de oplysninger, der er nævnt i bilag 1 til loven, som med rimelighed kan forlanges med hensyn til aktuel viden og gængse vurderingsmetoder samt til, hvor detaljeret planen er, hvad den indeholder, og på hvilket trin i et eventuelt planhierarki planen befinder sig, jf. lovens § 7, stk. 2.

##### *2.4.3. Fisk*

#### Klagen

Klagerne anfører, at der er 3 vigtige fiskearter; europæisk ål, havørred og atlantehavslaks, som ikke indgår i miljøvurderingen.

Klagerne anfører i forlængelse heraf, at der er en risiko for, at sumpgas kan påvirke vandrefisk, især de optrækkende havørreder, men også andre diadrome arter, som ål, laks og skrubbe. Klagerne anfører herefter, at disse fiskearter passerer igennem projektområdet på deres vandring imellem Kolding Å vandsystem og Kolding Fjord.

Klagerne anfører, at ålen ankommer som glasål om foråret og vandrer op i Kolding Å system, hvor de bliver i mange år indtil kønsmodenheden som blankål, hvor de vandrer retur til Kolding Fjord mod Sargassohavet. Klagerne anfører, at selvom ålen ikke er en bilag IV-art, har den status som kritisk truet på IUCNs rødliste.

Klagerne anfører herefter, at der regelmæssigt fanges laks i Kolding Å, og at fund af lakseyngel ved en bestandsundersøgelse i 2017 nedstrøms sammenløbet mellem Åkær og Vester Nebel Å indikerer, at arten gyder i Kolding Å.

Klagerne anfører endvidere, at forskellige undersøgelser i Kolding Å vandsystem har estimeret antallet af smolt (unge havørreder), der vandrer ud til åmundingen til mere end 40.000. Vandringen foregår typisk i perioden marts, april og maj, hvor smolten vandrer mod sydøst, hvilket vil sige igennem udgravningsområdet til Marina City. Klagerne anfører, at de voksne fisk returnerer til Kolding Å og Dalby Møllebæk for at gyde. Optrækket kan starte i april, men typisk er højsæsonen fra juni til december og evt. februar. Optrækket blev bestemt til 4.300 store havørreder i sæsonen 1989, og klagerne anfører, at i 2020 er et kvalificeret skøn, baseret på øgede fangster siden 1989, at optrækket er øget til 15.000 voksne havørreder.

Klagerne anfører herefter, at beregninger af sedimentspredningen fra gravearbejdet i bilag 6 til miljørapporten viser, at der vil være en forhøjet koncentration af suspenderet sediment i Kolding Inderfjord i hele graveperioden på 90 dage og nogle uger efter gravearbejdets ophør.

Klagerne anfører yderligere, at projektet kræver fjernelse af 360.000 m<sup>3</sup> bundmateriale, og at der ifølge ansøgningen om klappning er forekomst af hydrogensulfid, populært kaldet svovlbrinte, i bundlaget.

Videre anfører klagerne, at kommunen, på baggrund af klagerens hørings svar, anmodede DTU Aqua om at udarbejde en supplerende vurdering af påvirkningen af ørreders vandring i Kolding Å og Dalby Møllebæk, hvori det vurderes, at de mest kritiske perioder for ørredbestandene vil være under smoltvandringen i marts – juni samt under havørredens hovedopgang i vandløbene i september – november.

Klagerne anfører, at bygherre som følge af vurderingen har foretaget en projektilpasning, hvorved der kun uddybes fra december til og med marts, og at der som følge af projektilpasningen vil blive foretaget uddybningsarbejder i sejltrede og lystbådehavnebassin i vintermånederne december – februar og ved promenaden ind i marts, men at dette vil ske bag spuns.

Klagerne anfører herefter, at de påklager projektet, fordi det er tvivlsomt, at projektilpasningen er et juridisk bindende krav, og ikke blot en politisk udmelding fra kommunen, således at bygherren efter omstændighederne i realiteten kan ændre med henvisning til, at det er nødvendigt, f.eks. for at holde en tidsplan, eller af ressourcemæssige årsager.

Generelt om dyreliv

I en miljørapport skal der indgå oplysninger om den *sandsynlige væsentlige* indvirkning på miljøet, herunder den biologiske mangfoldighed, fauna og flora, jf. 2015-miljøvurderingslovens bilag 1, litra f, jf. § 7, stk. 2.

Dette indebærer ikke, at det planlagte skal vurderes i forhold til alle tænkelige forekomster af flora og fauna, men navnlig, hvis der er tale om betydningsfulde habitater for bestemte arter, især hvis der er tale om sjældne arter, og hvis det planlagte i øvrigt kan påvirke disse. Vurderingen skal endvidere ske ud fra, hvad der med rimelighed kan forlanges med hensyn til aktuel viden og gængse vurderingsmetoder.

### Planklagenævnets vurdering

Påvirkning af fisk er omtalt i miljørapportens afsnit 15.2.

Miljørapportens afsnit 15.2.2 indeholder en beskrivelse af de eksisterende forhold i Kolding Fjord i forhold til forekomsten af fiskearter. Afsnittet indeholder en beskrivelse af, hvilke fiskearter, der er generelt forekommende i danske fjorde, og det fremgår, at der ikke er fundet indikationer på, at fiskefaunaen i Kolding Fjord afviger herfra. Det er bl.a. nævnt, at arterne ål, havørred, skrubbe og laks kan forekomme i fjorden. Særligt i forhold til ål og laks fremgår det, at det ikke forventes, at disse arter yngler i Kolding Fjord, men at eventuelle forekomster vil være i forbindelse med vandring til og fra eventuelle gydepladser i vandløb med udløb til fjorden.

I miljørapportens afsnit 15.2.3, er der redegjort for påvirkningen af fisk i anlægsfasen. Det fremgår bl.a., at anlægsaktiviteterne vil give anledning til sedimentspild fra gravearbejdet i havbunden samt undervandsstøj fra ramning af pæle og nedvibrering af spuns, som potentielt kan påvirke fisk og deres levesteder. Det fremgår yderligere, at fisk indirekte kan påvirkes, hvis deres fødegrundlag i form af bundfauna påvirkes.

Særligt i forhold til sedimentspild fremgår det yderligere af miljørapporten, afsnit 15.2.3.1, at der i forbindelse med uddybning vil forekomme sedimentspild, som kan medføre suspenderet sediment i vandet og aflejring af sediment på havbunden, hvilket potentielt kan påvirke fisk samt deres fødeorganismer og levesteder. Det fremgår, at høje koncentrationer af suspenderet sediment kan medføre tab af æg og fiskeyngel eller reducerede fødesøgningsmuligheder, og at voksne fisk i et vist omfang er i stand til at undvige, mens æg og yngel er mere sårbare over for påvirkninger på grund af deres begrænsede mobilitet.

I miljørapporten, afsnit 15.2.3.1, konkluderes det på baggrund af beregninger af sedimentspredningen fra gravearbejdet, at påvirkningen af fisk på grund af suspenderet sediment, i lyset af den kortvarige påvirkning på mindre end et halvt år samt den begrænsede udbredelse af påvirkningsområdet, vurderes at være ubetydelig og dermed ikke væsentlig. Hertil kommer, at der er et naturligt højt indhold af suspenderet sediment i vandsøjlen i Kolding inderfjord, da området er lavvandet og har lav vandgennemstrømning, ligesom havbunden består af finkornet materiale.

Af den sammenfattende redegørelse (s. 258) fremgår det bl.a. af forvaltningens bemærkninger til klagernes høringsvar, at DTU Aqua har udarbejdet en supplerende vurdering af påvirkningen af ørreders vandring i Kolding Å og Dalby Møllebæk, hvori det vurderes, at de mest kritiske perioder for ørredbestandene vil være under smoltvandringen marts-juni samt under havørredens hovedopgang i vandløbene i september-november.

Det fremgår endvidere, at byherre på baggrund af notatet har besluttet at foretage en projektilpasning, hvorved der kun uddybes fra september til og med marts. Det fremgår, at der som følge af projektilpasningen vil blive foretaget uddybningsarbejder i sejlrende og lystbådehavnebassin i vintermånederne december – februar og ved promenaden ind i marts, men at dette vil ske bag spuns. Det fremgår i forlængelse heraf, at ørrederne på den måde friholdes for sediment og risiko for påvirkning fra eventuel svovlbrinte i vandet fra uddybning under deres hovedopgang og under smoltudvandringen, og at ørreder og ørredyngel dermed generes mindst muligt.

Til den sammenfattende redegørelse er der desuden som bilag 4 vedlagt notatet med den supplerende vurdering fra DTU Aqua.

Projektilpasningen, ifølge hvilken der kun skal uddybes i december-februar samt i marts bag spuns, er endvidere lagt til grund i Kystdirektoratets tilladelse til etablering af Marina City på søterritoriet af 7. juli 2021. Den supplerende vurdering vedrørende ørreder og projektilpasningen er således omtalt på side 7-8 i Kystdirektoratets tilladelse, og det fremgår af vilkårene i tilladelsen, at etableringen af Marina City skal ske i overensstemmelse med det ansøgte og miljøvurderede som beskrevet i sagens samlede materiale. Planklagenævnet lægger på baggrund heraf til grund, at projektilpasningen er en del af det projekt, som Kystdirektoratet har givet tilladelse til, og at projektet derfor skal udføres i overensstemmelse hermed.

Planklagenævnet finder på baggrund af ovenstående, at kommunen har foretaget en tilstrækkelig beskrivelse og vurdering af planernes sandsynlige indvirkning på fisk, herunder de af klagerne nævnte arter. Miljøvurderingslovens minimumskrav til indholdet af en miljørapport er således opfyldt i relation hertil, og nævnet kan således ikke give medhold i klagepunktet.

#### *2.4.4. Dumpning af havbundsmateriale*

##### Klagen

Klagerne henviser til havmiljølovens bestemmelser om dumpning og anfører herefter, at det i den konkrete sag fremgår af ansøgningen om tilladelse til klappning, at der er en betydelig mængde aflejret sediment fra 0,3 m til 0,9 m, hvor dybere lag benævnes oprindelig gytje.

Klagerne anfører i forlængelse heraf, at udbudsmaterialet har mangelfulde definitioner af væsentlige parametre, herunder særligt gytje, som skal muliggøre verifikation af data og konsekvensberegninger af dumpningen. Klagerne anfører endvidere, at de originale analysecertifikater ikke indeholder oplysninger, som gør det muligt at afgøre, om prøver stammer fra oprindelig havbund eller fra aflejret sediment. Endvidere er analysecertifikater fra de dybere lag udeladt, så konsekvensberegningerne bliver mangelfulde.

Herudover anfører klagerne, at der både er fysiske, biologiske og kemiske risikofaktorer fra oprensning og uddybning til Marina City, og at klappansøgningen og miljørapporten vurderer nogle, men ikke alle risici i forhold til habitatet på klapplassen ved Trelde Næs.

##### Generelt om dumpning af havbundsmateriale

Der skal i en miljørapport bl.a. gives oplysninger om miljøforholdene i områder, der kan blive væsentligt berørt og ethvert eksisterende miljøproblem, som er relevant for planen, herunder navnlig problemer på områder af særlig betydning for miljøet, jf. 2015-miljøvurderingslovens bilag 1, litra c og d, jf. § 7, stk. 2.

I en miljørapport skal der endvidere bl.a. gives oplysninger om den sandsynlige væsentlige indvirkning på miljøet, herunder spørgsmål som den biologiske mangfoldighed, fauna, flora og vand, jf. 2015-lovens bilag 1, litra f, jf. § 7, stk. 2. Der skal desuden gives oplysninger om de miljøbeskyttelsesmål, der er fastlagt på internationalt plan, fællesskabsplan eller medlemsstatsplan og som er relevante for planen, og hvordan der under udarbejdelsen af den er taget hensyn til disse mål og andre miljøhensyn, jf. 2015-lovens bilag 1, litra e, jf. § 7, stk. 2.

Dette indebærer efter Planklagenævnets opfattelse, at sandsynlige miljøpåvirkninger fra dumpning af havbundsmateriale efter omstændighederne skal indgå i en miljøvurdering, hvor realiseringen af lokalplan indebærer, at der skal dumpes havbundsmateriale på søterritoriet, såfremt dumpningen kan medføre væsentlige indvirkninger på miljøet.

De nærmere krav til dumpning af havbundsmateriale – herunder hvilke materialer og hvilken mængde, der kan dumpes – kan imidlertid ikke reguleres af en plan efter planloven. Der er generelt heller ikke krav om, at alle detaljer i forhold til dumpningen skal afklares, før der kan foretages en miljøvurdering og vedtages en plan. De nærmere krav stilles derimod i forbindelse med den tilladelse til dumpning, der efterfølgende vil skulle gives efter havmiljøloven.

### Planklagenævnets vurdering

Den konkrete sag vedrører en planvedtagelse for at muliggøre udvidelse af en lystbådehavn i kombination med etablering af en ny bydel med boliger og servicefunktioner. Realiseringen af projektet forudsætter bl.a. opfyld af et areal på søterritoriet, som ligger inden for planområdet, samt uddybning af sejlrender og havnebassin uden for planområdet. I forbindelse med dette forventes det ifølge miljørapporten, at der vil skulle dumpes ca. 360.000 m<sup>3</sup> havbundsmateriale på søterritoriet.

Af miljørapportens afsnit 2.12.2 fremgår, at Marina City har ansøgt Miljøstyrelsen om tilladelse til klappning af uddybningsmaterialet på klapplassen ved Trelde Næs. Klappansøgningen med dertilhørende bilag er vedlagt som bilag 7 til miljørapporten.

Miljørapporten indeholder i afsnit 16 en beskrivelse af bortskaffelse af uddybet materiale, herunder en beskrivelse af det vandområde, som klapplassen ved Trelde Næs ligger i, samt vandområdets økologiske og kemiske tilstand. Miljørapportens afsnit 16.2.3 indeholder desuden en beskrivelse af selve klappmaterialet, og det fremgår bl.a. af afsnittet, at der forventes at skulle klappes cirka 360.000 m<sup>3</sup> sediment, hvoraf cirka 60 % forventes at stamme fra oprindelig havbund, mens resten er aflejningsmaterialer, som er tilført fra tilstødende områder med strømmen gennem mange år.

Miljørapporten indeholder i afsnit 16.2.3.1 og 16.2.3.2 beskrivelse af henholdsvis klappmaterialets fysiske og kemiske egenskaber. Det fremgår bl.a., at klappmaterialet hovedsageligt består af gytje, og at gytje består af silt, sand og organisk materiale.

Miljørapportens afsnit 16.3 indeholder en vurdering af miljøpåvirkningerne fra klappningen i anlægsfasen. I afsnittet beskrives sedimentspredning, iltpåvirkning, miljøfarlige stoffer, vandområdeplaner, fisk og fiskeri samt badevandskvalitet ved kyster omkring klapplassen.

Planklagenævnet finder, som ovenfor nævnt, at sandsynlige miljøpåvirkninger som følge af dumpning af havbundsmateriale, efter omstændighederne skal indgå i en miljøvurdering, hvor realiseringen af planlægningen indebærer, at der skal dumpes havbundsmateriale på søterritoriet, såfremt dumpningen kan medføre væsentlige indvirkninger på miljøet.

Planerne regulerer imidlertid alene den del af projektet, der ligger på land, og ikke de dele af projektet, som ligger på søterritoriet. Dumpning på havet kan således ikke reguleres i en plan efter planloven.

Planklagenævnet finder på den baggrund, at der ikke kan stilles krav om, at der i den strategiske miljøvurdering af lokalplanen foretages en detaljeret vurdering af miljøpåvirkningen fra dumpningen.

Nævnet finder således, at det er tilstrækkeligt, at der i miljøvurderingen af planen foretages en mere overordnet vurdering og beskrivelse af de sandsynlige miljøpåvirkninger, som dumpningen må forventes at medføre. Den mere detaljerede vurdering må i stedet foretages i forbindelse med de relevante senere tilladelser.

Planklagenævnet finder på den baggrund, at kommunen i miljørapporten i tilstrækkelig grad, set i lyset af planens detaljeringsgrad, har belyst miljøpåvirkningerne ved realiseringen af planerne i forhold til dumpning af havbundsmateriale tilstrækkeligt set i forhold til, at de nærmere detailkrav til dumpningen vil blive fastsat i klaptilladelsen, som meddeles af Miljøstyrelsen i medfør af havmiljøloven. Nævnet finder således, at miljøvurderingslovens minimumskrav er opfyldt i relation til dumpning af havbundsmateriale.

Nævnet henviser i den forbindelse til, at det i miljørapporten er omtalt, at Marina City har ansøgt Miljøstyrelsen om tilladelse til klappning af materialet på klapplassen ved Trelde Næs (klaptilladelse).

Nævnet bemærker, at Miljøstyrelsen endnu ikke har meddelt tilladelse til dumpning af havbundsmaterialet.

Tilladelsen til dumpning af havbundsmateriale vil kunne påklages særskilt til Miljø- og Fødevarerklagenævnet.

## *2.5. Kystnærhedszonen*

### *2.5.1. Klagen*

Klagerne anfører, at der ved lokalplanen ikke kan udlægges arealer til blandet bolig og erhverv, herunder kontorer, klinikker, m.v. på de eksisterende landarealer, som anført i lokalplanens § 3.9 om delområde 6 og 7, bortset fra anvendelser, der henhører til lystbådehavnsrelateret virksomhed.

Klagerne anfører endvidere, at der på de arealer af søterritoriet, der påtænkes opfyldt, ikke kan udlægges arealer til byggeri og anlæg til kulturelle aktiviteter og forsamlingshuse (delområde 1), reparations- og servicevirksomheder samt autocampering (delområde 3), reparations- og servicevirksomheder, håndværksvirksomheder, liberale erhverv, klinikker, overnatnings- og undervisningsvirksomheder (delområde 8), kulturelle aktiviteter (delområde 9), strandpark (delområde 10) og grønt område (delområde 12).

Klagerne anfører, at kommunens lokalplan er udtryk for en så massiv bebyggelse af de eksisterende landarealer til boliger, kontorer, liberale erhverv mv., at der med tilhørende fortovs- og parkeringsfaciliteter i realiteten er tale om, at de til lystbådehavnen hørende landarealer til parkering for bådejerne og deres gæster og vinteroplagspladserne vil skulle flyttes til et nyopfyldt areal af Kolding Fjord øst for lystbådehavnen.

Klagerne anfører herefter, at det følger af planlovens § 5 b, stk. 1, nr. 2, at der kun i ganske særlige tilfælde kan planlægges for bebyggelse og anlæg på land, som forudsætter inddragelse af arealer på søterritoriet.

Klagerne gør i forlængelse heraf gældende, at bebyggelsen af de eksisterende landarealer forudsætter, at der inddrages et mindst tilsvarende areal af søterritoriet.

Klagerne henviser herefter til en tidligere klagesag ved Planklagenævnet vedrørende kommuneplan 2017-2029 for Kolding Kommune og anfører, at kommunen med den vedtagne lokalplan stort set ikke har rettet ind efter nævnets afgørelse.[4]

Klagerne anfører, at de nævnte anlæg og bebyggelser på søterritoriet er eksempler på anlæg, der efter klagernes opfattelse ikke kan henføres under lystbådehavnsrelateret virksomhed, og at der er tale om en så stor afvigelse fra nævnets afgørelse, at der bør være grundlag for helt at tilsidesætte lokalplanen.

Klagerne anfører herefter, at det er ubestridt, at flytningen af lystbådehavnen i nord til syd, som oprindeligt var begrundet i et ønske om at udvide erhvervshavnen, for den overvejende del skal finansieres ved salg af byggerettigheder til boliger. Gives der ikke tilladelse til boligbyggeri mv., finder flytningen ikke sted, hvilket er den reelle begrundelse for boligbyggeri.

Yderligere anfører klagerne, at der ikke med planerne er fremført nye og bedre argumenter for bebyggelse, men at den stedfundne udvikling på flere områder tværtimod har svækket argumentationen. Kommunen har ikke de seneste år oplevet nogen nævneværdig befolkningstilvækst, og der er i de forløbne år opført og planlagt opført så mange boliger relativt tæt på lystbådehavnen, at ejendomsmæglere i byen har advaret mod det.

Endelig anfører klagerne, at Marina City-projektet ikke er noget ganske særligt i planlovens forstand.

### *2.5.2. Generelt om kystnærhedszonen*

Kystnærhedszonen omfatter kystområderne i ca. 3 km's afstand fra kysten i landzone og sommerhusområder. Kystnærhedszonen er ikke en forbudszone, men der stilles særlige krav til planlægningen i disse områder.

Hensigten med kystbestemmelserne er dels at friholde kystområderne for bebyggelse og anlæg, som ikke er afhængige af kystnærhed, dels at sikre, at nye arealer til byzone og anlæg i landzone placeres i størst mulig afstand fra kystlinjen og fortrinsvis bag eksisterende bebyggelse. Det gælder især for de åbne kyststrækninger. Kystbestemmelserne skal desuden medvirke til at sikre og udbygge befolkningens adgang til kysterne.

Reglerne om planlægning i kystnærhedszonen fremgår af planlovens § 5 a og § 5 b (generelt om planlægning i kystnærhedszonen), § 11 a, stk. 1, nr. 21, og § 11 e, stk. 1, nr. 11, og stk. 2 (krav til kommuneplanen), § 16, stk. 4 (krav til lokalplaner) og § 29, stk. 2 (indsigelse fra ministeren).

Kystnærhedszonen uden for udviklingsområder skal søges friholdt for bebyggelse og anlæg, som ikke er afhængige af kystnærhed, jf. planlovens § 5 a, stk. 1.

### 2.5.3. Regler om inddragelse af nye arealer i byzone og af søterritoriet

#### Planlovens § 5 b, stk. 1, nr. 1

Der må i kystnærhedszonen kun inddrages nye arealer i byzone og planlægges for anlæg i landzone, såfremt der er en særlig planlægningsmæssig eller funktionel begrundelse for kystnær lokalisering, jf. § 5 b, stk. 1, nr. 1.

Som eksempler på planlægningsmæssige begrundelser nævnes i lovbemærkningerne[5] boligens lokalisering i forhold til infrastruktur og servicefunktioner, allerede foretagne investeringer i infrastruktur, og tilfælde hvor byvækst ind i landet vil komme i konflikt med klare natur- og landskabsinteresser.

Det fremgår desuden, at en funktionel begrundelse f.eks. kan være, at anlæg har behov for kystnær placering af hensyn til søværts transport, udøvelse af fiskerierhvervet, kølevand, vindforhold og lign.

Endelig fremgår det af lovforarbejderne, at privatøkonomiske interesser, grundejerforhold eller behov for en gunstig beliggenhed ikke i sig selv kan anses for planlægningsmæssige eller funktionelle begrundelser.

Kravene til den særlige planlægningsmæssige eller funktionelle begrundelse skærpes, jo tættere det konkrete område ligger på kysten. Begrundelsen for kystnær lokalisering skal desuden afvejes mod kystnærhedszonens natur- og landskabsinteresser.

Det fremgår endvidere af lovbemærkningerne, at § 5 b pålægger de planlæggende myndigheder at godtgøre behovet for kystnær beliggenhed, herunder i fornødent omfang at belyse mulighederne for placering uden for kystnærhedszonen.

#### Planlovens § 5 b, stk. 1, nr. 2

Det følger af planlovens § 5 b, stk. 1, nr. 2, at der bortset fra trafikhavneanlæg og andre overordnede infrastrukturanlæg, kun i ganske særlige tilfælde kan planlægges for bebyggelse og anlæg på land, som forudsætter inddragelse af arealer på søterritoriet eller særlig kystbeskyttelse.

Formålet med bestemmelsen er i videst muligt omfang at opretholde de naturgivne forhold i kystområderne og de lavvandede marine områder.[6]

Nævnet finder, at bestemmelsen i § 5 b, stk. 1, nr. 2, må ses i sammenhæng med kravet om planlægningsmæssig eller funktionel begrundelse for kystnær lokalisering i planlovens § 5 b, stk. 1, nr. 1, således at kravet til begrundelsen efter nr. 1 skærpes, når der er tale om tilfælde som nævnt i nr. 2.

Bestemmelsen omfatter efter praksis både situationer, hvor der skal opføres bebyggelse på et landareal, som hele tiden har været landområde, og situationer, hvor der skal opføres bebyggelse på et landareal, som opstår efter opfyldning på søterritoriet i forbindelse med det konkrete projekt, der planlægges for.[7]

### 2.5.4. Kommunens vurderinger og bemærkninger vedrørende planlægningsmæssig begrundelse for kystnær lokalisering

#### Lokalplanen

Af lokalplanens redegørelse (s. 31) fremgår bl.a. følgende vedrørende de eksisterende forhold i lokalplanområdet:

*Lokalplanområdet ligger i Kolding og omfatter arealer beliggende på søterritorium og på land ved Skamlingvejen og et mindre areal nord for Kolding Å.*

*Hele lokalplanområdet er på ca. 17 ha, hvoraf eksisterende landarealer udgør ca. 8 ha, mens resten er havnebassinets vandflade og moleanlæg og søterritoriet.*

*Alle eksisterende landarealer inden for området ligger i byzone. Arealer, som skal overføres til byzone ved afslutning af opfyldsarbejder i overensstemmelse med lokalplanen, er på ca. 7,6 ha.*

Af lokalplanens redegørelse (s. 61-62) fremgår bl.a. følgende vedrørende kystnærhedszonen og den kystnære del af byzonen:

*Funktionel og planlægningsmæssig begrundelse for udlæg af arealer i kystnærhedszonen til byudvikling fremgår af tillæg 8 til Kolding Kommuneplan 2017-2029.*

*I miljøvurderingsrapporten til kommuneplantillægget og nærværende lokalplan redegøres nærmere for, hvordan realisering af lokalplanen vil påvirke det kystnære landskab, og for berøring af natur- og friluftsinteresser.*

*Lokalplanens påvirkning af landskabets karakter vurderes væsentlig inden for en radius på ca. 2 km, idet den visuelle påvirkning vurderes at have et stort omfang, og ikke væsentlig for den øvrige del af landskabet, da den visuelle påvirkning af landskabet ikke vurderes så stor, at påvirkningen kan betegnes som væsentlig.*

[...]

### Kommuneplantillæg nr. 8 til kommuneplan 2017-2029

Af kommuneplantillæg (s. 6-7) fremgår følgende af afsnittet Baggrund for planlægning:

*Kommuneplanen*

*Bestemmelser i Kommuneplan 2017-2029 vedrørende Marina City stammer fra Kommuneplan 2010-2021.*

*I Kommuneplan 2010-2021 er knyttet følgende redegørelse til de dengang nye rammer for Marina Syd.*

- 1. Den funktionelle begrundelse. Et bolig- og lystbådehavnprojekt omkring Marina syd er del af en samlet plan for havnens udvikling. Den eneste udvidelsesmulighed af erhvervshavnen ligger der, hvor Marina nord i dag er placeret. Hvis lystbådehavnen skal genetableres længere mod øst på nordkysten, eller hvis områder ved Rebæk strand skal inddrages til lystbådehavn på sydkysten, vil det betyde inddragelse af kyststrækninger med væsentlige natur- og landskabsinteresser. Udbygning af lystbådehavnen ved Marina syd er derfor den løsning, som tager mest hensyn til kystbeskyttelsesinteresser.*
- 2. Langs Åparken og Marina syd er der tale om en kyststrækning uden store beskyttelsesinteresser. Hovedparten af dette område er skabt med gammel slaggeopfyld. (...) I projektet indgår desuden skabelse af en attraktiv badestrand øst for den nye havn. Den udvidede lystbådehavn vil som helhed forøge kystlinjens attraktion det pågældende sted.*
- 3. Skabe offentlige rum og offentlig adgang. En væsentlig del af projektet er at skabe attraktiv offentlig adgang til kystarealer. Skovarealet i Åparken og den eksisterende lystbådehavn er i dag*

ikke områder, der indbyder til offentlig færden og udnyttelse. Området omkring den nye lystbådehavn skal samtidig være grønt opholdsområde for de store boligområder i det sydlige Kolding, herunder højhusene mellem Skamlingvejen og Tvedvej. Etablering af boliger i tilknytning til lystbådehavnen vil medvirke til at skabe liv i området året rundt, så havnearealerne ikke ligger øde hen i vinterperioden. Samtidig vil etablering af den nye lystbådehavn medvirke til at give adgang til den del af Åparken, som i dag er sprunget i skov, og som skal omdannes til et attraktivt grønt område for hele bydelen.

Projektet vil i øvrigt være i god overensstemmelse med udmeldte statslige principper for den kommunale planlægning om byfortætning og nærhed til det kollektive trafiknet.

De nære omgivelser og kystlandskabet vil ikke blive yderligere visuelt påvirket. Områdets karakter i dag sammen med allerede igangsatte projekter giver allerede et meget bymæssigt præget landskab.

På baggrund af forhandlinger med Miljøcenter Odense i 2009 blev rammeafgrænsning i Kommuneplan 2010- 2021 reduceret i forhold til projektet.

I 2013 blev betegnelsen ændret fra centerområde til blandet bolig og erhverv. Muligheden for etablering af boliger er i hele forløbet begrænset til det vestlige rammeområde: henholdsvis 0042-C2 og senere 0042-BE1. Kommuneplan 2017-2029 videreførte rammeudlæg og rammebestemmelser fra Kommuneplan 2013-2025.

**Af kommuneplantillægget (s. 17-19) fremgår følgende af afsnittet kommuneplanlægning i en kystnær del af byzonen:**

*Begrundelser for kystnær lokalisering*

*I kystnærhedszonen uden for udviklingsområderne kan der kun inddrages nye arealer i byzone og planlægges for arealer i landzone, såfremt der er en særlig planlægningsmæssig eller funktionel begrundelse for kystnær lokalisering.*

*Funktionel begrundelse for planlægningen:*

- *Kolding Kommune ønsker én stor og topmoderne lystbådehavn. Derfor nedlægges Lystbådehavn Nord, som er utidssvarende, og flyttes til Marina Syd. Den store lystbådehavn har behov for nærhed til havet.*
- *Klubhuse, opbevaringshuse, omklædningsfaciliteter og anlæg og indretninger til brug for foreninger og klubber med tilknytning til havet og kysten har behov for nærhed til havet.*

*Nedenunder redegøres for særlig planlægningsmæssig begrundelse for kystnær lokalisering af lystbådehavnen med tilhørende faciliteter og maritime erhverv samt boliger.*

*Planlægningsmæssig begrundelse for placering af den store lystbådehavn og for omfanget af de tilhørende faciliteter:*

- *Placering af den flyttede lystbådehavn som forlængelse af eksisterende lystbådehavn Marina Syd muliggør optimering af arealudnyttelse (der er kun behov for én stor kran, ét slæbested til store både og ét slæbested til trailerbåde osv.; bedre udnyttelse af arealer til vinteroplag til andre anvendelser i sommerhalvåret f.eks. events og parkering).*
- *Lystsejlere fra de 1000 både har behov for servicefunktioner i tilknytning til havnen (proviant, værksted, sejlegrejbutik osv.) – lystbådehavnens størrelse fordrer høje krav til servicefunktioners*

størrelse og standard og disse skal placeres i tilknytning til havnen.

- Turister og korttidsbesøgende på havnen har brug for anlæg som legepladser, grillpladser, kiosk, restaurant og lignende i tilknytning til havnen.
- Turister og besøgende ude fra, som f.eks. foreninger med tilknytning til havet, deltagere i parasport-aktiviteterne i området, institutioner fra andre byer og kunder for bådudlejning, har brug for et mindre overnatningssted inden og/eller efter sejlture og stævner.

*Planlægningsmæssig begrundelse for planlægning for boliger og maritime erhverv:*

- Kolding by oplever befolkningsvækst og har behov for bymidtenære byudviklingsarealer til boliger (med nærhed til banegården, uddannelsesinstitutioner, stor intensitet af arbejdspladser, detailhandel og servicefunktioner) – det valgte areal ligger i kort afstand fra bymidten, med god sti- og vejforbindelse.
- Kolding by er beliggende ved fjorden, hvilket i sig selv betyder, at nye udbygningsområder vil være beliggende inden for en 3 km kystnærhedszone, og såfremt der er tale om byggeri nær bymidten og banegården, er der ikke andre muligheder end at bygge i kystnærhedszonen.
- Det valgte areal ligger i nærheden af eksisterende bebyggelse i stor skala (højhuse på sydsiden af Skamlingvejen, højhus Kolding Sky, havnebebyggelser) – derfor vil den nye markante bebyggelse kunne indgå i det bestående miljø og fjordlandskabet på en harmonisk måde.
- Arealet grænser op mod et større grønt rekreativt område mod vest og der planlægges for en ny park og en stor rekreativ havnepromenade – derfor kan der planlægges for forholdsvis stor boligtaethed uden at de fremtidige beboere kommer til at mangle adgang til grønne områder.
- En kombination af lystbådehavnen med marinerelaterede kontor- og serviceerhverv, restauranter og boliger skaber liv og dermed tryghed i bydelen samt muliggør dobbelt udnyttelse af parkeringsarealer og forsyningsinfrastruktur i løbet af døgnet.
- Lokalisering af maritime erhverv i tilknytning til lystbådehavnen øger potentiale for økonomisk vækst. Marina Citys vækstpotentiale skal ikke alene ses i relation til selve anlægget eller aktiviteten, men også i forhold til afledte effekter, som skabelse af arbejdspladser i forhold til servicering af anlæg og øvrige hjælpefunktioner samt tilstedende erhvervsliv. Kolding og Trekantområdet er det nationale tyngdepunkt for det maritime erhvervsliv inden for fritidssejls. Her er der en stor koncentration af værfter, bådservice, producenter af sejl og udstyr til både, salg af både, grossist og detailhandel inden for branchen, tilbagevendende bådudstillinger på land og på vand. Marina City vil facilitere denne erhvervsklynge ved at give mulighed for at nogle af virksomhederne kan etablere sig eller være repræsenteret ved lystbådehavnen, dvs. tæt på deres kunder.

### **Inddragelse af arealer på søterritoriet**

Bortset fra trafikhavne og andre overordnede infrastrukturanlæg kan der kun i ganske særlige tilfælde planlægges for bebyggelse og anlæg på land, som forudsætter inddragelse af arealer på søterritoriet. På baggrund af ovenstående begrundelser og oplysninger i afsnittet "Baggrund for planlægning" vurderes, at Marina City er et ganske særligt tilfælde, hvor der kan planlægges for bebyggelse og anlæg på land, som forudsætter inddragelse af arealer på søterritoriet.

Projektets størrelse nødvendiggøres af de mange funktioner, som hører til en stor, moderne og fremtidssikret marina. Her er det grundlæggende nødvendigt, at funktioner og faciliteter rummes inden for kort afstand. Dette handler både om anlæggets funktionalitet, om rationel/økonomisk drift og om den gode oplevelse for alle brugergrupper.

### Kommunens bemærkninger

Kommunen har under klagesagen anført, at den funktionelle og planlægningsmæssige begrundelse for kystnær lokalisering fremgår af kommuneplantillæggets redegørelse i afsnittet *Kommuneplanlægning i en kystnær del af byzonen*, og at det på den baggrund er kommunens vurdering, at Marina City er et ganske særligt tilfælde, hvor der kan planlægges for bebyggelse og anlæg på land, som forudsætter inddragelse af arealer på søterritoriet.

Kommunen anfører, at projektets markante størrelse nødvendiggøres af de mange funktioner, som hører til en stor, moderne og fremtidssikret marina, og at alle de planlagte funktioner således er relaterede til det maritime.

Videre anfører kommunen, at det grundlæggende er nødvendigt, at funktioner og faciliteter rummes inden for kort afstand. Dette handler både om bæredygtig byudvikling med flerdobbelt/multibel/fleksibel udnyttelse af ressourcer og investeringer, om god forvaltning af de samfundsmæssige værdier, om anlæggets funktionalitet, om rationel/økonomisk drift og om den gode oplevelse for alle brugergrupper. En meget stor, topmoderne marina rummer således en bred palette af indbyrdes relaterede funktioner og faciliteter.

Kommunen anfører, at konklusionen er, at Marina City kan realiseres med mest mulig hensyntagen til både miljø og mennesker, idet de potentielle påvirkninger i udgangspunktet er reduceret mest muligt ved at indbygge hensynene i projektet, og idet de øvrige påvirkninger kan begrænses til et acceptabelt niveau ved af udføre de opstillede afværgeforanstaltninger.

Kommunen anfører endelig, at begrundelsen for nyt opfyld på søterritorium og for de ønskede anvendelser udgør en del af kommunens ansøgning til Kystdirektoratet og fremgår af bilag 12 til miljørapporten.

Sekretariatet for Planklagenævnet har i forbindelse med sagens behandling foretaget en høring af kommunen vedrørende de eksisterende landarealers zonestatus.

Sekretariatet henviste i høringen bl.a. til, at det fremgår af lokalplanen (s. 31), at alle eksisterende landarealer inden for lokalplanområdet ligger i byzone. Sekretariatet henviste herefter til, at lokalplanområdet før vedtagelsen af lokalplan nr. 0042-21 omfattet af henholdsvis lokalplan nr. 0042-11, lokalplan nr. 0042-12 og lokalplan nr. 0042-13.

Kommunen har som svar på høringen anført, at det er kommunens opfattelse, at lokalplan 0042-12, som bl.a. indeholder en fodnoteoplysning om fremtidig byzone for planens område 5, implicit fastslår, at resten af lokalplanområdet er beliggende i byzone. Kommunen anfører i den forbindelse, at hvis de øvrige områder omfattet af lokalplan 0042-12 ikke var byzone, ville det ikke give mening alene at overføre område 5 – som et forholdsvis lille og isoleret areal – til byzone. Desuden vil det ikke være muligt i lokalplanens øvrige områder at lokalplanlægge for erhvervsformål og offentlige formål af så intensiv karakter, som det fremgår af lokalplanens anvendelsesbestemmelser, hvis der ikke var tale om byzone. Kommunen anfører, at de eksisterende landarealer derfor er byzone.

Kommunen anfører endvidere, at området, før vedtagelsen af lokalplan nr. 0042-12, var omfattet af lokalplan nr. 0042-1 fra 1980. Efter kommunens opfattelse er udgangspunktet for denne lokalplan også, at området er beliggende i byzone. Lokalplanen udlægger arealer til jernbaneorienterede industriformål, evt. havneorienteret, til rensningsanlæg m.v. og til lystbådehavn uden at gøre forskel på arealernes zoneforhold. Hvis arealerne var i landzone, vil planlægning for de industriformål m.v. ikke kunne lade sig gøre.

Endelig anfører kommunen, at den agerer ud fra, at de eksisterende landarealer er byzone, og at der gennem årene er tilvejebragt flere lokalplaner og meddelt en række byggetilladelser.

#### *2.5.5. Planklagenævnets vurdering vedrørende landarealerne*

Planklagenævnet lægger på baggrund af sagens oplysninger, herunder det i lokalplanens redegørelse og kommunens høringssvar anførte, til grund, at alle eksisterende landarealer inden for planområdet lå i byzone på tidspunktet for den endelige vedtagelse af planerne.

Kystnærhedszonen omfatter, som nævnt i afsnit 2.3.2, kystområderne i ca. 3 km's afstand fra kysten i landzone og sommerhusområder.

Landarealerne i lokalplanområdet, som før lokalplanens vedtagelse var udlagt til byzone, udgjorde således ikke på tidspunktet for den endelige vedtagelse af lokalplanen en del af kystnærhedszonen, og planlægningen for disse arealer er derfor ikke omfattet af planlovens regler om planlægning i kystnærhedszonen, herunder planlovens § 5 b, stk. 1, nr. 1 og nr. 2. Planlægningen for de eksisterende landarealer forudsætter således ikke en særlig planlægningsmæssig eller funktionel begrundelse for kystnær lokalisering.

#### *2.5.6. Planklagenævnets vurdering vedrørende arealerne, som inddrages fra søterritoriet*

Indledningsvist bemærker Planklagenævnet, at nævnet lægger til grund, at arealer, der inddrages fra søterritoriet, må betragtes som landarealer, der i planlægningsmæssig forstand er beliggende i kystnærhedszonen, og ikke i den kystnære del af byzonen.[8]

I den konkrete sag er det relevant at vurdere forholdet til planlovens § 5 b, stk. 1, nr. 1 og 2, i relation til lokalplanens delområder 8, 9 og 10 samt dele af lokalplanens delområder 1, 3, 4, 5 og 7, der alle forudsætter inddragelse af arealer på søterritoriet, og som i lokalplanen udlægges til byzone efter opfyldning.

Lokalplanens delområder 1, 3, 8 og 9 er alle udlagt til havneformål. Delområde 1 må anvendes til havneformål i form af lystbådehavnsrelaterede servicebygninger og servicefaciliteter, klub- og foreningsfaciliteter, depoter, salg af brændstof, brændstoftanke, havnepladser, jollepladser, anlæg til servicering, isætning og optagning af både med tilhørende kraner, bådtransport, vej i nødvendigt omfang, offentligt tilgængelig havnepromenade med tilhørende beplantning, cykelparkering, opholds- og legearealer, rekreative arealer, kulturelle aktiviteter, forsamlingshuse, caféer og restauranter, udeservering, mobile mad- og salgsvogne, detailhandel med dagligvarer i form af kiosker til forsyning af lystbådehavns besøgende, og lignende.

Delområde 3 må anvendes til havneformål i form af bådoplag, bådhus, reparations- og servicevirksomhed i tilknytning til lystbådehavnen, parkering, autocamperparkering samt kortvarige publikumsorienterede arrangementer som cirkus, marked og udstilling med tilhørende mobile mad og salgsvogne og lignende.

Delområde 8 anvendes til havneformål i form af lystbådehavnsrelaterede servicefaciliteter, klub- og foreningsfaciliteter, depoter, reparations- og servicevirksomhed, håndværksvirksomheder og lignende svarende til virksomhedsklasse 1-3 samt maritimt orienterede erhvervsformål, herunder liberale erhverv, kontor- og servicevirksomheder,

kulturelle aktiviteter, caféer og restauranter, klinikker, fitness-, wellness-, bad-, overnatnings- og undervisningsfaciliteter i forbindelse med det maritime, maritime showrooms, maritime butikker og detailhandel med dagligvarer.

Delområde 9 må anvendes til havneformål i form af lystbådehavnsrelaterede servicebygninger, depoter, bad, omklædnings- og toiletfaciliteter, wellness, sport, fritid og lignende svarende til virksomhedsklasse 1-3 samt maritimt orienterede kulturelle aktiviteter, formidlingsaktiviteter, caféer og restauranter, klub- og foreningsfaciliteter og lignende.

Lokalplanens delområde 7 er udlagt til anvendelsen blandet bolig- og erhvervsformål, herunder boliger med tilhørende fælleslokaler, liberale erhverv, kontor- og servicevirksomheder, kulturelle aktiviteter, caféer og restauranter, maritime butikker, klinikker, lystbådehavnsrelaterede servicefaciliteter, klub- og foreningsfaciliteter, depoter og lignende svarende til virksomhedsklasse 1-2 samt detailhandel med dagligvarer. Det fremgår endvidere af lokalplanens bestemmelser, at boliger kun må placeres på eksisterende landarealer.

Lokalplanens delområde 4 er udlagt til infrastrukturelle formål som vej-, sti, parkerings- og cykelparkeringsarealer, busstoppested, tilhørende beplantning, affaldsopsamling og lignende.

Lokalplanens delområde 5 er udlagt til offentligt tilgængeligt grønt område og lokalplanens delområde 10 er udlagt til offentligt tilgængelig strandpark med opholds- og legearealer, rekreative arealer, sportsbaner, badebroer, mobile salgsvogne og lignende.

Et flertal på 8 medlemmer (Helle T. Anker, Henrik Høegh, Ulf Kjellerup, Thomas Klyver, Jonas V. K. Nielsen, Torsten S. Pedersen, Henrik Stjernholm og Helle Søeberg) finder, at kommunen har godtgjort, at der er den fornødne særlige planlægningsmæssige og funktionelle begrundelse for lokalisering af de ovenfor nævnte anvendelser i form af lystbådehavn med tilhørende faciliteter og erhverv, blandet bolig- og erhverv og offentligt tilgængeligt grønt område samt strandpark på de arealer, som forudsættes inddraget fra søterritoriet.

Flertallet lægger herved vægt på, at der er en naturlig funktionel begrundelse for kystnær lokalisering af en lystbådehavn. Flertallet lægger endvidere vægt på, at det fremgår af redegørelsen i kommuneplantillægget vedrørende inddragelse af arealer fra søterritoriet, at projektets størrelse nødvendiggøres af de mange funktioner, som hører til en stor, moderne og fremtidssikret marina, og at det er nødvendigt, at funktioner og faciliteter rummes inden for kort afstand.

Flertallet finder således, at der ikke er grundlag for at tilsidesætte kommunens vurdering af, at de forskellige erhverv og faciliteter, som lokalplanen giver mulighed for på det areal, som inddrages fra søterritoriet, må anses for at have en naturlig sammenhæng med en marina af en sådan størrelse og karakter, som der planlægges for i den konkrete sag.

Flertallet lægger endvidere vægt på, at lokalplanen ikke muliggør etablering af boliger i den del af lokalplanområdet, som forudsættes inddraget fra søterritoriet, men alene i den del af lokalplanområdet, som udgøres af eksisterende landarealer i byzone, og som derfor ikke er en del af kystnærhedszonen.

Flertallet lægger yderligere vægt på, at det fremgår af kommuneplantillægget, at der er tale om en kyststrækning uden særlige beskyttelsesinteresser, og at der allerede er tale om et meget bymæssigt præget landskab. Det fremgår endvidere af kommuneplantillæggets redegørelse, at

hvis lystbådehavnen skal genetableres længere mod øst på nordkysten, eller hvis områder ved Rebæk strand skal inddrages til lystbådehavn på sydkysten, vil det betyde inddragelse af kyststrækninger med væsentlige natur- og landskabsinteresser.

Flertallet finder således på baggrund af ovenstående, at der ikke er grundlag for at tilsidesætte kommunens planlægningsmæssige vurdering af, at planlægningen for Marina City udgør et sådant ganske særligt tilfælde, som nævnt i planlovens § 5 b, stk. 1, nr. 2.

Et mindretal på 3 medlemmer (Keld K. Sørensen, Flemming Thornæs og Jan Woollhead) finder, at kommunen ikke har godtgjort, at der er den fornødne særlige planlægningsmæssige og funktionelle begrundelse for kystnær lokalisering i forhold til de ovenfor nævnte anvendelser i form af lystbådehavn med tilhørende faciliteter, blandet bolig- og erhverv og offentligt tilgængeligt grønt område og strandpark på de arealer, som forudsættes inddraget fra søterritoriet.

Mindretallet lægger herved vægt på, at der er tale om et projekt af en betragtelig størrelse, som forudsætter inddragelse af et større areal fra søterritoriet, og at der i henhold til planlovens § 5 b, stk. 1, nr. 2, gælder et skærpet krav til den planlægningsmæssige eller funktionelle begrundelse for planlægning, som forudsætter inddragelse af arealer på søterritoriet.

Mindretallet finder således, at det ikke er godtgjort, at hensynet til at etablere én stor og moderne lystbådehavn ikke kan tilgodeses uden inddragelse af arealer fra søterritoriet i et så væsentligt omfang, som det er ønsket i den konkrete sag.

Mindretallet lægger endvidere vægt på, at lokalplanens anvendelsesbestemmelser for de delområder, som er udlagt til havneformål og lystbådehavnsrelateret anvendelse, er ganske bredt formulerede. Mindretallet finder således, at kommunen ikke har godtgjort, at alle de anvendelsesmuligheder, som er nævnt i lokalplanens anvendelsesbestemmelser, kan anses for en nødvendighed i forbindelse med etablering af en lystbådehavn med tilhørende faciliteter. Således finder mindretallet, at bl.a. caféer, restauranter, klinikker og fitness- og wellnessfaciliteter, ikke er anvendelser, som nødvendigvis hører naturligt til lystbådehavnsrelateret anvendelse.

Mindretallet finder således, at der ikke i den konkrete sag er godtgjort en sådan særlig planlægningsmæssig begrundelse for planlægningen, at der er tale om et ganske særligt tilfælde, hvor der kan ske planlægning for bebyggelse og anlæg, der forudsætter inddragelse af arealer på søterritoriet, jf. planlovens § 5 b, stk. 1, nr. 2.

Der træffes afgørelse efter flertallets stemmeafgivelse.

## *2.6. Vilkår fra Trafikministeriet og tilladelse fra Kystdirektoratet*

### *2.6.1. Klagen*

Klagerne anfører, at Marina Syd er en lystbådehavn etableret omkring 1980 på arealer opfyldt fra søterritoriet.

Klagerne henviser herefter til en skrivelse af 10. november 1976 fra Trafikministeriet, og anfører, at det fremgår heraf, at den oprindelige tilladelse til opfyld mv. bl.a. blev givet på vilkår af, at arealerne blev anvendt til lystbådehavn.

Klagerne gør gældende, at de betingelser, som Trafikministeriet i sin tid stillede for at overlade dele af søterritoriet til kommunen, fortsat er gældende, og ikke kan ophæves eller lempes ved kommunal planlægning.

Klagerne anfører herefter, at kompetencen til dette nu må henligge under Kystdirektoratet, og da dette ikke er sket, bør lokalplanen kendes ugyldig.

Klagerne anfører endvidere, at lokalplanen blev vedtaget den 12. februar 2021, men at Kystdirektoratet først den 7. juli 2021 meddelte tilladelse til opfyld af søterritoriet og etablering af Marina City.

Klagerne anfører herefter, at det er klagerens opfattelse, at lokalplanlægningen burde have afventet Kystdirektoratets tilladelse.

Klagerne anfører desuden, at lokalplanen tillader anlæg og aktiviteter på det opfyldte areal, som på ingen måde kan rummes inden for Kystdirektoratets tilladelse, og klagerne opfordrer kommunen til at redegøre for, hvordan denne agter at håndtere uoverensstemmelserne mellem tilladelsen og lokalplanen.

#### *2.6.2. Generelt om lokalplanret og manglende tilladelser*

Efter planlovens § 13, stk. 1, kan en kommune til enhver tid beslutte at tilvejebringe planforslag og ændringsforslag til de eksisterende kommunale planer i overensstemmelse med de procedurer, som er fastsat i planlovens kapitel 6, når det er planlægningsmæssigt relevant.

Tilvejebringelsen af et ændret plangrundlag kan bl.a. ske ud fra et ønske om at erstatte hidtidige planer med et nyt plangrundlag og dermed skabe andre udviklingsmuligheder i en kommune.

Der er ikke efter planloven noget til hinder for, at en kommune vedtager en lokalplan, selvom den endelige realisering af planen afhænger af en tilladelse eller en dispensation fra anden lovgivning som f.eks. kystbeskyttelsesloven.

#### *2.6.3. Planklagenævnets vurdering*

En kommune kan, som nævnt ovenfor, til enhver tid beslutte at tilvejebringe planforslag og ændringsforslag til eksisterende kommunale planer efter planlovens § 13, stk. 1. Der gælder ikke efter planloven noget krav om, at en lokalplan skal være i overensstemmelse med vilkår, som er fastsat i forbindelse med overdragelsen til kommunen af de arealer, som der planlægges for. Planklagenævnet finder allerede af den grund, at lokalplanen ikke er ugyldig som følge af en eventuel modstrid med vilkår i den tilladelse fra Trafikministeriet, som klagerne har henvist til.

Nævnet bemærker i forlængelse heraf, at det fremgår af Kystdirektoratets tilladelse af 7. juli 2021 (s. 11), at Kystdirektoratet ophæver vilkåret om, at arealet kun må anvendes til lystbådehavn.

En lokalplan kan endvidere, som ovenfor nævnt, lovligt vedtages, selvom lokalplanens realisering er afhængig af en tilladelse efter kystbeskyttelsesloven, som endnu ikke er meddelt.

Planklagenævnet finder derfor, at det ikke har betydning for lokalplanens gyldighed, at denne blev vedtaget endeligt før Kystdirektoratet meddelte tilladelse til etablering af Marina City på søterritoriet. Nævnet finder desuden, at heller ikke en eventuel modstrid mellem lokalplanens bestemmelser og Kystdirektoratets tilladelse, har nogen betydning for lokalplanens gyldighed.

## *2.7. Planlægning på støjbelastede arealer*

### *2.7.1. Klagen*

Klagerne anfører, at lokalplanen er i strid med planlovens § 15 a, da planområdet er støjbehæftet, og derfor ikke kan udlægges til støjfølsom anvendelse. Klagerne anfører herefter, at der ikke er tale om et omdannelses- eller udviklingsområde, og at støjen ikke kan afværges.

Klagerne anfører endvidere, at støjen ligger over såvel de almindelige værdier, som over de forhøjede værdier. Klagerne bestrider, at de forhøjede værdier er gældende, idet disse ikke kan bringes i anvendelse ved at planlægge for boliger i et fuldt udnyttet og velfungerende industriområde, her anvendt til lystbådehavn, som ikke er afviklet eller under afvikling.

Klagerne anfører endvidere, at der er fejl og mangler i den dokumentation, som skal sikre, at fremtidige boliger i Marina City ikke bliver miljøbelastede med klager og problemer til følge.

Klagerne henviser til, at det fremgår af et bilag til miljørapporten om industristøj, at støjen fra lastning og losning af skibe i Kolding Havn vil være 42 dB i Marina City, og at dette gælder på alle tidspunkter af døgnet og både med og uden støjafskærmning ved lokalplanens nordgrænse.

Klagerne anfører, at det ikke er korrekt, når det anføres i miljørapporten, at øvrig skibshåndtering ikke foregår om natten, da det kun er skrothåndtering, der ikke foregår om natten. Videre anfører klagerne, at almindelig lastning/losning af andre skibe samt øvrig virksomhedsdrift, herunder produktion og logistikaktiviteter foregår om natten, og at kommunen også har indrømmet dette i korrespondancen med klagerne.

Klagerne anfører, at det således kan konkluderes, at planområdet er belastet af natlig støj ud over de grænseværdier, der gælder for den miljøfølsomme anvendelse boliger, og i dette tilfælde endda forhøjet i forhold til det klassiske boligområde på grund af udlægningen af arealet til blandet bolig- og erhvervsområde. Da miljørapporten dokumenterer, at en støjafskærmning ikke kan reducere støjen fra den almindelige lastning/losning, kan det konkluderes, at lokalplanen udlægger et støjbelastet areal til miljøfølsom anvendelse, hvorfor planlovens § 15 a, ikke kan overholdes.

Klagerne anfører, at kommunen i et svar til klagerne har anført, at projektområdet for Marina City i kommuneplanen er udlagt som blandet bolig og erhverv, og at der således ikke ændres på støjgrænserne i området med den aktuelle planlægning.

Klagerne anfører i forlængelse heraf, at det ikke er kommuneplanen, der definerer konkrete støjgrænser, men lokalplanen. Klagerne anfører desuden, at reglerne for støjgrænser i henhold til miljøbeskyttelsesloven ikke defineres af kommuneplanens retningslinjer, men af lokalplanens retsvirkning.

Klagerne anfører, at eftersom arealet er dokumenterbart støjbelastet, jf. miljørapporten, og eftersom lokalplanen ikke rummer relevante afværgeforanstaltninger, er lokalplanen i strid med planlovens § 15 a, uanset hvad der måtte stå i kommuneplanen.

### *2.7.2. Generelt om planlovens § 15 a*

En lokalplan må kun udlægge støjbelastede arealer til støjfølsom anvendelse, hvis planen kan sikre den fremtidige anvendelse mod støjgener, jf. planlovens § 15 a, stk. 1. Dette skal ske med bestemmelser om etablering af afskærmningsforanstaltninger m.v., jf. § 15, stk. 2, nr. 13, 23 og 26.

Reglerne skal forhindre, at der ved lokalplan tillades opført eksempelvis boliger i et område, der er belastet med støj fra erhvervsvirksomheder, vejtrafik mv. Reglerne sikrer samtidig de eksisterende virksomheder mod at blive presset væk af boliger. Bestemmelsen udgør et planlægningsforbud, som dog kan fraviges, hvis der sikres mod støjgener i overensstemmelse med § 15 a, stk. 1 eller 2.

Med "støjbelastede arealer" menes arealer, hvor Miljøstyrelsens vejledende grænseværdier for den pågældende anvendelse ikke kan overholdes uden etablering af afskærmningsforanstaltninger.

En lokalplan kan indeholde bestemmelser om afskærmningsforanstaltninger i form af anlæg af beplantningsbælte, støjvold, mur og lignende som betingelse for ibrugtagningen af ny bebyggelse eller ændret anvendelse af et ubebygget areal, jf. § 15, stk. 2, nr. 13.

En lokalplan kan desuden indeholde bestemmelser om isolering af eksisterende boligbebyggelse mod støj, jf. § 15, stk. 2, nr. 23.

En lokalplan kan endvidere indeholde bestemmelser om isolering mod støj af ny boligbebyggelse i eksisterende boligområder eller områder for blandede byfunktioner, jf. § 11 b, stk. 1, nr. 2, jf. § 15, stk. 2, nr. 26.

Som følge af den brede formulering af § 15, stk. 2, nr. 13, kan der ifølge praksis ikke stilles krav om, at støjhensynet skal varetages på en bestemt måde. Bestemmelser, der på anden vis sikrer tilstrækkeligt lavt støjniveau, og således f.eks. giver muligheder for anvendelse af teknik, der ikke er kendt ved lokalplanens vedtagelse, og som ikke er en afskærmning eller isolering af eksisterende eller ny boligbebyggelse, er derfor ikke i strid med planloven. Det er således i praksis anset for tilstrækkeligt, at lokalplanen indeholder en bestemmelse om, at udnyttelsen af lokalplanområdet kun kan ske under overholdelse af Miljøstyrelsens vejledende grænseværdier.<sup>[9]</sup> Kravet skal i så fald være udtrykkeligt formuleret som en betingelse for ibrugtagning.<sup>[10]</sup>

Når en kommune vælger at overholde planlovens § 15 a, stk. 1, ved at fastsætte lokalplanbestemmelser, som nærmere fastlægger en støjafskærmnings udformning, placering og karakter, skal disse nærmere krav til støjafskærmningen imidlertid være egnede til at sikre, at de vejledende støjgrænseværdier kan overholdes.<sup>[11]</sup>

### *2.7.3. Lokalplanens bestemmelser og redegørelse vedrørende støj*

Af lokalplanens § 6.5 fremgår følgende:

*I delområder 3, 6 og 7 udlægges et areal til afværgeforanstaltninger i form af afskærmning mod vejstøj som støjskærm, støjvæg eller lignende som vist på kortbilag 3. Støjafskærmningen må ikke opføres højere end 4 meter i forhold til kørebaneniveau på Skamlingvejen.*

#### **Af lokalplanens § 6.6 fremgår følgende:**

*I delområder 3, 6 og 7 skal støjafskærmning inden for det i § 6.5 nævnte areal fremstå som transparent i en højde over 1 meter fra terræn, dog undtaget stolper og sprosser.*

#### **Af lokalplanens § 6.7 fremgår følgende:**

*I delområde 2 udlægges et 3 meter bredt areal til afværgeforanstaltninger i form af afskærmning mod virksomhedsstøj som støjskærm, støjvæg eller lignende som vist på kortbilag 3. Støjafskærmningen må ikke opføres højere end kote 12 meter (DVR90). Støjafskærmningen skal fremstå med beplantning, i træ eller i metal og i matte jordfarver. I op til 2 % af støjafskærmningens areal kan afskærmningen fremstå transparent.*

#### **Af lokalplanens § 11.1 fremgår følgende:**

*Ny bebyggelse til støjfølsomme anvendelser må ikke tages i brug, før der for bebyggelsen er sikret overholdelse af Miljøstyrelsens vejledende støjgrænser.*

*I forhold til vejtrafikstøj tillades løsninger, hvor grænseværdierne for trafikstøj alene overholdes på primære udendørs opholdsarealer på terræn, mens det i højden sikres med tekniske løsninger, at grænseværdierne for trafikstøj kan overholdes på opholdsarealerne på altaner, samt at det indendørs støjniveau med åbne vinduer ikke overstiger Miljøstyrelsens vejledende grænseværdier.*

#### **Af lokalplanens redegørelse (s. 44) fremgår bl.a. følgende vedrørende tekniske anlæg:**

[...]

*Lokalplanen udlægger arealer til støjafskærmning og fastsætter bestemmelser om udseende af støjafskærmning langs Skamlingvejen og mod erhvervshavnen.*

*Støjafskærmningen langs Skamlingvejen skal for det meste fremstå som transparent for at give et kig fra Skamlingvejen til den bagvedliggende bydel og samtidig minimere støjafskærmningens visuelle påvirkning. Det forventes, at støjskærmen erstattes af lokale støjdæmpende tiltag i de kommende byggeretsgivende lokalplaner.*

*Der udlægges areal til støjafskærmning mod erhvervsstøj fra Kolding Havn langs den nordlige afgrænsning af lokalplanen. Støjafskærmningen kan etableres i form af støjskærm, støjvæg eller lignende, f.eks. skibscontainere. Støjafskærmningen må ikke opføres højere end kote 12 meter (DVR90). Støjafskærmningen skal fremstå med beplantning, i træ eller i metal og i matte jordfarver. Det er hensigten med bestemmelserne, at støjafskærmningens materialer og farver har en diskret karakter. I mindre omfang tillades transparent støjafskærmning for at åbne op for, at der kan etableres muligheder for indkig til erhvervshavnens arealer nord for lokalplanområdet. Lokalplanen rummer forholdsvis stor fleksibilitet i støjafskærmningens udseende, da arealet ligger adskilt fra andre bebyggelser i lokalplanområdet og ses i sammenhæng med erhvervshavnens forskelligartede bebyggelser. Det er dog intentionen med bestemmelserne at sikre, at støjafskærmningen fremtræder diskret. Hvis der på anden vis sikres tilstrækkelig afskærmning mod erhvervshavnens aktiviteter uden for lokalplanområdet, kan nærværende lokalplans arealudlæg til støjafskærmning forblive uudnyttet.*

[...]

Af lokalplanens redegørelse (s. 51) fremgår følgende vedrørende støj, støv og anden luftforurening samt hensyntagen til produktionsvirksomheder:

*Der er i forbindelse med lokalplanlægningen udarbejdet støjredegørelser omfattende såvel støj fra vej og støj fra nærliggende virksomheder samt en redegørelse for luftemissioner fra virksomheder. Redegørelserne fremgår af miljørapportens bilagsdel.*

*Redegørelsen vedrørende vejstøj (dateret den 4. december 2018) konkluderer, at ønsker man at bygge Marina City, og samtidig overholde Miljøstyrelsens vejledende grænseværdi på alle facader og udendørs opholdsarealer, kræver det, at man benytter nærmere beskrevne løsninger. Løsningerne er meget forskellige og kan kombineres: man kan reducere hastigheden på Skamlingvejen, opsætte en støjskærm og rykke bebyggelsen længere væk fra vejen. Nogle af løsningerne er ikke realistiske i forbindelse med Marina City. I forhold til vejtrafikstøj tillades derfor løsninger, hvor grænseværdierne for trafikstøj alene overholdes på primære udendørs opholdsarealer på terræn, mens det i højden sikres med tekniske løsninger, at grænseværdierne for trafikstøj kan overholdes på opholdsarealerne på altaner, samt at det indendørs støjniveau med åbne vinduer ikke overstiger Miljøstyrelsens vejledende støjgrænseværdier. Der vil blive taget nærmere stilling til mulige løsninger ved udarbejdelsen af de kommende byggeretsgivende lokalplaner for boliger.*

*Redegørelsen vedrørende virksomhedsstøj (dateret den 18. december 2018) konkluderer, at hvis der etableres en 8 meter høj og ca. 600 meter lang støjafskærmning på den nordlige side af åen, vil realisering af Marina City ikke begrænse eksisterende virksomheder i forhold til støjvilkår i virksomhedernes gældende miljøgodkendelser og der vil samtidig være mulighed for etablering af nye virksomheder på de endnu ikke bebyggede arealer.*

[...]

*Lokalplanen indeholder en bestemmelse om, at ny bebyggelse til støjfølsomme anvendelser ikke må tages i brug, før der ved etablering af bebyggelsen er overholdt Miljøstyrelsens vejledende støjgrænser. Lokalplanen giver mulighed for etablering af støjafskærmning mod Skamlingvejen og mod erhvervshavnen. For nogle boligbygninger kan det være nødvendigt med særlige bygningsmæssige foranstaltninger og indretning af boligerne. Dette vil blive indarbejdet i de pågældende byggeprojekter.*

*Angående opholdsarealer for de støjfølsomme anvendelser kan der i de konkrete byggeprojekter arbejdes med, at alene primære opholdsarealer overholder Miljøstyrelsens vejledende støjgrænser. Sekundære opholdsarealer kan i så fald etableres på mere støjbelastede steder. De byggeretsgivende lokalplaner vil fastlægge nærmere bestemmelser om opholdsarealernes størrelse og fordeling.*

#### 2.7.4. Særligt om vejtrafikstøj

##### Grænseværdier for trafikstøj

Der er i vejstøjvejledningen fastsat en vejledende grænseværdi for vejtrafikstøj for bl.a. boligområder på 58 dB.[12]

Denne grænseværdi skal være overholdt over alt i området – både ved facaderne og på udendørs opholdsarealer.

Vejstøjvejledningen skelner mellem bl.a.:

1. Nye områder uden betydende støj
2. Nye boligområder, hvor der er støj
3. Nye boliger i eksisterende boligområder i byområder med meget støj

Af støjvejledningen fremgår følgende i forhold til sidstnævnte kategori:

*I eksisterende boligområder og områder for blandede byfunktioner i bymæssig bebyggelse kan der opstå ønske om at forny eller vitalisere boligkvarterer, herunder også i forbindelse med byfornyelse og såkaldt "huludfyldning" i eksisterende karrébebyggelse, selv om grænseværdien på 58 dB på ingen måde kan overholdes. Der kan også i disse særlige situationer planlægges nye, støjisolerede boliger (og tilsvarende støjfølsom anvendelse) under forudsætning af, at det sikres, at*

- *Alle udendørs arealer, der anvendes til ophold i umiddelbar tilknytning til boligerne, har et støjniveau lavere end 58 dB. Det samme gælder områder i nærheden af boliger, der overvejende anvendes til færdsel til fods (fx gangstier, men ikke fortove mellem boligen og vejen), og*
- *Udformningen af boligernes facader sker, så der er et støjniveau på højest 46 dB indendørs i sove- og opholdsrum med åbne vinduer (fx med særlig afskærmning uden for vinduet eller særligt isolerende konstruktioner), samt*
- *Boligerne orienteres, så der så vidt muligt er opholds- og soverum mod boligens stille facade og birum mod gaden.*

*For boliger o.l., hvor disse hensyn imødekommes, skal det udendørs støjniveau ved facaden ikke sammenholdes med de vejledende grænseværdier.[13]*

Anvendelsesområdet for de lempede støjkrav nævnt i vejledningen i forbindelse med planlægning for nye boliger i eksisterende støjbelastede byområder er sammenfaldende med anvendelsesområdet for planlovens § 15, stk. 2, nr. 26.[14]

#### Isolering mod støj af ny boligbebyggelse

Planklagenævnet finder, at anvendelsesområdet for de lempede grænseværdier nævnt i tillægget fra 2007 i forbindelse med planlægning for nye støjisolerede boliger i eksisterende støjbelastede byområder skal ses i sammenhæng med muligheden for at stille krav om isolering mod støj af ny boligbebyggelse, jf. planlovens § 15, stk. 2, nr. 26.

Nævnet finder således, at lovgiver har gjort op med, i hvilke situationer de foranstaltninger, der er omfattet af § 15, stk. 2, nr. 26, må benyttes for at forebygge støjgener for beboere mv. Hvis en lokalplan fastsætter eller forudsætter, at disse foranstaltninger anvendes i et videre omfang, vil det indebære en omgåelse af planlovens bestemmelser om disse typer af foranstaltninger.

§ 15, stk. 2, nr. 26, finder kun anvendelse, hvis der er tale om *eksisterende boligområder eller områder for blandede byfunktioner*, jf. nærmere herom nedenfor.

#### Oplysninger om vejtrafikstøj i den konkrete sag

*Miljørapporten*

Det fremgår af miljørapporten, afsnit 7.4.4, at da der ønskes mulighed for at bygge boliger tæt på Skamlingvejen, er der foretaget beregninger af støjbidraget fra vejen.

Det fremgår videre, at beregningerne af vejtrafikstøjniveauet uden støjskærm mod Skamlingvejen viser, at Miljøstyrelsens vejledende grænseværdi på 58 dB(A) for boliger, vil være overskredet op til ca. 70 m fra Skamlingvejen i 1,5 meters højde, op til ca. 110 m fra vejen i 10 meters højde og op til 150 m fra vejen i 20 meters højde.

Herudover fremgår det, at beregninger viser, at den vejledende støjgrænse i 1,5 meters højde kan overholdes ved boligerne, såfremt der etableres en 3 m høj afskærmning i bagkant af fortovet eller med en 4 m høj afskærmning 5 m fra bagkant af fortovet langs Skamlingvejen.

Som bilag 17 til miljørapporten er vedlagt et notat vedrørende trafikstøj.

Af notatet (s. 4) fremgår bl.a. følgende:

*For at kunne overholde de vejledende støjvilkår i hele højden af alle facader i hele området, kræver det i princippet en skærm med en højde på omtrentlig samme højde som bygningen.*

*Imidlertid er dette ikke en realistisk løsning i forbindelse med Marina City, ligesom det ofte heller ikke er muligt i forbindelse med planlægning for boliger langs veje i byområder generelt.*

*I disse sammenhænge må derfor vælges en løsning, hvor grænseværdierne for trafikstøj alene overholdes på primære udendørs opholdsarealer på terræn, mens det i højden sikres med tekniske løsninger, at grænseværdierne for trafikstøj kan overholdes på opholdsarealerne på altaner, samt at det indendørs støjniveau med åbne vinduer ikke overstiger et acceptabelt niveau.*

*I forbindelse med lokalplanlægningen for området foreslås det således, at der fastsættes bebyggelsesregulerende bestemmelser med krav til facadernes udformning efter disse principper:*

- *Altaner mod Skamlingvejen udformes, således at siddende ophold (1,5 m over terræn) kan ske uden støjpåvirkning fra trafik over 58 dB(A).*
- *Udformningen af boligernes facader mod Skamlingvejen sker, så der er et støjniveau på højst 46 dB indendørs i sove- og opholdsrum med et åbnet vindue (f.eks. med særlig afskærmning udenfor vinduet, eller særligt isolerende konstruktioner).*
- *Boligerne orienteres, så der så vidt muligt er opholds- og soverum mod boligens stille facade og birum mod Skamlingvejen.*

#### Planklagenævnets forståelse af lokalplanens bestemmelser om støj.

##### Lokalplanens delområde 6 og 7

Lokalplanen udlægger lokalplanens delområder 6 og 7 til blandet bolig- og erhvervsformål, og lokalplanen udlægger således arealerne til støjfølsom anvendelse.

Det fremgår af sagens oplysninger, at Miljøstyrelsens vejledende grænseværdier for trafikstøj er overskredet i dele af lokalplanområdet, herunder i dele af lokalplanens delområde 6 og 7, og lokalplanen udlægger således et støjbelastet areal til støjfølsom anvendelse. Forholdet er derfor omfattet af planlovens § 15 a.

Det fremgår af lokalplanens § 11.1, at ny bebyggelse til støjfølsom anvendelse ikke må tages i brug, før der for bebyggelsen er sikret overholdelse af Miljøstyrelsens vejledende støjgrænser. Det fremgår herefter, at der i forhold til vejtrafikstøj tillades løsninger, hvor grænseværdierne alene overholdes på primære udendørs opholdsarealer på terræn, mens det i højden sikres med tekniske løsninger, at grænseværdierne for trafikstøj kan overholdes på opholdsarealerne på altaner, samt at det indendørs støjniveau med åbne vinduer ikke overstiger Miljøstyrelsens vejledende grænseværdier.

Planklagenævnet forstår dette således, at kommunen i forhold til trafikstøj har anvendt reglerne i planlovens § 15 a, stk. 2, nr. 26, hvorefter der kan stilles krav om overholdelse af det indendørs støjniveau.

Der skal herefter tages stilling til, om der i den konkrete sag er tale om et eksisterende byområde udlagt til blandede byfunktioner, jf. nedenfor, hvilket er en betingelse for, at planlovens § 15, stk. 2, nr. 26, kan bringes i anvendelse.

#### Nye eller eksisterende byområder

Det følger af planlovens § 15, stk. 2, nr. 26, at der i en lokalplan kan optages bestemmelser om isolering af støj af ny boligbebyggelse i eksisterende boligområder eller områder for blandede byfunktioner, jf. § 11 b, stk. 1, nr. 2.

Planklagenævnet finder, at planlovens § 15, stk. 2, nr. 26 og forarbejderne til bestemmelsen må forstås således, at bestemmelsen alene kan bringes i anvendelse i tilfælde, hvor der lokalplanlægges for omdannelse af faktisk eksisterende byområder med tilhørende byfunktioner, herunder eksempelvis eksisterende erhvervsområder.[15]

Planklagenævnet lægger herved navnlig vægt på, at det fremgår af forarbejderne til bestemmelsen, at ændringen af loven er sket med henblik på at fremme modernisering af eksisterende støjramte boligområder og byområder med blandede byfunktioner, herunder til boligformål, og at det med ændringen blandt andet skal være muligt at planlægge for nye boliger, der kan integreres i eksisterende byområder.

Nævnet lægger desuden vægt på, at det fremgår af forarbejderne, at de fastsatte bestemmelser om støjisolering skal sikre en hensigtsmæssig planlægning for fornyelse af eksisterende byområder med nye boliger.

Nævnet lægger endvidere vægt på, at det fremgår af Miljøstyrelsens vejledning om vejstøj, at retningslinjerne om støjisolerede boliger ikke kan lægges til grund ved ændret arealanvendelse. Det fremgår desuden, at de lempede støjgrænseværdier for nye boliger i eksisterende boligområder i byområder med meget støj, kan anvendes i de særlige situationer, hvor der i forhold til bymæssig bebyggelse er et ønske om at forny eller vitalisere boligkvarterer, herunder i forbindelse med byfornyelse og huludfyldning.

Planklagenævnet finder, at de eksisterende landarealer i planområdet i den konkrete sag udgør et sådant eksisterende byområde. Nævnet bemærker i forlængelse heraf, at lokalplanen alene muliggør etablering af boliger i den del af planområdet, som består af eksisterende landarealer.

Nævnet lægger herved vægt på, at der i planområdet er eksisterende byfunktioner i form af en lystbådehavn med bl.a. faciliteter til sejlsport og optagning af både, opholds- og legeplads, havnebygning med restaurant, kiosk, havnekontor, foreningslokaler, servicefaciliteter og bådoplag. Hertil kommer, at der umiddelbart nord for planområdet ligger en erhvervshavn og at der vest og syd for planområdet ligger bymæssig bebyggelse. Nævnet lægger desuden vægt på, at planområdet også inden vedtagelsen af planerne lå i byzone.

#### Udlagt til område for blandede byfunktioner

Reguleringen af *blandede byfunktioner* blev indført i planlovens § 11 a, stk. 1, nr. 2, i 2007.

Det fremgår således af planlovens 11 a, stk. 1, nr. 2, at kommuneplanen skal indeholde retningslinjer for beliggenheden af områder til forskellige byformål, f.eks. boligformål, erhvervsformål, *blandede byfunktioner*, beliggenheden af offentlige institutioner, serviceformål, byomdannelsesområder m.v.

Formålet var at give mulighed for at planlægge for områder med en blanding af boliger, service og forskellige former for erhverv for at skabe mangesidede anvendelser, i modsætning til en funktionsopdelt by, hvor boligområder, arbejdspladser og centrumfunktioner er placeret i adskilte områder.[16]

Ved samme lovændring blev der indført en bestemmelse i planlovens § 11 b, stk. 1, nr. 2, ifølge hvilken rammer for indholdet af lokalplaner fastsættes for de enkelte del af kommunen med hensyn til områder for *blandede byfunktioner*.

Områder med *blandede byfunktioner* skal således være udlagt i kommuneplanen.

Af forarbejderne til bestemmelsen fremgår:

*Bestemmelsen gør det muligt at fastsætte nærmere rammer for, hvilke forskellige anvendelser, der kan blandes i det enkelte delområde, og hvordan det kan ske. Rammerne kan f.eks. angive, at en vis andel af bebyggelsen forudsættes anvendt til boligformål, en vis andel til kreative erhverv, og en vis andel til service m.v. Men rammerne kan også angive, at bebyggelse, f.eks. baggårdsbebyggelsen, kan anvendes til både kreative erhverv og boliger, medens gadebebyggelsen forbeholdes boliger og butikker. Det er også muligt at udlægge områder til et tilfældigt miks, hvis der er et ønske om at skabe en sådan karakter i et område.[17]*

Af forarbejderne til bestemmelsen fremgår endvidere:

*Miljøstyrelsen har i Vejledning nr. 3/2003 om ekstern støj i byomdannelsesområder advaret mod bestemmelser om, at der i velfungerende erhvervsområder kan etableres enkelte boliger i tilknytning til den enkelte virksomhed, f.eks. portnerboliger. Miljøstyrelsen finder, at det i videst muligt omfang ved planlægningen skal undgås, at der etableres eller opstår boliger i miljøbelastede erhvervsområder, og at eksisterende boliger i sådanne områder så vidt muligt bliver ændret til erhvervsformål. Den foreslåede bestemmelse ændrer ikke på disse forhold. Hensigten er ikke, at der skal planlægges for boliger i velfungerende erhvervsområder, men at der i de eksisterende byområder skal være mulighed for at planlægge for en blanding af mange forskellige byfunktioner, der gør byen levende og sammensat, hvor det er muligt at indpasse forskellige moderne byerhverv, som ikke er miljøbelastende.[18]*

### Kommuneplan 2017-2029 og kommuneplantillæg nr. 8

Inden vedtagelsen af kommuneplantillægget var de arealer, der nu er omfattet af lokalplanens delområder 6 og 7 udlagt i kommuneplanen, rammeområde 0042-BE1, til anvendelsen blandet bolig og erhverv.

Vedrørende den specifikke anvendelse fremgik følgende af rammebestemmelserne for rammeområde 0042-BE1:

*Blandet byområde og lystbådehavn. Stueetagen skal anvendes til service- og kontorerhverv, restauranter. Virksomhedsklasse 1-2.*

Efter vedtagelsen af kommuneplantillægget, er lokalplanens delområder 6 og 7 fortsat omfattet af rammeområde 0042-BE1. Rammeområdet er også efter vedtagelsen af kommuneplantillægget udlagt til anvendelsen blandet bolig- og erhvervsområde.

Vedrørende den specifikke anvendelse fremgår:

*Blandet byområde: boliger, service- og kontorerhverv samt lystbådehavn med tilhørende funktioner (herunder forenings- og værkstedsfaciliteter, bådoplag, maritime butikker og proviantering, restauranter og turistfaciliteter). Boliger må kun etableres på eksisterende landarealer.*

*Stueetagen mod vandkanten skal overvejende anvendes til udadvendte funktioner som service- og kontorerhverv og lystbådehavn med tilhørende funktioner.*

*Virksomhedsklasse 1-3.*

Af kommuneplantillægget (s. 11) fremgår bl.a. følgende vedrørende rammeområde 0042-BE1:

*Rammeområde 0042-BE1 udlægges til blandet bolig- og erhvervsområde. Der tillades boliger, service- og kontorerhverv samt lystbådehavn med tilhørende funktioner (herunder forenings- og værkstedsfaciliteter, bådoplag, maritime butikker og proviantering, restauranter og turistfaciliteter). Boliger tillades kun etableret på eksisterende landarealer. Stueetagen mod vandkanten skal overvejende anvendes til udadvendte funktioner som butikker, service- og kontorerhverv og lystbådehavn med tilhørende funktioner. [...]*

### Lokalplanen

Af lokalplanens § 1 fremgår, at det bl.a. er planens formål at skabe plangrundlag for en ny bydel nær bymidten med boliger, erhverv og servicefunktioner.

Derudover fremgår det af lokalplanens § 3, stk. 9, at delområde 6 og 7 må anvendes til blandet bolig- og erhvervsformål, herunder boliger med tilhørende fælleslokaler, liberale erhverv, kontor- og servicevirksomheder, kulturelle aktiviteter, caféer og restauranter, maritime butikker, klinikker, lystbådehavnsrelaterede servicefaciliteter, klub- og foreningsfaciliteter, depoter og lignende svarende til virksomhedsklasse 1-2 samt detailhandel med dagligvarer efter nærmere bestemmelser i §§ 3.8, 3.11 og 3.13.

Det fremgår endvidere af lokalplanens §§ 3.10 og 3.12, at i delområde 6 og 7 skal stueetagen i første bebyggelsesrække mod delområde 1 i mindst 50 % af facadelængden mod delområde 1 anvendes til udadvendte funktioner som lystbådehavnsrelaterede servicefaciliteter, klub- og foreningsfaciliteter, liberale erhverv, kontor- og servicevirksomheder, kulturelle aktiviteter, caféer og restauranter, butikker, klinikker og lignende samt fælleslokaler for boliger.

### Kommunens bemærkninger

Kommunen har i forbindelse med klagesagen anført, at de lempede støjgrænser er anvendt ved planlægningen, fordi den pågældende del af lokalplanområdet vurderes at opfylde forudsætningerne, jf. planlovens § 15, stk. 2, nr. 26, som et område udlagt til blandede byfunktioner, jf. planlovens § 11 b, stk. 1, nr. 2.

Kommunen anfører endvidere, at den pågældende del af lokalplanområdet blev udlagt til blandede byfunktioner med kommuneplantillæg nr. 8 til kommuneplan 2017-2029 samtidig med den endelige vedtagelse af lokalplanen.

Kommunen henviser i den forbindelse til anvendelsesbestemmelsen for rammeområde 0042-BE1, hvor de lempede grænseværdier anvendes.

### Planklagenævnets vurdering

Nævnet finder på baggrund af ovenstående, at delområde 6 og 7 i den konkrete sag er udlagt til blandede byfunktioner i kommuneplanen, jf. planlovens § 11 b, stk. 1, nr. 2.

I kommuneplanrammen for lokalplanens delområde 6 og 7 (0042-BE1) er områdets anvendelse således udlagt til *blandet byområde: boliger, service- og kontorerhverv samt lystbådehavn med tilhørende faciliteter*.

Nævnet bemærker desuden, at det fremgår af lokalplanens § 3.9, at delområderne må anvendes til blandet bolig- og erhvervsformål, herunder boliger med tilhørende fælleslokaler, liberale erhverv, kontor- og servicevirksomheder, kulturelle aktiviteter, caféer og restauranter, maritime butikker, klinikker, lystbådehavnsrelaterede servicefaciliteter, klub- og foreningsfaciliteter, depoter og lignende svarende til virksomhedsklasse 1-2 samt detailhandel med dagligvarer. Området er således også konkret lokalplanlagt til blandede byfunktioner.

På den baggrund finder nævnet, at kommunen havde mulighed for at fastsætte bestemmelser, som forudsætter, at de lempede støjgrænser anvendes, samt at der skal ske isolering af nyt boligbyggeri, jf. planlovens § 15, stk. 2, nr. 26. Bestemmelsen i planlovens § 15 a, stk. 1, er således opfyldt.

#### *2.7.5. Særligt om virksomhedsstøj*

##### *Grænseværdier for virksomhedsstøj*

Der er i vejledning 5/1984 fastsat en række generelle grænseværdier for støj, herunder for områder for blandet bolig- og erhvervsbebyggelse.[19] Disse gælder på alle udendørsarealer ved boligerne, uanset om der er tale om opholdsarealer eller ej.

Med hensyn til støjpåvirkningen fra en eksisterende virksomhed med en miljøgodkendelse finder Planklagenævnet, at kommunen kan tage udgangspunkt i den aktuelle miljøgodkendelse. Giver miljøgodkendelsen således mulighed for overskridelse af Miljøstyrelsens grænseværdier på det pågældende areal, må arealet anses for støjbelastet i § 15 a, stk. 1's forstand. Kommunen kan derimod se bort fra eventuelle overskridelser af den gældende miljøgodkendelse, hvis kommunen ønsker at fastholde/håndhæve den gældende miljøgodkendelse.

Planklagenævnet finder, at kommunen ikke har pligt efter planlovens § 15 a, stk. 1, til at tage udgangspunkt i mulige fremtidige ændringer eller udvidelser af aktiviteterne i en eksisterende virksomhed. Der skal således ikke ifølge § 15 a, stk. 1, jf. § 15, stk. 2, nr. 13, fastsættes bestemmelser om etablering af støjafskærmning, der sikrer, at støjgrænseværdierne også kan overholdes i fremtiden, f.eks. hvis en nærliggende virksomhed efter ibrugtagningen af lokalplanområdet udvider eller ændrer sine aktiviteter.

Bestemmelsen i § 15 a, stk. 1, indeholder således ikke en beskyttelse eller sikring af eventuelle ønskede eller planlagte produktions- eller aktivitetsudvidelser for en virksomhed med miljøgodkendelse efter lokalplanens vedtagelse. Bestemmelsen indebærer kun en beskyttelse af en sådan virksomheds mulighed for fortsat at udlede støj inden for den meddelte miljøgodkendelse.[20]

Senere ændringer i virksomhedens aktiviteter må i stedet håndteres efter miljøbeskyttelseslovens bestemmelser, ikke planlovens, og det vil efter omstændighederne kunne betyde, at virksomheden må etablere yderligere støjdæmpning, støjafskærmning m.v.,

hvis der ønskes en udvidelse eller ændring af virksomhedens aktiviteter. Det vil bl.a. afhænge af en fremtidig miljøgodkendelse.

### Oplysninger om virksomhedsstøj i den konkrete sag

#### Miljørapporten

Af miljørapporten, afsnit 7.2.2, fremgår bl.a. følgende vedrørende støj fra eksisterende virksomheder:

[...]

*Der ligger virksomheder i erhvervsområdet på Kolding erhvervshavn. Mange af virksomhederne på Kolding erhvervshavn vil være begrænset rent støjmæssigt af andre boliger, der ligger tættere på end den fremtidige bebyggelse i Marina City. Af de resterende er en stor del lagervirksomheder, og der vurderes ikke at være eksisterende virksomheder med aktiviteter, der kan give væsentlige støjbidrag ved Marina City. Derudover kan der forekomme støj fra skibslastning og -losning.*

Af miljørapporten, afsnit 7.4.1, fremgår bl.a. følgende vedrørende ekstern støj:

*Der vil være påvirkning af Marina City med støj fra virksomheder på Kolding erhvervshavn. Det drejer sig dels om de virksomheder, der allerede findes på havnen samt nye virksomheder eller aktiviteter, som vil kunne etablere sig på det ubebyggede område længst mod øst på sydhavnen på spulefeltet umiddelbart nord for Kolding Å og Marina City iht. den gældende lokalplan 0041-11.*

*Nye virksomheder eller aktiviteter på den eksisterende eller nye del af Kolding erhvervshavn vil blive stillet overfor Miljøstyrelsens vejledende støjgrænser som følge af naboskabet til Marina City. Nye virksomheder eller aktiviteter på Kolding erhvervshavn vil derfor ikke give støjbidrag ved Marina City over Miljøstyrelsens grænseværdier for virksomhedsstøj.*

*Det skal i den forbindelse nævnes, at selve lystbådehavnen i Marina City ikke betragtes som støjfølsom anvendelse, mens bebyggelsen i Marina City betragtes som område for blandet bolig og erhverv. Husbådene i lystbådehavnen indgår således i en sammenhæng med blandet bolig og erhverv, hvorved husbådene også støjmæssigt betragtes som blandet bolig og erhverv (Transport- og Energiministeriet, 2005).*

*Som nævnt i 7.2.2 kan der dog opstå problemer i forhold til støjniveauet fra aktiviteterne på [genindvindingsvirksomhed] og i forhold til lastning/losning i natperioden ([rådgivningsfirma], 2018a). Dette forhold ændres dog ikke som følge af etableringen af Marina City, idet der ikke sker ændringer af de støjgrænser, der vil gælde for området i forhold til de nuværende planlægning, hvor eksisterende støjfølsom anvendelse i forvejen har medført tilsvarende støjgrænser. Etablering af mulighed for højere byggehøjder end i henhold til den nuværende planlægning ændrer heller ikke på dette, idet de største støjbidrag er beregnet i 1,5 m's højde.*

*[genindvindingsvirksomhed] aktiviteter overskrider i dag støjgrænserne i virksomhedens miljøgodkendelse på 60 dB(A) i skel. Under forudsætning af, at [genindvindingsvirksomhed] overholder en støjgrænse på 60 dB(A) i skel forventes virksomheden ligeledes at kunne overholde en støjgrænse på 45 dB(A) i aftenperioden. Det skal bemærkes at [genindvindingsvirksomhed] aktiviteter er indstillet, men at virksomhedens miljøgodkendelse fortsat er gældende og p.t. er overtaget af Kolding Erhvervshavn.*

Af miljørapporten, afsnit 7.4.3, fremgår bl.a. følgende vedrørende begrænsninger for Kolding erhvervshavn:

[...]

En række af erhvervshavnens virksomheder er omfattet af miljøgodkendelser, hvori der er stillet vilkår om støj. For øvrige aktiviteter og virksomheder er generelle retningslinjer og vejledende grænseværdier for støj gældende. Regulering vil foregå via påbud efter miljøbeskyttelseslovens § 42.

I erhvervshavnens nære omgivelser ligger eksisterende byfunktioner i bl.a. Kolding Åpark og lystbådehavnen i Marina Syd. De eksisterende og planlagte boliger i bl.a. Kolding Åpark er allerede dimensionsgivende for det råderum, der er for aktiviteter og virksomheder på erhvervshavnen, idet disse ligger tættere på havnevirksomhederne end Marina City.

Som det fremgår af afsnit 7.4.1, så vil der med undtagelse af [genindvindingsvirksomhed] ikke optræde støjbidrag, der overstiger gældende vejledende støjgrænser ved boliger i Marina City. Der vil således ikke blive pålagt eksisterende virksomheder nye skærpede støjkrav som følge af etableringen af Marina City. Det vil ligeledes med den foreslåede løsning være muligt for nye virksomheder på Kolding erhvervshavn at etablere og drive virksomheder, uden at der pålægges disse ekstra støjkrav som følge af projektet.

I forhold til det nu lukkede [genindvindingsvirksomhed] hvor miljøgodkendelsen dog vil kunne overdrages til en lignende virksomhed, vil denne skulle overholde støjgrænsen på 60 dB(A) i skel i virksomhedens miljøgodkendelse og den vil også kunne overholde en støjgrænse på 45 dB(A) i aftenperioden ved Marina City.

Det skal i den forbindelse bemærkes, at projektområdet for Marina City i den gældende kommuneplan er udlagt som blandet bolig og erhverv. Der ændres således ikke på støjgrænserne i området med den aktuelle planlægning.

Som bilag 16 til miljørapporten er vedlagt et notat vedrørende industristøj.

Af notatet (s. 4-5) fremgår bl.a. følgende:

[...]

I Marina City, hvor der forventes både boliger og erhverv, samt servicefunktioner, forventer man at definere Marina City som områdetype 3 "Områder for blandet bolig og erhvervsbebyggelse, centerområde (bykerne)", således at erhvervshavnens virksomheder vil skulle overholde grænseværdier mod Marina City svarende til områdetype 3.

[...]

Området med husbåde langs den østlige dækmole i Marina City vil være en støjfølsom anvendelse, og husbåde skal som hovedregel betragtes som åben og lav boligbebyggelse (vilkår 45/40/35 dB(A)). I Marina City forventes husbådene dog defineret som områdetype 3 (vilkår 55/45/40 dB(A)), idet de betragtes som en del af det blandede byområde i sammenhæng med resten af Marina City.

Af notatet (s. 5-7), fremgår bl.a. følgende vedrørende eksisterende virksomheder:

Ved gennemgang af alle havnens virksomheder er der foretaget en vurdering af, hvilke eksisterende virksomheder, der forventes at kunne medføre et betydende støjbidrag ved Marina City.

Der er set bort fra virksomheder, der i forvejen ligger tættere på eksisterende boligområder end de kommer til at ligge på Marina City. Dette skyldes, at etableringen af Marina City ikke vil medføre skærpende støjvilkår

til disse virksomheder, end de støjvilkår, som de allerede er underlagt i dag. Det må dermed forventes, at ingen af de virksomheder, der ses bort fra, vil kunne medføre betydende støjbidrag i Marina City.

Således betragtes kun virksomheder, der befinder sig øst for den røde linje i Figur 2 i støjberegningerne. Virksomheder sydvest og nordvest for den røde linje ligger tættere på eksisterende boliger, end på Marina City, og de vil derfor ikke blive stillet over for skrapere støjvilkår, end de er allerede i dag.

[...]

På figur 2 i notatet (s. 6), ses herefter et kort over havnen og Marina City med angivelse af en skillelinje for, hvilke virksomheder, der ligger tættere på eksisterende boliger end Marina City. Det fremgår herefter:

Virksomheder på Kolding havn, som ligger umiddelbart vest for den røde skillelinje, ligger således tættere på eksisterende boliger end mod Marina City, og vurderes derfor ikke at være relevante at foretage undersøgelser for, da de skal overholde støjgrænser for boligområder i kortere afstand end der er til Marina City.

De virksomheder, der ligger øst for den røde skillelinje på figur 2, er gennemgået med udgangspunkt i [rådgivningsvirksomheds] støjkortlægning af Kolding Havn (2004), samt oplysninger fra Kolding Kommune om støjende virksomheder.

[...]

Da hovedparten af de eksisterende virksomheder på den sydøstlige del af Kolding erhvervshavn er lagervirksomheder, er det vurderet, at det kun er nedenstående virksomhed, som har aktiviteter, der vil kunne medføre en betydende støjpåvirkning i Marina City:

- [genindvindingsvirksomhed] [...]

[...]

Selve lastningen af skibe henhører under Kolding Havns aktiviteter, mens de øvrige aktiviteter hører under [genindvindingsvirksomheds] aktiviteter. Undersøgelserne viser at det ækvivalente støjbidrag fra [genindvindingsvirksomhed] i omgivelserne er ca. 2 dB lavere om aftenen end om dagen, pga. den samlet set lidt lavere driftsintensitet.

[...]

Udover ovenstående støjkilde vil der også være støj fra alm. lastning/losning af skibe. [...]

[...]

Støj fra skibslastning og -losning er at betragte som en separat virksomhed. Støjdata er baseret på [rådgivningsvirksomheds] erfaringsdata for støj fra skibe (med lossekran) og fra dieseltrucks. Desuden medtages støj fra lastbiler, hvis data baseres på Støjatabogen, Lydteknisk Institut, november 1989. Driftsforudsætningerne for skibslastning er oplyst af Kolding havn. Da støjemissionen fra lastbilerne er signifikant lavere end støjen fra skib og dieseltrucks, vil der ikke være forskel på støjkortene for dagperioden og aftenperioden. På støjkort i bilag 3 vil kortene derfor være gældende for "dag- og aftenperioden".

Af notatet (s. 10-11) fremgår herefter følgende vedrørende støj fra lastning og losning:

## Losning/lastning af skib (baseret på oplysninger fra Kolding havn)

|                        |          |          |          |          |
|------------------------|----------|----------|----------|----------|
| Skærm:                 | Ingen    | 8 m      | 10 m     | 12 m     |
| 1,5 m o. terræn        | 42       | 42       | 42       | 40       |
| 10 m o. terræn         | 42       | 42       | 42       | 42       |
| 20 m o. terræn         | 42       | 42       | 42       | 42       |
| Vilkår (dag/aften/nat) | 55/45/40 | 55/45/40 | 55/45/40 | 55/45/40 |

Den vejledende støjgrænse for disse aktiviteter, som vil kunne forekomme både om dagen og om aftenen, er 55 dB(A) i dagperioden og 45 dB(A) i aftenperioden. I natperioden er det vejledende vilkår 40 dB(A), men der foregår ikke losning / lastning i natperioden. Grønne tal viser overholdelse af grænseværdierne i aftenperioden, mens røde tal i givet fald viser overskridelse.

Sammenlignes de fastlagte støjniveauer med de vejledende støjgrænser for Marina City, vil støjgrænserne kunne overholdes i dag- og aftenperioden både med og uden afskærmninger.

### Af notatet (s. 11) fremgår følgende som samlet konklusion:

I forhold til de eksisterende virksomheder vil realiseringen af Marina City bevirke, at [genindvindingsvirksomhed] vil overskride de vejledende vilkår i aftenperioden, uanset hvilken afskærmning er bygges. Der til skal dog bemærkes, at [genindvindingsvirksomhed] i dag overskrider støjvilkårene i deres eksisterende miljøgodkendelse. Hvis støjen fra [genindvindingsvirksomhed] dæmpes, således [genindvindingsvirksomhed] overholder støjvilkårene i deres eksisterende miljøgodkendelse, vil de også overholde de vejledende støjgrænser i Marina City, uden at skal bygge afskærmning. Med den forudsætning vil Marina City kunne realiseres uden der er konflikt med planloven §15A.

Hvis der i forbindelse med udvidelsen af Kolding havn mod øst (det nuværende spulefelt) etableres en 8 meter høj og ca. 500 meter lang afskærmning mod syd og øst, vil såvel en havneudvidelse og Marina City, kunne etableres i overensstemmelse med planlovens §15A. De nye virksomheder vil hver for sig kunne overholde de vejledende støjvilkår til virksomhedsstøj ved en afskærmning på 8 meter eller højere.

### Notat til den sammenfattende redegørelse vedrørende virksomhedsstøj.

Til den sammenfattende redegørelse vedrørende Marina City er der som bilag 3 vedlagt et notat, der indeholder bemærkninger til et høringssvar fra en af klagerne. Bemærkningerne er udarbejdet af det rådgivningsfirma, som også har udarbejdet miljørapporten.

Af notatets afsnit 3.5 (s. 4-5) fremgår følgende vedrørende drift i natperioden:

### 3.5.1 Bemærkning

I høringssvaret står der: Netop tidsaspektet er den anden væsentlige udeladelse, da det anføres i materialet, at der ikke lastes/losses skibe om natten. Kolding Havn angives som kilde til denne oplysning, men af bilaget - en mail fra Kolding Havn fra 2016 - kan man ikke læse dette. Og antagelsen er forkert. Der lastes og losses skibe på alle tidspunkter af døgnet i Kolding Havn, hvilket markant vil påvirke ydertimeproblematikken omkring støjpåvirkning i Marina City. Dette forhold er yderst problematisk, eftersom analysen viser, at de vejledende støjgrænser vil blive overskredet ved lastning/losning om natten. Endvidere anføres kildestyrken til 105 dB, men udelukker impulsstøj, som sagtens kan forekomme, fx ved lastning/losning af træstammer, sten/skærver, stykgods, stål mv., som udgør en betydelig del af havnens godsomsætning.

### 3.5.2 Svar

[Rådgivningsfirma] har fået oplyst, at der ikke losses skrot om natten. Dette er så i miljørapporten blevet tolket som være gældende for alle havneaktiviteter. Dette er en fejl, og der er desværre angivet forkert kilde i rapporten.

Vi henviser til afsnit 7.4.3 i miljørapporten, hvor der bl.a. står:

"I erhvervshavnens nære omgivelser ligger eksisterende byfunktioner i bl.a. Kolding Åpark og lystbådehavnen i Marina Syd. De eksisterende og planlagte boliger i bl.a. Kolding Åpark er allerede dimensionsgivende for det råderum, der er for aktiviteter og virksomheder på erhvervshavnen, idet disse ligger tættere på havnevirksomhederne end Marina City.

Det skal i den forbindelse bemærkes, at projektområdet for Marina City i den gældende kommuneplan er udlagt som blandet bolig og erhverv. Der ændres således ikke på støjgrænserne i området med den aktuelle planlægning.

Ved etablering af nye virksomheder på det østlige område af Kolding erhvervshavn vil det være nødvendigt at etablere en 8 meter høj støjafskærmning mod syd (eller sluttet bebyggelse i tilsvarende højde) for at sikre, at der ikke opstår støjpåvirkning af området, der overstiger de vejledende støjgrænser. Dette vil sikre at nye virksomheder på erhvervshavnen ikke vil blive mødt af skærpede støjkra, som følge af etableringen af Marina City. En sådan støjafskærmning vil ligeledes sikre, at der også ved de høje boliger ikke optræder støj, der er højere end støjgrænserne fra de enkelte virksomheder på Kolding erhvervshavn. Derved sikres det, at planlovens § 11a nr. 25-27), § 15a overholdes."

Det har således ingen praktisk betydning, om der losses om natten eller ej, idet det vil være de samme vilkår der skal overholdes, og der stilles derfor ikke skærpede støjkra.

#### Kommunens svar til klagerne vedrørende virksomhedsstøj.

En af klagerne sendte 3. februar 2021 en henvendelse til Kolding Kommune, hvor klageren stillede en række spørgsmål, der relaterede sig til støj og luftforurening fra erhvervshavnen.

I henvendelsen stillede klageren bl.a. spørgsmål til miljørapportens forudsætning om, at der ikke foregår losning/lastning om natten.

Kolding Kommune besvarede henvendelsen 10. marts 2021, og henviser i sit svar bl.a. til miljørapportens afsnit 7.4.3. Herefter fremgår bl.a. følgende vedrørende støj om natten:

[...]

*Der er altså allerede i dag er udfordringer i at overholde støjgrænserne i forbindelse med losning på havnen om natten, men da der ved planlægningen for Marina City ikke stilles skærpede støjkrav i forhold til de støjkrav, der allerede gælder jf. de gældende kommuneplanrammer, vil projektet for Marina City således ikke opstille yderligere begrænsninger i forhold til, hvorvidt der kan losses om natten eller ej.*

*Det er korrekt, at der kan foregå aktiviteter på Kolding Havn i natperioden, både losse- og læsse aktiviteter, samt drift af de enkelte virksomheder.*

*[...]*

*De vejledende støjgrænser, som virksomhederne pt. og fremadrettet med etableringen af Marina City skal overholde, ændres ikke med den nye lokalplan.*

#### **Af kommunens svar fremgår endvidere:**

*Omfanget af aktiviteter og virksomheder på Kolding erhvervshavn og den eksisterende Marina Syd er i dag begrænset og reguleret efter gældende planlægning (kommuneplanrammer og lokalplanbestemmelser). Da området omkring den eksisterende Marina Syd i kommuneplanen er udlagt som blandet bolig og erhverv betyder dette, at virksomheder og aktiviteter på Kolding Erhvervshavn allerede i dag er underlagt støjvilkår m.v. i forhold til denne planlagte anvendelse, uanset at kommuneplanens eksisterende rammer ikke er udnyttet. Dette ændrer lokalplanen for Marina City ikke på.*

*Hvis støjgrænserne overskrides, er det miljømyndighedens opgave at håndhæve overholdelsen af grænserne.*

*Det er korrekt, at lokalplan for Marina City skal overholde planlovens §§ 15a og 15b. Ved vurdering af nødvendige tiltag, der skal sikre den fremtidige miljøfølsomme anvendelse mod gener, tages udgangspunkt i det hidtil tilladte omfang af miljøbelastende aktiviteter.*

#### **Kommunens bemærkninger i forbindelse med klagesagen**

Kommunen anfører i sine bemærkninger til klagesagen, at miljørapporten konkluderer, at hvis der etableres en 8 m høj og ca. 600 m lang støjafskærmning på den nordlige side af åen, vil realisering af Marina City ikke begrænse eksisterende virksomheder i forhold til gældende støjvilkår, og der vil samtidig være mulighed for etablering af nye virksomheder på de endnu ikke bebyggede arealer på Kolding Havn.

Kommunen anfører endvidere, at for at sikre, at lokalplanen overholder planlovens § 15 a i forhold til støj fra virksomheder, indeholder lokalplanen en bestemmelse i § 11.1 om, at ny bebyggelse til støjfølsomme anvendelser ikke må tages i brug, før Miljøstyrelsens vejledende støjgrænser er overholdt.

Sekretariatet for Planklagenævnet har under sagens behandling bedt kommunen uddybe sin vurdering af, at det ikke har betydning i forhold til vurderingen efter planlovens § 15 a, at der lastes og losses om natten. Kommunen blev i den forbindelse bl.a. bedt oplyse, om det var i overensstemmelse med de foreliggende tilladelser, at de lastnings- og losningsaktiviteter, som er indgået i beregningerne af støjbelastningen i bilaget til miljørapporten, foregik om natten forud for vedtagelsen af lokalplanen.

Kommunen anfører, at havnevirksomhedernes råderum, før vedtagelsen af plangrundlaget for Marina City, samlet set var begrænset såvel af den planlagte anvendelse, jf. kommuneplanen, som af den eksisterende støjfølsomme anvendelse andre steder omkring havnen.

Kommunen anfører endvidere, at de lastnings- og losningsaktiviteter, som der er beregnet støjbelastning fra i bilaget til miljørapporten, var tilladt, såfremt de kunne overholde støjgrænser i forhold til de eksisterende og planlagte støjfølsomme anvendelser. Kommunen bemærker i den forbindelse, at lastnings- og losningsaktiviteter ikke altid er omfattet af krav om en miljøgodkendelse, hvorfor der kunne foregå den slags aktiviteter uden, at der skulle foreligge en tilladelse til aktiviteten.

#### Planklagenævnets forståelse af lokalplanens bestemmelser i forhold til virksomhedsstøj

Lokalplanen udlægger lokalplanens delområder 6 og 7 til blandet bolig- og erhvervsformål, og lokalplanen udlægger således arealerne til støjfølsom anvendelse.

Det fremgår af bilaget til miljørapporten vedrørende industristøj, at støjbelastningen i planområdet fra losning/lastning af skibe er 42 dB(A) 1,5 m, 10 m og 20 m over terræn ved anvendelse af henholdsvis ingen støjskærm, en støjskærm på 8 m eller en støjskærm på 10 m. Ved anvendelse af en støjskærm på 12 m er støjbelastningen 40 dB(A) 1,5 m over terræn og 42 dB(A) 10 m og 20 m over terræn.

Det fremgår endvidere af støjkortene i bilaget til miljørapporten, som illustrerer udbredelsen af støj fra skibslosning, at de dele af lokalplanområdet, hvor støjbelastningen fra skibslosning i nogle højder overstiger 40 dB, også med anvendelse af en støjskærm på 12 m, omfatter arealer, som ligger i lokalplanens delområde 6 og 7.

Da delområderne i lokalplanen er udlagt til anvendelsen blandet bolig og erhverv, er den vejledende støjgrænseværdi i natperioden 40 dB(A).

Det fremgår af miljørapporten, at der ikke foregår losning/lastning i natperioden. Kommunen har imidlertid efterfølgende i besvarelsen af klagerens henvendelse af 10. marts 2021, oplyst, at det er korrekt, at der kunne foregå lastnings- og losningsaktiviteter i natperioden.

Kommunen har endvidere i høringssvaret til Planklagenævnet oplyst, at de lastnings- og losningsaktiviteter, som der er beregnet støjbelastning fra i miljørapporten, var tilladt, såfremt de kunne overholde støjgrænser i forhold til de eksisterende og planlagte støjfølsomme anvendelser.

Planklagenævnet lægger på den baggrund til grund, at de lastnings- og losningsaktiviteter, som der er beregnet støjbelastning fra i miljørapporten, også foregik om natten forud for lokalplanens vedtagelse.

Samlet fremgår det således af sagens oplysninger, at Miljøstyrelsens vejledende grænseværdi for virksomhedsstøj er overskredet i natperioden i dele af lokalplanområdet, herunder i dele af lokalplanens delområde 6 og 7. Lokalplanen udlægger således et støjbelastet areal til støjfølsom anvendelse, hvorfor forholdet er omfattet af planlovens § 15 a.

Det fremgår af lokalplanens § 6.7, at der i lokalplanens delområde 2 udlægges et 3 meter bredt areal til afværgeforanstaltninger i form af afskærmning mod virksomhedsstøj som støjskærm, støjvæg eller lignende som vist på kortbilag 3. Det fremgår endvidere, at støjafskærmningen ikke må opføres højere end kote 12 meter (DVR 90).

Det fremgår endvidere af lokalplanens ibrugtagingsbestemmelsen i § 11.1, at der i forhold til *vejtrafikstøj* tillades løsninger, hvor grænseværdierne for trafikstøj alene overholdes på primære udendørs opholdsarealer på terræn, mens det i højden sikres med tekniske løsninger, at

grænseværdierne for trafikstøj kan overholdes på opholdsarealerne på altaner, samt at det indendørs støjniveau med åbne vinduer ikke overstiger Miljøstyrelsens vejledende grænseværdier.

Planklagenævnet forstår samlet dette således, at kommunen i forhold til virksomhedsstøj fra erhvervshavnen har fastsat bestemmelser efter planlovens § 15 a, stk. 1, jf. § 15, stk. 2, nr. 13, om etablering af konkret støjafskærmning inden ibrugtagning, og at kommunen således har anvendt de almindelige grænseværdier i forhold til virksomhedsstøj.

#### Planklagenævnets vurdering i forhold til virksomhedsstøj

Kommunen har i et svar til klagerne og i forbindelse med klagesagen anført, at aktiviteterne på erhvervshavnen, forud for vedtagelsen af lokalplanen, var begrænset af de eksisterende kommuneplanrammer for planområdet og af eksisterende støjfølsom anvendelse omkring havnen.

Planklagenævnet finder, som tidligere anført, at kommunen, med hensyn til støjpåvirkningen fra en eksisterende virksomhed med en miljøgodkendelse, kan tage udgangspunkt i den aktuelle miljøgodkendelse og se bort fra eventuelle overskridelser af den gældende miljøgodkendelse, hvis kommunen ønsker at fastholde/håndhæve den gældende miljøgodkendelse.

Med hensyn til støjpåvirkningen fra aktiviteter, som ikke er omfattet af en miljøgodkendelse, og hvor regulering således foregår efter miljøbeskyttelseslovens § 42, finder et enstemmigt Planklagenævn, at det ikke kan tillægges betydning i forhold til planlovens § 15 a, at den støjende aktivitet eventuelt foregår tættere på anden eksisterende støjfølsom anvendelse, eller områder, som er planlagt til støjfølsom anvendelse, såfremt kommunen ikke faktisk har givet et påbud om nedbringelse af støjen efter miljøbeskyttelseslovens § 42.[21]

Et enstemmigt Planklagenævn finder endvidere, at det ikke kan tillægges betydning, at lokalplanområdet, forud for lokalplanens vedtagelse, var udlagt til samme støjfølsomme anvendelse i rammebestemmelser for området i kommuneplanen.

Et enstemmigt Planklagenævn finder således, at kommunen i sådanne situationer, må tage udgangspunkt i den faktiske støjbelastning i lokalplanområdet, uanset at den støjende aktivitet eventuelt allerede medførte en støjbelastning over Miljøstyrelsens vejledende grænseværdier i andre områder med eksisterende støjfølsom anvendelse eller områder, som er planlagt til støjfølsom anvendelse, og uanset at planområdet allerede er udlagt til støjfølsom anvendelse i kommuneplanen.

Lokalplanen giver mulighed for en støjafskærmning mod virksomhedsstøj, som ikke må opføres højere end kote 12, jf. lokalplanens § 6.7.

Det fremgår af sagens oplysninger, at en støjskærm på 12 m, med den placering, som lokalplanen giver mulighed for, ikke kan sikre, at Miljøstyrelsens vejledende grænseværdi for virksomhedsstøj kan overholdes i forhold til støj fra lastning og losning i lokalplanens delområde 6 og 7, som er udlagt til støjfølsom anvendelse i form af blandet bolig og erhverv.

Et enstemmigt Planklagenævn finder således, at lokalplanen ikke indeholder de fornødne bestemmelser til sikring af støjhensynet. Nævnet lægger herved vægt på, at den støjafskærmning, som der er givet mulighed for ifølge lokalplanens § 6.7, ikke ifølge

oplysningerne i miljørapporten, vil være tilstrækkelig til at Miljøstyrelsens vejledende grænseværdier for virksomhedsstøj vil kunne overholdes i alle dele af planområdet i natperioden.

Et enstemmigt Planklagenævn finder på den baggrund, at lokalplanen ikke er i overensstemmelse med planlovens § 15 a, stk. 1, og at lokalplanen derfor lider af en retlig mangel. Nævnet finder desuden, at manglen er væsentlig, og at lokalplanen derfor er ugyldig.

Nævnet bemærker i forlængelse heraf, at kommunen, i forbindelse med en eventuel ny behandling af planforslaget, bør overveje, om planlovens § 15 a, stk. 1, er overholdt i forhold til lokalplanens delområde 2. Nævnet henviser i den forbindelse til, at lokalplanen muliggør opstilling af legeredskaber og bænke til ophold i delområdet.

## *2.8. Planlægning på arealer belastet af lugt, støv eller anden luftforurening*

### *2.8.1. Klagen*

Klagerne anfører, at lokalplanen er i strid med planlovens § 15 b, eftersom dokumentationen er utilstrækkelig og baserer sig på fejlagtige antagelser, ligesom der ikke er foretaget konkrete vurderinger.

Klagerne henviser til, at det fremgår af miljørapporten, at der i erhvervshavnens nære omgivelser ligger eksisterende byfunktioner i bl.a. Kolding Åpark og lystbådehavnen i Marina Syd, og at kommunen har anført, at de eksisterende og planlagte boliger i bl.a. Kolding Åpark allerede er dimensionsgivende for det råderum, der er for aktiviteter og virksomheder på erhvervshavnen, idet disse ligger tættere på havnevirksomhederne end Marina City.

Klagerne henviser endvidere til, at det af miljørapporten bl.a. fremgår, at diffuse støv- og lugtgener fra aktiviteter på Kolding Havn potentielt kan give gener i projektområdet, og at der har været rapporteret om klager fra en række af disse aktiviteter.

Klagerne anfører, at denne begrundelse om, at Marina City er beliggende i større afstand til støvende/lugtende aktiviteter end andre boliger i Kolding, er forkert.

Klagerne henviser i den forbindelse til, at det notat om industristøj, der er vedlagt som et bilag til miljørapporten, indeholder et kort, hvor der er indtegnet en rød streg, som indikerer, at virksomheder vest for den røde streg ligger tættere på eksisterende boliger end på Marina City. Klagerne anfører i forlængelse heraf, at en betragtelig del af havnens aktiviteter ligger øst for den røde streg, og at en del af disse aktiviteter er støvende og lugtende. Klagerne anfører endvidere, at miljøpåvirkningerne ved f.eks. lastning og losning af skibe, logistikaktiviteter mv., kan begrænses, men ikke undgås. Klagerne gør i den forbindelse opmærksom på, at disse aktiviteter ikke er miljøgodkendelsespligtige.

Klagerne anfører endvidere, at virksomhederne med aktiviteter beliggende øst for den røde streg er i stor risiko for at få indskrænket deres miljømæssige råderum og blive genstand for klager ved etablering af boliger og anden miljøfølsom anvendelse i Marina City.

Endelig anfører klagerne, at det fremgår af Kolding Havns reglement, at lastning og losning af støvende gods ikke bør finde sted ved vindstyrker over 6 m/s, og at havnen således allerede har iværksat tiltag til minimering af støvgener, og at der til trods herfor alligevel kan

forekomme diffuse støvgener. Klagerne anfører, at det vil have indgribende konsekvenser for havnens og havnevirksomhedernes drift, hvis der stilles skrappe krav til at nedbringe miljøpåvirkningerne, men at dette forhold heller ikke vurderes.

### 2.8.2. Generelt om forebyggelse af lugtgener og luftforurening

En lokalplan må kun udlægge arealer, der er belastet af lugt, støv eller anden luftforurening fra produktionsvirksomheder, transport- og logistikvirksomheder og husdyrbrug til boliger, institutioner, kontorer, rekreative formål m.v., hvis lokalplanen med bestemmelser om bebyggelsens højde og placering kan sikre den fremtidige anvendelse mod en sådan forurening, jf. planlovens § 15 b, stk. 1.

Bestemmelsen skal sikre, at der ikke planlægges for sådanne anvendelser i områder, hvor Miljøstyrelsens vejledende grænseværdier ikke er overholdt eller ikke kan overholdes ved den fremtidige anvendelse, medmindre det gennem afværgeforanstaltninger sikres, at disse kan overholdes.<sup>[22]</sup>

I en lokalplan kan der f.eks. stilles krav om, at bygningshøjden ikke overstiger den højde, hvor Miljøstyrelsens vejledende grænseværdier for lugt, støv og anden lugtforurening er overholdt.<sup>[23]</sup>

Ved grænseværdier forstås de grænseværdier, som fremgår af Miljøstyrelsens vejledninger og af Miljøministeriets bekendtgørelser.<sup>[24]</sup>

Hensigten med bestemmelsen er bl.a. at sikre, at eksisterende produktionsvirksomheder ikke påføres omkostninger til afværgeforanstaltninger, som ligger ud over deres miljøgodkendelse, som følge af, at der planlægges for ændret anvendelse, som eksempelvis boliger, på omkringliggende arealer.<sup>[25]</sup>

Med hensyn til lugtpåvirkningen fra en eksisterende produktionsvirksomhed med en miljøgodkendelse, kan kommunen i relation til planlovens § 15 b, tage udgangspunkt i den aktuelle miljøgodkendelse. Det fremgår således af forarbejderne til bestemmelsen, at hensigten med bestemmelsen er at sikre, at eksisterende produktionsvirksomheder ikke påføres omkostninger til afværgeforanstaltninger, som ligger ud over deres miljøgodkendelse.

Kommunen har således ikke pligt til at tage udgangspunkt i mulige fremtidige ændringer eller udvidelser af aktiviteterne på en eksisterende virksomhed. Der skal således ikke ifølge § 15 b, stk. 1, fastsættes bestemmelser om bebyggelsens højde eller placering, der sikrer, at grænseværdierne også kan overholdes i fremtiden, f.eks. hvis en nærliggende virksomhed ønsker at udvide eller ændre sine aktiviteter senere.<sup>[26]</sup>

### 2.8.3. Generelt om officialprincippet ved planvedtagelser

Kommunen skal ved vedtagelsen af en lokalplan overholde almindelige forvaltningsretlige principper.

Det er et grundlæggende forvaltningsretligt princip, at kommunen selv, eventuelt i samarbejde med andre myndigheder, skal fremskaffe de nødvendige oplysninger om en sag eller sørge for, at private (typisk parten eller parterne i en sag) medvirker til oplysning af sagen. Dette princip

kaldes officialprincippet eller undersøgelsesprincippet. Princippet sikrer, at der er et tilstrækkeligt faktisk og retligt grundlag for afgørelsen. Kravene til oplysning af faktum kan dog ikke præciseres generelt, og de er i vid udstrækning skønsmæssige.

Særligt ved vedtagelse af planer tilkommer der kommunen et meget vidt planlægningsmæssigt skøn i forhold til indholdet. Dette skøn kan ikke efterprøves af Planklagenævnet. Nævnet kan herunder ikke efterprøve, om planlægningen er hensigtsmæssig eller rimelig. Nævnet kan prøve, om planlægningen er i overensstemmelse med planlovens udtrykkelige bestemmelser om indholdet af lokalplaner. Nævnet kan desuden prøve, om planen varetager planlægningsmæssige hensyn, men nævnet kan ikke kræve, at bestemte hensyn inddrages, medmindre et sådant krav fremgår udtrykkeligt af lovgivningen, f.eks. planlovens regler om detailhandel.

Kommunens meget vidtgående skønsmæssige beføjelser i forhold til indholdet af en plan, herunder i forhold til afvejningen af forskellige hensyn, indebærer, at der også tilkommer kommunen et meget vidtgående skøn i forhold til omfanget og karakteren af de oplysninger og vurderinger, som tilvejebringes i forbindelse med planvedtagelsen.

#### 2.8.4. Sagens oplysninger om lugt, støv og anden luftforurening

##### Lokalplanen

Af lokalplanens redegørelse (s. 51-52) fremgår følgende vedrørende luftforurening og hensyntagen til produktionsvirksomheder:

*Der er i forbindelse med lokalplanlægningen udarbejdet støjredegørelser omfattende såvel støj fra vej og støj fra nærliggende virksomheder samt en redegørelse for luftemissioner fra virksomheder. Redegørelserne fremgår af miljørapportens bilagsdel.*

[...]

*Redegørelsen vedrørende luftemissioner (dateret den 13. oktober 2017) konkluderer, at etablering af Marina City er uproblematisk i forhold til luftemissioner fra eksisterende virksomheder.*

##### Miljørapporten

Miljørapportens kapitel 8 omhandler luft. Af miljørapporten, afsnit 8.2, fremgår bl.a. følgende vedrørende de eksisterende forhold:

*I dette afsnit er der foretaget en gennemgang af de eksisterende havnevirksomheder samt varmecentralen i Kolding Åpark i forhold til mulig påvirkning af projektområdet med luftforurening.*

*Der er en række virksomheder på havnen, der er reguleret af en miljøgodkendelse, og som har vilkår om emissioner. I nedenstående tabel er der udarbejdet en oversigt over virksomhederne, samt en kort beskrivelse af vilkår vedr. luft.*

*Hovedparten af virksomhederne på havnen har enten kun en begrænset emission med relativ lav afkasthøjde eller primært diffus emission til luften. I sådanne tilfælde vil de største gener/immissioner findes meget tæt på virksomhederne, typisk fra få meter til et par hundrede meter. Fra de enkelte havnevirksomheder er der i dag en afstand på mellem 200 og 500 meter til eksisterende boliger enten syd eller nord for fjorden.*

[...]

Miljørapporten indeholder herefter en tabel 8-1, hvor der er angivet to navngivne foderstofvirksomheder samt en rubrik benævnt *øvrige virksomheder*. Tabellen indeholder bl.a. angivelse af, hvilke vilkår der findes vedrørende luft i virksomhedernes miljøgodkendelser samt bemærkninger vedrørende emissioner fra virksomhederne, herunder deres betydning i forhold til det konkrete projekt. I forhold til rubrikken *øvrige virksomheder* er det bemærket, at virksomhederne typisk har få eller ingen luftafkast, og at der er tale om diffuse emissioner.

Af miljørapporten, afsnit 8.4, fremgår bl.a. følgende vedrørende vurderingen af miljøpåvirkninger i driftsfasen:

[...]

*Påvirkningen af luften i driftsfasen vil samlet vurderet ikke medføre væsentlige miljøpåvirkninger iht. nedenstående vurderinger.*

*Opsamlende kan nedenstående konkluderes:*

- *Modelleringer påviser at grænseværdier for lugt, B-værdier, støv mm. fra miljøgodkendelsespligtige virksomheder på Kolding erhvervshavn overholdes.*
- *Diffuse støvgener fra erhvervshavnen ind i Marina City kan give anledning til gener, men afstanden er større end ift. anden støvfølsom anvendelse, hvorved Marina City ikke medfører støvfølsom anvendelse nærmere end under eksisterende forhold. Derved er risikoen for støvgener i Marina City ikke større end ved eksisterende anlæg, og Kolding erhvervshavn bliver ikke potentielt pålagt større begrænsninger end eksisterende som følge af eksisterende nærliggende støvfølsomme anvendelser i nærområdet.*
- *Uagtet dette kan Kolding Kommune i forbindelse med miljøgodkendelse af eller tilsyn med eksisterende og kommende virksomheder eller aktiviteter på erhvervshavnen stille krav om orientering eller regulering af aktiviteter med potentiel påvirkning af luften.*

*Fra de enkelte havnevirksomheder på Kolding erhvervshavn er der i dag en afstand på mellem 200 og 500 meter til eksisterende boliger enten syd eller nord for fjorden.*

*Generelt gælder det, at virksomhedernes afstand til forureningsfølsom arealanvendelse ikke reduceres som følge af etableringen af Marina City. Derfor vil virksomhederne ikke blive udfordret i forhold til overholdelse af vilkårene i miljøgodkendelserne med projektets gennemførelse.*

*Der vurderes heller ikke at være aktiviteter internt i selve projektområdet. Som kan give påvirkninger af f.eks. boligerne i området.*

*Da der i området er planer om at bygge højt i op 60 meters højde, har det dog været nødvendigt at foretage en nærmere vurdering og beregning af, om virksomheder med en del afkast, og som har præcise vilkår om overholdelse af B-værdier, kan overholde vilkårene i de højder, hvori der planlægges byggeri.*

*Der er foretaget beregninger for de tre virksomheder, der er nævnt i afsnit 8.2 [...]*

*[Rådgivningsfirma] har i et notat til Kolding Kommune foretaget beregninger i op til 60 meters højde i projektområdet [...]*

*Overalt vil de tre virksomheder kunne overholde gældende grænseværdier for lugt, B-værdier, støv m.v.*

*Diffuse støv- og lugtgener fra aktiviteter på Kolding erhvervshavn kan potentielt give gener i projektområdet. Der har således været rapporteret om klager fra en række af disse aktiviteter. Det er en kommunal tilsynsopgave at sikre, at havnen kan drives uden gener for naboerne. Projektområdet er dog beliggende i større afstand fra disse støvende/lugtende aktiviteter end andre boliger i Kolding. Derfor vil virksomheder på Kolding erhvervshavn ikke blive mødt med yderligere restriktioner i forhold til de nuværende, og det må forventes, at der således ikke vil opstå gener i projektområdet, når der er taget hånd om problemet.*

#### **Af miljørapporten, afsnit 8.4.1, fremgår følgende vedrørende begrænsninger for erhvervshavnen:**

*Der har i flere tilfælde været klager over støv eller lugtgener fra aktiviteter på Kolding erhvervshavn. Sådanne klager håndteres i via f.eks. påbud, jf. miljøbeskyttelsesloven og der vurderes ikke at blive pålagt disse aktiviteter yderligere begrænsninger i forbindelse med projektet, da der ikke flyttes forureningsfølsomme aktiviteter tættere på erhvervshavnen. Kolding erhvervshavn kan iht. den gældende lokalplan 0041-11 potentielt færdigudvikle den østligste ende af sydhavnen, hvor der har været spulebassin. Området tænkes udnyttet til forskellige typer af havnevirksomheder. Afstanden til lystbådehavnen er fra ca. 50 – 250 meter og til boliger i projektområdet er afstanden ca. 200 – 400 meter.*

*På grund af den relative korte afstand til lystbådehavnen kan der være behov for, at de virksomheder, der etablerer sig tættest på projektområdet ikke er specielt støvende virksomheder, og/eller at aktiviteterne vendes mod nord væk fra området. Kolding Kommune vil i forbindelse med miljøgodkendelse af virksomheder eller via tilsyn kunne stille de nødvendige krav, der skal regulere dette. Det skal i den forbindelse nævnes, at der allerede i dag ligger en lystbådehavn lige syd for havnen, som derfor i et vist omfang vil være begrænsende for hvilke miljøpåvirkninger, projektområdet kan påvirkes med. Da der samtidig er planer om at etablere en støjafskærmning samt beplantning nord for Kolding Å mod projektområdet, vil dette ligeledes kunne reducere eventuelle diffuse støvgener.*

*Ved etablering af virksomheder med afkast skal det i forbindelse med evt. miljøansøgning dokumenteres, at virksomheden overholder B-værdier i såvel 1,5 meters højde samt i de aktuelle højder, hvor der kan etableres boliger.*

*Samlet set vurderes der at være tale om en mindre miljøpåvirkning, idet projektet ikke vil give yderligere begrænsninger for Kolding erhvervshavns drift end der allerede foreligger i dag.*

**Som bilag 18 til miljørapporten er vedlagt et notat vedrørende luftemissioner.**

#### **Af notatet (s. 2-3) fremgår bl.a. følgende:**

*I dette notat er der foretaget en vurdering af, om såvel de eksisterende som nye virksomheder på Kolding Havn kan påvirke området i forhold til luftemissioner, herunder om etablering af boliger i op til 60 meters højde vil kunne medføre risiko for overskridelse af de vejledende immissionsværdier for luftforurening.*

*Der er udført OML-beregninger på baggrund af de eksisterende virksomheders miljøgodkendelser eller anden regulering. OML-beregningerne udføres med afsæt i gældende vilkår. Der foretages beregninger for forskellige højder for at kortlægge en eventuel "kritisk højde", hvor immissionsgrænser ikke kan overholdes. Fra en række af virksomhederne er der dog meget begrænsede luftemissioner. Her er der i stedet foretaget nogle overordnede vurderinger i forhold til luftemissionerne.*

*En række af de eksisterende virksomheder på havnen er underlagt hver deres miljøgodkendelse, som stiller vilkår om maksimale emissioner til luften og afkasthøjder for at sikre, at de ikke påvirker omgivelserne med f.eks. støv og diverse kemiske stoffer i en koncentration, der ligger over den i miljøgodkendelsen angivne grænseværdi. Beregning af afkasthøjder på de eksisterende virksomheder i området er foretaget i terrænniveau, eller på baggrund af aktuelle højder på de eksisterende bygninger i området på tidspunkt for meddelelse af miljøgodkendelse for den enkelte virksomhed.*

*Øvrige virksomheder er reguleret via miljøbeskyttelseslovens § 42.*

### **Videre fremgår det af notatet (s. 3):**

*I dette afsnit er der foretaget en gennemgang af de eksisterende havnevirksomheder i forhold til mulig påvirkning af projektområdet med luftforurening. Herudover er der sidst i afsnittet foretaget en vurdering af [forsynings-selskabs] reservelastcentrals, [adresse1], mulige påvirkning af projektområdet.*

*Der er en række virksomheder på havnen, der er reguleret af en miljøgodkendelse og som har vilkår om emissioner. I nedenstående tabel er der udarbejdet en oversigt over virksomhederne, samt en kort beskrivelse af vilkår vedr. luft. På baggrund af denne tabel er de virksomheder, der er underkastet en nærmere vurdering i forhold til projektet udpeget.*

**Notatet indeholder herefter en tabel med en række navngivne virksomheder. Tabellen indeholder bl.a. en angivelse af, hvilke vilkår der findes vedrørende luft i virksomhedernes miljøgodkendelser samt bemærkninger, hvor det bl.a. er angivet, om virksomhederne har luftafkast og om virksomhederne giver anledning til diffus emission.**

### **Af notatet (s. 6) fremgår herefter:**

*Hovedparten af virksomhederne har enten kun en begrænset emission med relativ lav afkasthøjde eller primært diffus emission til luften. I sådanne tilfælde vil de største gener/immissioner findes meget tæt på virksomhederne, typisk fra få meter til et par hundrede meter. Der er stillet vilkår i de enkelte miljøgodkendelser, der håndterer denne emission. Disse vilkår vil også være gældende i projektområdet, og vurderes ikke at give begrænsninger i virksomhedernes mulige aktiviteter eller en væsentlig påvirkning af projektområdet. Fra de enkelte havnevirksomheder er der i dag en afstand på mellem 200 og 500 meter til eksisterende boliger enten syd eller nord for fjorden.*

*Generelt gælder det, at virksomhedernes afstand til forureningsfølsom arealanvendelse ikke reduceres. Derfor vil virksomhederne ikke blive udfordret i forhold til overholdelse af vilkårene i miljøgodkendelserne med projektets gennemførelse, ligesom der på den anden side for den fremtidige anvendelse af området ikke er aktiviteter eller virksomheder på havnen, der udgør en risiko i forhold til luftkvaliteten i området, herunder risiko for påvirkning af diffuse støvgener.*

*Da der på området er planer om at bygge højt, er det dog nødvendigt at få foretaget en nærmere vurdering og beregning af om de virksomheder, der har en del afkast og hvor der er opstillet præcise vilkår om overholdelse af B-værdier, også kan overholde vilkårene i de højder, der er planer om at bygge i.*

*Det er derfor relevant at vurdere afkastforholdene omkring virksomhederne [virksomhed 1] og [virksomhed2] nærmere, da de har en række afkast, der potentielt kan påvirke projektområdet. Som tidligere nævnt er også [forsynings-selskab] reservelastcentral underkastet en nærmere vurdering. [...]*

Notatet indeholder herefter vurderinger vedrørende emissioner fra de 2 foderstofvirksomheder og forsyningselskabet. Vedrørende foderstofvirksomhederne fremgår det, at de er placeret henholdsvis ca. 600-1.200 m og 800-1.400 m fra områder, hvor der kan bygges boliger i projektområdet. Det fremgår, at den primære emission fra virksomhederne er støv. Det konkluderes for begge virksomheder, at der ikke er risiko for, at B-værdierne for støv overskrides i de afstande og højder, hvor der planlægges byggeri.

Det fremgår ikke af notatet, at der er foretaget konkrete beregninger af lugt fra de to foderstofvirksomheder.

Af notatet (s. 11) fremgår som samlet konklusion:

*Det kan ud fra ovenstående undersøgelse af luftemissionerne konkluderes, at opførelse af Marina City med bygninger indtil 60 meters højde ikke vil give problemer for de eksisterende virksomheder på havnen. Der er stor margin op til B-værdierne i projektområdet for alle byggehøjder.*

*Det vurderes heller ikke at give problemer i forhold til nye virksomheder på den østlige del af sydhavnen, da man hovedsagligt forventer etablering af lager- og havnevirksomheder uden væsentlige luftemissioner, dvs. virksomheder der ikke har behov for etablering af skorstene eller afkast, der væsentligt overstiger højden af egne bygninger. Såfremt der f.eks. etablerer sig virksomheder, der skal have afkasthøjder på 30 meter eller mere bør der foretages en nærmere vurdering af om dette kan få betydning for området, hvor der skal bygges. Dette vil der blive taget hånd om i forbindelse med miljøgodkendelse af den pågældende virksomhed.*

#### Kommunens bemærkninger til klagesagen

Kommunen anfører, at miljørapporten konkluderer, at etablering af Marina City er uproblematisk i forhold til lugtemissioner fra eksisterende virksomheder, og at redegørelsen forudsætter, at virksomhederne overholder de miljøvilkår, som virksomhederne er underlagt på tidspunktet for planens udarbejdelse.

Kommunen anfører, at klagerne påpeger, at en del af havnens aktiviteter ligger øst for den i miljørapporten anvendte røde streg, der udsondrer de virksomheder, der ligger tættere på andre miljøfølsomme anvendelser end på boliger i Marina City. Kommunen anfører, at denne skal bekræfte, at for virksomheder øst for den røde streg vil projektområdet være den nærmest beliggende miljøfølsomme anvendelse. Kommunen anfører endvidere, at der for disse virksomheder er foretaget supplerende undersøgelser og vurderinger, og der er redegjort for, at disse virksomheder og fremtidige virksomheder i området kan drives sammen med Marina City, uden at virksomhederne bliver pålagt yderligere begrænsninger. Kommunen henviser i den forbindelse til afsnit 7.4 i miljøkonsekvensrapporten og til bilag 3 til den sammenfattende redegørelse.

Kommunen anfører, at det således er kommunens vurdering, at planlovens § 15 b ikke er relevant i forhold til lokalplanen, og at lokalplanen derfor ikke indeholder bestemmelser om tiltag, som skal sikre den fremtidige anvendelse mod luftforurening.

#### 2.8.5. Planklagenævnets vurdering

#### Lugt fra de to foderstofvirksomheder

Det fremgår af lokalplanens § 1, at lokalplanens formål bl.a. er at skabe plangrundlag for den eksisterende lystbådehavn med tilhørende faciliteter, og at skabe plangrundlag for en ny bydel nær bymidten med boliger, erhverv og servicefunktioner.

Det fremgår endvidere af lokalplanens anvendelsesbestemmelse i § 3, at delområder i lokalplanområdet bl.a. udlægges til blandet bolig- og erhvervsformål, herunder kontorer, og til offentligt tilgængelig strandpark med opholds- og legearealer.

Planklagenævnet lægger således til grund, at lokalplanen udlægger dele af lokalplanområdet til forureningsfølsom anvendelse i form af boliger, kontorer og rekreative formål, jf. planlovens § 15 b, stk. 1.

Det fremgår af sagen, at der på erhvervshavnen nord for planområdet ligger to foderstofvirksomheder med miljøgodkendelser.

Planlovens § 15 b, stk. 1, omfatter bl.a. lugtforurening fra produktionsvirksomheder. Ved produktionsvirksomheder forstås bl.a. virksomheder omfattet af bekendtgørelse om godkendelse af listevirksomheder.<sup>[27]</sup>

Da foderstofvirksomhederne er godkendelsespligtige, udgør de således produktionsvirksomheder som nævnt i planlovens § 15 b, stk. 1, og virksomhedernes eventuelle lugtbelastning af lokalplanområdet vil være omfattet af bestemmelsen.

Det fremgår af miljørapporten, afsnit 8.4, at det via modelleringer er påvist, at grænseværdier for bl.a. lugt fra miljøgodkendelsespligtige virksomheder på erhvervshavnen, kan overholdes, ligesom det fremgår, at de to foderstofvirksomheder overalt vil kunne overholde de gældende grænseværdier for bl.a. lugt.

I bilag 18 til miljørapporten er der desuden henvist til, at grænseværdier for lugtkoncentrationer fremgår af Miljøstyrelsens vejledning nr. 4/1985. Det fremgår imidlertid ikke af bilag 18, at der er foretaget vurderinger eller konkrete beregninger af lugt fra faste afkast fra de to foderstofvirksomheder.

Sekretariatet for Planklagenævnet har i forbindelse med sagens behandling foretaget en høring af kommunen vedrørende lugt i lokalplanområdet fra de to foderstofvirksomheder.

Sekretariatet henviste i høringen til, at det i notatet om luftemissioner konkluderes, at virksomhederne ikke vil få problemer med at overholde støvgrænseværdier i planområdet.

Sekretariatet henviste endvidere til, at notatet beskriver, at Miljøstyrelsens vejledning nr. 4/1985, Begrænsning af lugtgener fra virksomheder, fastsætter vejledende grænseværdier for lugtkoncentrationer uden for den enkelte virksomheds egen grund.

Sekretariatet bemærkede i forlængelse heraf, at notatet ikke ses at indeholde konkrete vurderinger eller beregninger af, om grænseværdierne for lugtkoncentrationer kan overholdes i planområdet.

Sekretariatet for Planklagenævnet bad på den baggrund kommunen oplyse, om lokalplanområdet eller dele heraf, er belastet af lugtforurening fra de to foderstofvirksomheder nævnt ovenfor, som overstiger Miljøstyrelsens grænseværdier for lugtkoncentrationer. Kommunen blev i den forbindelse bedt tage hensyn til, at lokalplanen giver mulighed for etablering af bygninger i en højde på op til 60 m.

Kommunen anfører som svar på høringen, at kommunen ikke er bekendt med, at der skulle være overskridelser af Miljøstyrelsens vejledende grænseværdier for lugtforurening i lokalplanområdet.

Kommunen anfører endvidere, at der ikke er foretaget konkrete beregninger af lugtemission fra de to virksomheder i forhold til lokalplanområdet.

Kommunen anfører herefter, at miljørapportens bilag 18 beskriver beregninger af emissioner fra de to virksomheder. Kommunen anfører, at for korn- og foderstoffer, vil lugtemission stamme fra en række af de samme afkast, som der emitteres støv fra.

Kommunen anfører, at det derfor også vurderes, at den højeste lugtpåvirkning vil forekomme tæt på virksomhederne og i relevante afstande på henholdsvis mellem 800 og 1.400 m og 600 og 1.200 m, vil lugtemissionen op til 60 meters højde således heller ikke ligge tæt på grænseværdierne. Planlægningen vil således ikke medføre begrænsninger for de to virksomheder.

Det fremgår således af sagens oplysninger, at kommunen ikke har foretaget konkrete beregninger i forhold til, om grænseværdierne for lugt er overholdt i lokalplanområdet.

Planklagenævnet finder på den baggrund, at det ikke kan udelukkes, at lokalplanområdet er belastet af lugt, herunder fra de to foderstofvirksomheder på erhvervshavnen, som overstiger Miljøstyrelsens vejledende grænseværdier. Nævnet henviser i den forbindelse til, at korn- og foderstofvirksomheder er klassificeret som miljøklasse 6 i Miljøstyrelsens håndbog om Miljø og Planlægning, og at det fremgår af håndbogen (s. 233), at der bl.a. kan forekomme lugtgener fra virksomhederne.[28]

Planklagenævnet lægger vægt på, at kommunen forud for vedtagelsen af lokalplanen havde pligt til at undersøge, om lokalplanområdet var belastet af lugt, jf. planlovens § 15 b, stk. 1. Planlovens udgangspunkt er således, at der ikke i lokalplaner kan planlægges for forureningsfølsom anvendelse på arealer, der er belastet af luftforurening, som overstiger Miljøstyrelsens vejledende grænseværdier, medmindre den udlagte anvendelse kan sikres mod forureningen med bestemmelser om bebyggelsens højde og placering.

Et enstemmigt Planklagenævn finder, at den manglende undersøgelse af, om området er belastet af lugt, og dermed omfattet af planlovens § 15 b, stk. 1, er en væsentlig retlig mangel, der medfører, at lokalplanen er ugyldig.

### Diffuse lugt- og støvgener

Klagerne har anført, at lokalplanen er i strid med planlovens § 15 b, og har i den forbindelse henvist til, at det fremgår af miljørapporten, at diffuse støv- og lugtgener fra aktiviteter på erhvervshavnen potentielt kan give gener i planområdet.

Da det fremgår af miljørapporten, at diffuse støv- og lugtgener fra aktiviteter på erhvervshavnen potentielt kan give gener i projektområdet, er spørgsmålet herefter, om lokalplanområdet må betragtes som belastet af lugt og støv, og således som omfattet af planlovens § 15 b, stk. 1, på grund af de potentielle diffuse støv- og lugtgener i lokalplanområdet.

Et flertal på 8 medlemmer (Helle T. Anker, Ulf Kjellerup, Thomas Klyver, Jonas V. K. Nielsen, Henrik Stjernholm, Helle Søeberg, Keld K. Sørensen og Jan Woollhead) finder, at lokalplanområdet som følge af de potentielle diffuse støv- og lugtgener fra virksomhederne på

erhvervshavnen, udgør et areal, som potentielt må betragtes som belastet af lugt eller støv, såfremt disse støv- og lugtgener stammer fra produktionsvirksomheder eller andre forureningskilder omfattet af planlovens § 15 b, stk. 1.

Flertallet lægger herved vægt på, at det fremgår af miljørapporten, at diffuse støv- og lugtgener fra aktiviteter på erhvervshavnen potentielt kan give gener i planområdet. Flertallet lægger endvidere vægt på, at det fremgår af miljøgodkendelserne til flere af virksomhederne på erhvervshavnen, herunder de to tidligere omtalte foderstofvirksomheder, at de ikke må give anledning til lugt- og støvgener uden for virksomhedens område, der efter tilsynsmyndighedens vurdering er væsentlige for omgivelserne.

I forhold til de potentielle diffuse lugt- og støvgener fremgår det af miljørapporten, at planområdet er beliggende i større afstand til de støvende/lugtende aktiviteter end andre boliger, og at virksomhederne på erhvervshavnen derfor ikke vil blive mødt med yderligere restriktioner i forhold til de nuværende. Flertallet bemærker i den forbindelse, at det som skal vurderes i henhold til planlovens § 15 b, stk. 1, i henhold til ordlyden af bestemmelsen ikke er, om virksomhederne vil blive mødt med yderligere restriktioner, men om planområdet er belastet af lugt, støv eller anden luftforurening.

Flertallet finder på den baggrund, at de potentielle diffuse lugt- og støvgener skal indgå i vurderingen af, om lokalplanområdet udgør et areal belastet af lugt, støv eller anden luftforurening.

Flertallet finder således, at kommunen efter planlovens § 15 b er forpligtet til at foretage en konkret vurdering af, om lokalplanområdet som følge af diffuse støv- og lugtgener fra erhvervshavnen, må anses for belastet af luftforurening.

Da kommunen ikke i den konkrete sag har foretaget en sådan vurdering, finder flertallet, at lokalplanen lider af en væsentlig retlig mangel, og derfor er ugyldig.

Et mindretal på 3 medlemmer (Henrik Høegh, Torsten S. Pedersen og Helle Søeberg) finder, at lokalplanområdet ikke som følge af de potentielle diffuse støv- og lugtgener, udgør et areal belastet af lugt eller støv som defineret i planlovens § 15 b, stk. 1.

Mindretallet lægger herved vægt på, at Miljøstyrelsen ikke har fastsat grænseværdier for diffus støv- og lugtmission, som således ikke udledes fra faste punktkilder.

Mindretallet lægger endvidere vægt på, at det fremgår af forarbejderne til planlovens § 15 b, at bestemmelsen skal sikre, at der ikke planlægges for forureningsfølsom anvendelse i områder, hvor Miljøstyrelsens vejledende grænseværdier ikke er overholdt eller ikke kan overholdes ved den fremtidige anvendelse, medmindre det gennem afværgeforanstaltninger sikres, at disse kan overholdes, og at der ved grænseværdier forstås de grænseværdier, som fremgår af Miljøstyrelsens vejledninger og af Miljøministeriets bekendtgørelser.

Der træffes afgørelse efter flertallets stemmeafgivelse.

## *2.9. Forhold, som ikke behandles*

### *2.9.1. Kompetence til vedtagelse af VVM-redegørelsen*

Klagerne anfører, at kommunen ikke kan vedtage VVM-redegørelsen, men at kompetencen hertil må ligge hos Kystdirektoratet.

Dette klagepunkt vedrører efter sit indhold VVM-redegørelsen, og Planklagenævnet har derfor ikke kompetence til at behandle klagepunktet.

Nævnet bemærker dog, at det fremgår af miljørapporten, at kommunen og Kystdirektoratet har besluttet, at processerne vedrørende VVM i forhold til byggeri og anlæg på land og VVM i forhold til opfyld og anlæg på søterritoriet samordnes, og at der udarbejdes én fælles miljørapport.

### *2.9.2. Tilladelse til klapning af havbundsmateriale*

Klagerne anfører, at de påklager klapningen, fordi det ikke fremgår utvetydigt, at intentionen med havmiljøloven og klapvejledningen er, at havet skal anvendes til klapning af materiale fra anlægsprojekter af marine byudviklingsprojekter.

Klagerne anfører endvidere, at hvis Marina City får klaptilladelse kan det danne præcedens for, at andre aktører i byggebranchen vil se det som fordelagtigt at dumpe materiale fra marine byudviklingsprojekter fremfor at investere i en bæredygtig behandling, raffinering og genanvendelse.

Endelig anfører klagerne, at de påklager projektet, da det, hvis Marina City får godkendt klapanøgningen, er en tilladelse til at dumpe sediment med fysisk, biologisk og kemisk påvirkning på en lokalitet, som ikke har nået den målsatte miljøtilstand.

Dette vedrører ikke retlige spørgsmål efter planloven eller miljøvurderingsloven, men derimod Miljøstyrelsens klaptilladelse efter havmiljøloven, og Planklagenævnet har derfor ikke kompetence til at behandle dette spørgsmål.

Planklagenævnet bemærker, at såfremt Miljøstyrelsen på et senere tidspunkt giver tilladelse til klapningen, vil denne tilladelse kunne påklages til Miljø- og Fødevareklagenævnet.

### **3. Afsluttende bemærkninger**

Planklagenævnet ophæver Kolding Kommunes endelige vedtagelse af lokalplan nr. 0042-21, Marina City – et blandet byområde og lystbådehavn, med tilhørende miljørapport.

Planklagenævnet gør opmærksom på, at hvis kommunen behandler planforslaget igen, skal dette ske i overensstemmelse med følgende:

- Kommunen skal sikre, at lokalplanens bestemmelser sikrer den støjfølsomme anvendelse i lokalplanens delområde 6 og 7 mod støjgener, jf. planlovens § 15 a, stk. 1.
- Kommunen bør overveje, om lokalplanens delområder 2, 5 og 10 er udlagt til støjfølsom anvendelse, om delområderne, eller dele af disse, er belastet af vejtrafikstøj og/eller virksomhedsstøj, som overstiger de relevante vejledende grænseværdier fra Miljøstyrelsen. Såfremt delområderne, eller dele af disse, er støjbelastede og udlagt til støjfølsom anvendelse, skal kommunen sikre, at lokalplanens bestemmelser sikrer den fremtidige anvendelse mod støjgener, jf. planlovens § 15 a, stk. 1.
- Kommunen skal undersøge, om området er belastet af lugtforurening og dermed omfattet af planlovens § 15 b, stk. 1, og i givet fald tage højde for dette ved

planlægningen for området i overensstemmelse med reglerne i planlovens § 15 b, stk. 1-4.

Planklagenævnet beklager den lange sagsbehandlingstid.

Afgørelsen er truffet af nævnet, jf. § 4, stk. 2, i lov om Planklagenævnet.

Planklagenævnets afgørelse er endelig og kan ikke indbringes for anden administrativ myndighed, jf. § 3, stk. 3, i lov om Planklagenævnet.<sup>[29]</sup> Eventuel retssag til prøvelse af afgørelsen skal være anlagt inden 6 måneder, jf. § 3, stk. 4, i lov om Planklagenævnet.

---

[1] Planerne kan søges frem på plandata.dk: <http://kort.plandata.dk/searchlist/#/> (<http://kort.plandata.dk/searchlist/#/>).

[2] Bekendtgørelse af lov om planlægning, jf. lovbekendtgørelse nr. 1157 af 1. juli 2020 med senere ændringer.

[3] Lovbekendtgørelse nr. 1533 af 10. december 2015 om miljøvurdering af planer og programmer.

[4] Planklagenævnets afgørelse 3. juli 2020 i sagen [18/05870](#) (<https://pkn.naevneneshus.dk/afgoerelse/c9dadcc3-e8da-43d3-826b-9713b62066ae?highlight=18%2F05870>). Afgørelsen kan findes på Planklagenævnets afgørelsesportal <https://pkn.naevneneshus.dk/> (<https://pkn.naevneneshus.dk/>).

[5] Lovforslag nr. 191/1994, de specielle bemærkninger til § 5 b.

[6] Lovforslag nr. 191/1994.

[7] Dette er lagt til grund i Naturklagenævnets afgørelse af 1. september 2006 i j.nr. NKN-33-00054 om udvidelse af Skagen Havn (gengivet i MAD 2006.1454).

[8] MAD.2006.1454. Se også bl.a. Planklagenævnets afgørelse af 10. januar 2022 i sagsnr. [21/09390](#) (<https://pkn.naevneneshus.dk/afgoerelse/04813de5-e9f0-4a16-877e-c3c88778b57c?highlight=21%2F09390>). Afgørelsen kan læses på afgørelsesportalen: <https://pkn.naevneneshus.dk/> (<https://pkn.naevneneshus.dk/>).

[9] Naturklagenævnets afgørelse af 4. november 1999, gengivet i KfE 2000.135.

[10] Natur- og Miljøklagenævnets afgørelse af 12. februar 2014 i sagen [NMK-33-00953](#) (<https://pkn.naevneneshus.dk/afgoerelse/2d554fa8-ddaf-406a-9f55-a26191d871a3?highlight=NMK-33-00953>). Afgørelsen kan læses på afgørelsesportalen: <https://pkn.naevneneshus.dk/> (<https://pkn.naevneneshus.dk/>).

[11] Planklagenævnets afgørelse af 17. august 2020 i sagsnr. [19/05991](#) (<https://pkn.naevneneshus.dk/afgoerelse/f132c92e-5984-47ae-b585-493bdcbce912e?highlight=19%2F05991>). Afgørelsen kan ses på afgørelsesportalen: <https://pkn.naevneneshus.dk/> (<https://pkn.naevneneshus.dk/>).

[12] Miljøstyrelsens vejledning nr. 4/2007 om støj fra veje.

[13] Vejledningens afsnit 2.2.2.

[14] Planklagenævnets afgørelse af 10. august 2020 i sagsnr. [18/05775](https://pkn.naevneneshus.dk/afgoerelse/5c495490-0c40-4916-b2f8-0ab4be02f1da?highlight=18%2F05999) (<https://pkn.naevneneshus.dk/afgoerelse/5c495490-0c40-4916-b2f8-0ab4be02f1da?highlight=18%2F05999>). Afgørelsen kan læses på afgørelsesportalen: <https://pkn.naevneneshus.dk/> (<https://pkn.naevneneshus.dk/>).

[15] Planklagenævnets afgørelse af 7. juli 2022 i sagsnr. [21/03691 mfl.](https://pkn.naevneneshus.dk/afgoerelse/ef177a57-618e-4370-9bfb-b67082286903?highlight=21%2F03691) (<https://pkn.naevneneshus.dk/afgoerelse/ef177a57-618e-4370-9bfb-b67082286903?highlight=21%2F03691>). Afgørelsen kan læses på afgørelsesportalen: <https://pkn.naevneneshus.dk/> (<https://pkn.naevneneshus.dk/>). Se endvidere lovforslag 204/2007, de almindelige bemærkninger og de specielle bemærkninger til § 11 b, stk. 2, nr. 1, og § 15, stk. 2.

[16] Lovforslag 204/2007, de specielle bemærkninger til § 11 a, stk. 1, nr. 2.

[17] Lovforslag 204/2007, de specielle bemærkninger til § 11 b, stk. 1, nr. 2.

[18] Lovforslag 204/2007, de specielle bemærkninger til § 11 b, stk. 1, nr. 2.

[19] Blandet bolig og erhvervsbebyggelse: 55 dB(A) hverdage kl 7-18 og lørdag kl. 7-14, 45 dB(A) hverdage kl. 18-22, lørdag kl. 14-22 og søndag kl. 7-22, samt 40 dB(A) alle nætter.

[20] Planklagenævnets afgørelse af 17. august 2020 i sagsnr. [19/05991](https://pkn.naevneneshus.dk/afgoerelse/f132c92e-5984-47ae-b585-493bdcbce912e?highlight=19%2F05991) (<https://pkn.naevneneshus.dk/afgoerelse/f132c92e-5984-47ae-b585-493bdcbce912e?highlight=19%2F05991>). Afgørelsen kan læses på afgørelsesportalen: <https://pkn.naevneneshus.dk/> (<https://pkn.naevneneshus.dk/>).

[21] Lovbekendtgørelse nr. 100 af 19. januar 2022 om miljøbeskyttelse.

[22] Lovforslag nr. 121 af 25. januar 2017, de specielle bemærkninger til § 15 b.

[23] Lovforslag nr. 121 af 25. januar 2017, de generelle bemærkninger, afsnit 2.7.2.

[24] Lovforslag nr. 51 af 3. oktober 2018, de generelle bemærkninger, afsnit 2.4.1.

[25] Lovforslag nr. 121 af 25. januar 2017, de generelle bemærkninger, afsnit 2.7.2.

[26] Planklagenævnets afgørelse af 28. september 2021 i sagsnr. [19/05008](https://pkn.naevneneshus.dk/afgoerelse/7b7cfa56-d87b-4d1e-8273-f39b4d612e14?highlight=19%2F05008) (<https://pkn.naevneneshus.dk/afgoerelse/7b7cfa56-d87b-4d1e-8273-f39b4d612e14?highlight=19%2F05008>). Afgørelsen kan ses på afgørelsesportalen: <https://pkn.naevneneshus.dk/> (<https://pkn.naevneneshus.dk/>).

[27] Lovforslag nr. 51 af 3. oktober 2018, de generelle bemærkninger, afsnit 2.4.2.

[28] Håndbog om Miljø og Planlægning – boliger og erhverv i byerne (<https://naturstyrelsen.dk/media/261497/haandbog-om-miljoe-og-planlaegning.pdf>), Miljøstyrelsen, 2008.

[29] Lov nr. 1658 af 20. december 2016 om Planklagenævnet.

**Sag:**

21/03782,  
21/05672, 21/05498

**Dato:**

16. november 2022.

## Emner:

Miljøvurderingslo...

Planloven, retlig (...)

## Highlight:

 Vis/skjul highlight

[Planklagenævnet \(https://naevneneshus.dk/start-din-klage/planklagenaevnet/\)](https://naevneneshus.dk/start-din-klage/planklagenaevnet/) • Nævnenes Hus • Toldboden 2 •  
8800 Viborg • Tlf. nr.: 72 40 56 00 • CVR: 37795526 • [Plan@naevneneshus.dk \(mailto:Plan@naevneneshus.dk\)](mailto:Plan@naevneneshus.dk)  
[Tilgængelighedserklæring \(https://www.was.digst.dk/pkn-naevneneshus-dk\)](https://www.was.digst.dk/pkn-naevneneshus-dk)