

#	Navn	Resumé af de indkomne høringssvar	Kystdirektoratets bemærkninger
1	BaneDanmark	Ingen bemærkninger.	-
2	Planlægningsfirmaet Hans- Jørgen Bøgesø ApS	1. Opbakning til projektet. 2. Spørgsmål til tidsplan for udbud.	Ad. 1. Taget til efterretning. Ad. 2. Ingen bemærkninger.
3	Haderslev Stift	Ingen bemærkninger til planforslagene.	-
4	Kim Andersen	Ønsker vedr. trafikale forhold og forbedring af forbindelsen mellem Jens Holms Vej/Fynsvej og Skamlingevejen: 1. Forslag om en åben tunnel løsning på tværs af åen og erhvervshavnens bassin med tilhørende rundkørsler. 2. Forslag om udvidelse af Skamlingsvejen med to spor. 3. Forslag om udvidelse af Jens Holms Vej med et spor til trafikken mod Fynsvej.	Ingen bemærkninger.
5	Bo Vesterlund	1. Ønske om, at Lystbådehavn Nord ikke flyttes. 2. Opbakning til idéen om en park ved fjorden. 3. Bekymring for støjgener fra lystbådehavnen i forhold til de kommende boliger. 4. Bekymring for skade på naturen i inderfjorden. 5. Bekymring for forringet udsigt fra ejendomme syd for Skamlingevejen. 6. Ønske om bevaring af havnebygningen.	Ad. 1. Kystdirektoratet har forholdt sig til det projekt, som bygherre har ansøgt om. Alternativer er belyst i miljørapporten. Ad. 2. Ingen bemærkninger. Ad. 3. Interne miljøkonflikter i Marina City er beskrevet i miljørapportens afsnit 19.3. Det konkluderes, at påvirkningen af befolkningen som følge af interne miljøkonflikter ikke vil være væsentlig. Ad. 4. Vandmiljøet i Kolding Fjord og de marinbiologiske forhold er beskrevet i miljørapportens kapitel 14 og 15. Rapporten konkluderer, at påvirkningen ikke er væsentlig. Ad. 5. Visuelle forhold er beskrevet i miljørapportens kapitel 6. Der konkluderes, at påvirkningen vil være væsentlig inden for 2 km fra Marina City. Gennem udviklingen af projektet er der arbejdet bl.a. med at reducere generne for omgivelserne ved områdets udformning og udstrækning og placeringen af de forskellige bebyggelser (bl.a. det højeste hus). Ad. 6. Ingen bemærkninger.
6	Langelands Museum	Ingen bemærkninger.	-
7	Martin Hansen	Bekymringer overfor øget trafik i området som følge af projektet. Uddybet høringssvar fremsendt senere (nr. 47)	Ingen bemærkninger.
8	Anonym	Der gøres opmærksom på, at støjdæmpende effekt af støjreducerende slidlag på veje forsvinder med tiden.	Ingen bemærkninger.
9	Museum Sønderjylland	Ingen bemærkninger.	-
10	Jonas-Tobias Andersen	1. Opbakning til projektet. 2. Ønske om mulighed for husbåde.	Ad. 1. Taget til efterretning. Ad. 2. Husbåde indgår som en del af projektet.
11	Steen Kaiser	1. Afsenderen tilslutter sig tidligere indsigelser fra borgere, som vil blive berørt af projektet. 2. Bekymring for påvirkning af havmiljøet ved klappning. 3. Bekymring for støjgener i anlægsfasen.	Ad. 1. Taget til efterretning. Ad. 2. Klappningens påvirkning af havmiljøet er beskrevet i miljørapporten. Det konkluderes heri, at det samlede miljøvurderede projekt ikke vil påvirke havmiljøet væsentligt. Det bemærkes i øvrigt, at det er Miljøstyrelsen, der er myndighed for klappning af havbundsmaterialet og derfor dem, der skal træffe afgørelse vedr. klappningen. Det kan videre oplyses, at bygherre, på baggrund af høringssvar, dialogmøder med særlige interessenter samt den offentlige debat om klappning, ønsker at tilpasse projektet ved at afgrænse perioden for uddybning og klappning til vinterperioden, så disse nødvendige aktiviteter tidsmæssigt sker så hensigtsmæssigt som muligt i forhold til miljøet. Ad. 3. Støjgenerne fra anlægsarbejdet er behandlet i miljørapportens afsnit 7.3.1. Her er det beregnet, at støjbidraget fra uddybningsarbejderne ved de nærmeste boliger syd for Marina City ligger mellem 55 og 60 dB(A), når der arbejdes nærmest herpå. Uddybes der hele døgnet, vil støjen overskride Kolding Kommunes støjgrænse for anlægsstøj på 40 dB(A) uden for dagperioden i større områder med boliger såvel nord som syd for fjorden. Det kan i den forbindelse oplyses, at der ikke findes vejledende støjgrænser vedr. anlægsarbejder til søs. Da støjgenerne formentligt vil opleves tydeligst i sommerhalvåret (stille vejr, udendørs ophold, åbne vinduer etc.) ønsker bygherre at tilpasse projektet således, at udførelsen sker i vinterperioden, lige som uddybningsarbejderne nærmest boligerne syd for Skamlingevejen (betegnet "opfyldning vest" på miljørapportens figur 3-4) søges koncentreret i en kort tidsperiode i vintermånederne. Kystdirektoratet vurderer, at uddybningsarbejderne kan medføre væsentlige støjpåvirkninger af de borgere, der bor tættest på projektområdet. De udarbejdede beregninger vurderes dog at være et udtryk for den værste tænkelige situation. Støjpåvirkningen vil endvidere være af midlertidig karakter, idet arbejdet flytter sig løbende, samt foregår i en begrænset periode. Kystdirektoratet har videre tillagt det vægt, at arbejdet sker op ad en eksisterende erhvervshavn samt udføres i vinterperioden december-marts. Kystdirektoratet finder, at der af hensyn til områdets beboere skal ske varsling i lokalavis før arbejdets igangsættes. Kystdirektoratet har indsat vilkår herom. Angående trafik i forbindelse med anlægsarbejderne er dette behandlet i miljørapportens kapitel 7.3.4 (trafikstøj), kapitel 8.3 (luft) og kapitel 9.3 (trafik). Da her er tale om et stort byudviklings- og anlægsprojekt, vil der nødvendigvis være megen trafik til og fra i udbygningsperioden. I de tre kapitler er disse forhold vurderet nærmere og det er konkluderet, at her trods alt kun vil være tale om en mindre påvirkning.
12	René og Jane Lundbæk	1. Opbakning til projektet. 2. Ønske om større fleksibilitet i udformning af husbåde for at understøtte det maritime præg.	Ad. 1. Taget til efterretning. Ad. 2. Kystdirektoratet har forholdt sig til det projekt, som bygherre har ansøgt om.
13	Sanne Safarkhanlou	1. Bekymring for forringet udsigt fra ejendomme i Tved 2. Ønske om compensation for forringet udsigt. 3. Bekymring for forringet udsigt mod fjorden fra Skamlingevejen. 4. Bekymring for skade på dyrelivet i inderfjorden. 5. Forslag om, at Marina Syd flyttes på erhvervshavnen.	Ad. 1 og 3. Visuelle forhold er beskrevet i miljørapportens afsnit 6. Der konkluderes, at påvirkningen vil være væsentlig inden for 2 km fra Marina City. Gennem udviklingen af projektet er der arbejdet bl.a. med at reducere generne for omgivelserne ved områdets udformning og udstrækning og placeringen af de forskellige bebyggelser (bl.a. det højeste hus). Ad. 2. Ingen bemærkninger.

#	Navn	Resumé af de indkomne høringssvar	Kystdirektoratets bemærkninger
			Ad. 4. Vandmiljøet i Kolding Fjord og de marinbiologiske forhold er beskrevet i miljørapportens kapitel 14 og 15. Der konkluderes, at påvirkningen ikke er væsentlig. Ad. 5. Kystdirektoratet har forholdt sig til det projekt, som bygherre har ansøgt om. Alternativer er desuden belyst i miljørapporten.
14	Peter Stilling	<p>1. Der gøres opmærksom på, at der ikke længere er behov for at flytte Lystbådehavn Nord, efter at Byrådet har intentioner om at reducere erhvervshavnen.</p> <p>2. Der gøres opmærksom på, at statens højhedsret over søterritoriet og planlovens krav vedr. opfyld.</p> <p>3. Bekymring for påvirkning på landskabet.</p> <p>4. Bekymring for påvirkning af havmiljøet.</p> <p>5. Der henvises til tidligere fremsendte bemærkninger på vegne af forskellige grundejerforeninger.</p> <p>6. Der gøres opmærksom på, at eksisterende landarealer i i Marina Syd blev opfyldt på søterritoriet på betingelse af, at de anvendes til lystbådehavn.</p> <p>7. Ønske om, at projektet begrænses til det absolut nødvendige, herunder at boliger udgår.</p> <p>8. Bekymring for, at områder udlagt til lystbådehavnrelaterede virksomheder ikke vil blive udnyttet.</p> <p>9. Ønske om, at Kystdirektoratets tilladelse betinges af dokumentation for konkrete projekter og deres økonomi samt tidsbegrænses.</p>	<p>Ad. 1. Kystdirektoratet har forholdt sig til det projekt, som bygherre har ansøgt om, og som der løbende er redegjort et behov for. Alternativer er desuden belyst i miljørapporten.</p> <p>Ad. 2. Kystdirektoratet varetager statens højhedsret over søterritoriet og opfyldning kræver derfor tilladelse fra Kystdirektoratet jf. kystbeskyttelseslovens § 16 a. Kystdirektoratet har en restriktiv praksis i forhold til opfyldning til boliger på søterritoriet, hvilket Kystdirektoratet har gjort bygherre opmærksom på. I den forbindelse bemærkes, at bygherre har ændret projektet, således at placering af boliger begrænses til eksisterende landarealer.</p> <p>Ad. 3. Landskabet og visuelle forhold er beskrevet i miljørapportens afsnit 5 og 6. Der konkluderes, at påvirkningen vil være væsentlig inden for 2 km fra Marina City. Gennem udviklingen af projektet er der arbejdet bl.a. med at reducere generne for omgivelserne ved områdets udformning og udstrækning og placeringen af de forskellige bebyggelser (bl.a. det højeste hus).</p> <p>Ad. 4. Vandmiljøet i Kolding Fjord og de marinbiologiske forhold er beskrevet i miljørapportens kapitel 14 og 15. Der konkluderes, at påvirkningen ikke er væsentlig. Klapningens påvirkning af havmiljøet er beskrevet i miljørapporten. Det konkluderes heri, at det samlede miljøvurderede projekt ikke vil påvirke havmiljøet væsentligt. Det bemærkes i øvrigt, at det er Miljøstyrelsen, der er myndighed for klappning af havbundsmaterialet og derfor dem, der skal træffe afgørelse vedr. klappningen. Det kan videre oplyses, at bygherre, på baggrund af høringssvar, dialogmøder med særlige interessenter samt den offentlige debat om klappning, ønsker at tilpasse projektet ved at afgrænse perioden for uddybning og klappning til vinterperioden, så disse nødvendige aktiviteter tidsmæssigt sker så hensigtsmæssigt som muligt i forhold til miljøet.</p> <p>Ad. 5. Disse er taget til efterretning.</p> <p>Ad. 6. Det er korrekt, at det er en forudsætning for overholdelse af tilladelsen af 10. november 1976, at anlægget kun må benyttes som lystbådehavn. Kystdirektoratet har i afgørelsen til projektet valgt at ophæve dette vilkår. Se afgørelsen for begrundelse herfor.</p> <p>Ad. 7. Kystdirektoratet har forholdt sig til det projekt, som kommunen har ansøgt om, og som der løbende er redegjort et behov for. I den forbindelse bemærkes, at bygherre undervejs har ændret projektet, således at placering af boliger begrænses til eksisterende landarealer.</p> <p>Ad. 8. Kystdirektoratet finder, at bygherre har godtgjort udnyttelsen af det ansøgte areal, der søges opfyldt. Det kan videre oplyses, at Kystdirektoratets tilladelse gives under forudsætning af, at det opfyldte areal alene må anvendes til maritime formål.</p> <p>Ad. 9. Kystdirektoratet træffer afgørelse om et konkret projekt. Et vilkår for afgørelsen vil være, at projektet skal være påbegyndt inden for 3 år, samt at tilladelsen bortfalder, hvis anlægsarbejdet ikke er afsluttet indenfor 6 år fra udstedelsen.</p>
15	Boe Gulbrandsen	<p>1. Der gøres opmærksom på planlovens krav vedr. opfyld på søterritoriet.</p> <p>2. Bekymring for forurening i forbindelse med klappning.</p> <p>3. Der stilles spørgsmålstegn ved behov for boliger, når der er igangsat og planlagt meget andet boligbyggeri i byen.</p> <p>4. Bekymring for forringet udsigt mod fjorden fra Skamlingvejen.</p> <p>5. Bekymring for forringet udsigt fra ejendomme i Tved og Rebæk.</p> <p>6. Ønske om, at Kystdirektoratet nægter tilladelse til projektet.</p>	<p>Ad. 1. Ingen bemærkninger.</p> <p>Ad. 2. Klappningens påvirkning af havmiljøet er beskrevet i miljørapporten. Det konkluderes heri, at det samlede miljøvurderede projekt ikke vil påvirke havmiljøet væsentligt. Det bemærkes i øvrigt, at det er Miljøstyrelsen, der er myndighed for klappning af havbundsmaterialet og derfor dem, der skal træffe afgørelse vedr. klappningen. Det kan videre oplyses, at bygherre, på baggrund af høringssvar, dialogmøder med særlige interessenter samt den offentlige debat om klappning, ønsker at tilpasse projektet ved at afgrænse perioden for uddybning og klappning til vinterperioden, så disse nødvendige aktiviteter tidsmæssigt sker så hensigtsmæssigt som muligt i forhold til miljøet.</p> <p>Ad. 3. Kystdirektoratet har forholdt sig til behovet for det konkrete projekt.</p> <p>Ad. 4 og 5. Påvirkning af landskabet og visuelle forhold er beskrevet i miljørapportens afsnit 5 og 6. Der konkluderes, at påvirkningen vil være væsentlig inden for 2 km fra Marina City. Gennem udviklingen af projektet er der arbejdet bl.a. med at reducere generne for omgivelserne ved områdets udformning og udstrækning og placeringen af de forskellige bebyggelser (bl.a. det højeste hus).</p> <p>Ad. 6. Taget til efterretning.</p>
16.	Bo Vesterlund	Ønske om forlængelse af høringsperioden pga. corona.	Jf. miljøvurderingsloven er der krav om minimum 8 ugers høring. Kystdirektoratet har vurderet, at dette var tilstrækkeligt.
17.	Henning Lorentzen	<p>1. Bekymring for forringet udsigt fra ejendommen syd for Skamlingvejen og fra Skamlingvejen.</p> <p>2. Bekymring for forringet ejendomsværdi syd for Skamlingvejen.</p> <p>3. Der henvises til andre byggemuligheder i Kolding.</p>	<p>Ad. 1. Visuelle forhold er beskrevet i miljørapportens afsnit 6. Der konkluderes, at påvirkningen vil være væsentlig inden for 2 km fra Marina City. Gennem udviklingen af projektet er der arbejdet bl.a. med at reducere generne for omgivelserne ved områdets udformning og udstrækning og placeringen af de forskellige bebyggelser (bl.a. det højeste hus).</p> <p>Ad. 2. Ingen bemærkninger.</p> <p>Ad. 3. Ingen bemærkninger.</p>
18.	Navne- og adressebeskyttet	Bekymring for påvirkning af havmiljøet ved klappning og bemærkninger til miljørapporten.	Klappningens påvirkning af havmiljøet er beskrevet i miljørapporten. Det konkluderes heri, at det samlede miljøvurderede projekt ikke vil påvirke havmiljøet væsentligt. Det bemærkes i øvrigt, at det er Miljøstyrelsen, der er myndighed for klappning af havbundsmaterialet og derfor dem, der skal træffe afgørelse vedr. klappningen. Det kan videre oplyses, at bygherre, på baggrund af høringssvar, dialogmøder med særlige interessenter samt den offentlige debat om klappning, ønsker at tilpasse projektet ved at afgrænse perioden for uddybning og klappning til vinterperioden, så disse nødvendige aktiviteter tidsmæssigt sker så hensigtsmæssigt som muligt i forhold til miljøet
19.	Børge Aarøe	<p>1. Spørgsmål til, hvorfor forslag til planen fremlægges i høring, før det er fastslået, om planerne kan opnå Kystdirektoratets tilladelse.</p> <p>2. Bekymring for skyggegener på både ved de vestlige bådbroer.</p> <p>3. Ønske om flere parkeringspladser, især tæt på bådbroerne.</p> <p>4. Bekymring for, at bådoplagspladsenes beliggenhed medfører unødvendig transport (og dermed miljøbelastning)</p>	<p>Ad. 1. Ingen bemærkninger.</p> <p>Ad. 2. Bygherre har oplyst, at der er udført skyggediagrammer, hvilke har godtgjort at der med den fastlagte placering af bebyggelserne med den fastlagte afstand til bådene på vand ikke vil være væsentlige problemer med skygger ud på bådene i sommerhalvåret.</p> <p>Ad. 3. Ingen bemærkninger.</p> <p>Ad. 4. Ingen bemærkninger.</p> <p>Ad. 5. Visuelle forhold er beskrevet i miljørapportens kapitel 6. Der konkluderes, at påvirkningen vil være væsentlig inden for 2 km fra Marina City. Gennem udviklingen af projektet er der arbejdet bl.a. med at reducere generne for omgivelserne ved områdets udformning og udstrækning og placeringen af de forskellige bebyggelser (bl.a. det højeste hus).</p> <p>Ad. 6. Det bemærkes, at der i forbindelse med etablering af Marina City skabes nye grønne rekreative arealer.</p>

#	Navn	Resumé af de indkomne høringssvar	Kystdirektoratets bemærkninger
		og risiko for indbrud og hærværk. Forslag til indhegning og adgangskontrol på pladsen. 5. Bekymring for forringet udsigt mod fjorden fra Skamlingvejen. 6. Bekymring for forringelse af rekreativ værdi af de grønne arealer ved Marina Syd.	
20.	Kolding Bådelaug	1. Opfattelse af, at realisering af projektet ikke er bæredygtigt. 2. Opfattelse af, at projektet er imod intentionerne for beskyttelse af kystområder. 3. Bekymring for for stor befolkningstæthed i Marina City i forhold til corona-restriktioner. 4. Der stilles spørgsmålstegn ved behov for en 5-stjernet marina. 5. Der stilles spørgsmålstegn ved behov for boliger, når der er igangsat og planlagt meget andet boligbyggeri i byen. 6. Bekymring for trafikproblemer. 7. Bekymring for, at eksisterende havne/sejlermiljø ødelægges. 8. Bekymring for utilstrækkeligt antal parkeringspladser. 9. Bekymring for konflikter mellem bådejere og beboere. 10. Bekymring for, at bådoplagspladsenes beliggenhed medfører unødvendig og fordyrende transport. 11. Ønske om, at Lystbådehavn Nord ikke flyttes, men fornyes. 12. Ønske om, at sejlere inddrages i planlægningen.	Ad. 1. Ingen bemærkninger. Ad. 2. Der foretages altid en konkret vurdering af behovet for et ansøgt projekt. Ad. 3. Ingen bemærkninger. Ad. 4. Kystdirektoratet har forholdt sig til det projekt, som bygherre har ansøgt om. Ad. 5. Ingen bemærkninger. Ad. 6. De trafikale forhold er beskrevet i miljørapportens afsnit 3.7 (Veje, promenader og pladser), kapitel 7 (trafikstøj), og kapitel 9 (Trafik). Der konkluderes, at påvirkningen af trafikafviklingen vurderes ikke væsentlig. Ad. 7. Ingen bemærkninger. Ad. 8. Ingen bemærkninger. Ad. 9. Interne miljøkonflikter i Marina City er beskrevet i miljørapportens afsnit 19.3. Der konkluderes, at påvirkningen af befolkningen som følge af interne miljøkonflikter ikke vil være væsentlig. Integrationen af funktionerne i Marina City er planlagt ud fra det sigte, at minimere potentielle afledte indbyrdes miljøkonflikter. Ad. 10. Ingen bemærkninger. Ad. 11. Kystdirektoratet har forholdt sig til det projekt, som bygherre har ansøgt om. Alternativer er belyst i miljørapporten. Ad. 12. Der har været indkaldt emner og ideer til projektet af to omgange i 2017.
21.	Grundejerforening Tved Nord	Der oplyses, at Peter Stilling (bemærkning nr. 14) repræsenterer ikke grundejerforeningen.	Taget til efterretning.
22.	Rebæk Grundejerforening	Grundejerforeningen tilslutter sig Peter Stillings bemærkning (nr. 14).	Se nr. 14 Det bemærkes, at en del medlemmer af grundejerforeningen senere har undsagt dette høringssvar (se høringssvar nr. 60, 62).
23.	Frank Sørensen	Modstand mod klappning ved Fredericia.	Klappningens påvirkning af havmiljøet er beskrevet i miljørapporten. Det konkluderes heri, at det samlede miljøvurderede projekt ikke vil påvirke havmiljøet væsentligt. Det bemærkes i øvrigt, at det er Miljøstyrelsen, der er myndighed for klappning af havbundsmaterialet og derfor dem, der skal træffe afgørelse vedr. klappningen. Det kan videre oplyses, at bygherre, på baggrund af høringssvar, dialogmøder med særlige interessenter samt den offentlige debat om klappning, ønsker at tilpasse projektet ved at afgrænse perioden for uddybning og klappning til vinterperioden, så disse nødvendige aktiviteter tidsmæssigt sker så hensigtsmæssigt som muligt i forhold til miljøet
24.	Flemming Rigenstrup	Ønske om udvikling i hele det grønne område mod Kolding Åpark i stedet for opfyld på søterritoriet og om omlægning af åen (skitser vedhæftet).	Kystdirektoratet har forholdt sig til det projekt, som bygherre har ansøgt om. Alternativer er belyst i miljørapporten.
25.	Anette og Steen Allerup	1. Ønske om at beholde kyststrækningen og bekymring for forringet udsigt fra Skamlingvejen mod fjorden og dyrelivet. 2. Bekymring for støj fra masterne i blæsevejr. 3. Ønske om, at boliger og butikker bygges andre steder. 4. Bekymring i forbindelse med klappning.	Ad. 1. Kystdirektoratet har forholdt sig til det projekt, som bygherre har ansøgt om. Alternativer er belyst i miljørapporten. Fjordoplevelsen fra Skamlingvejen vil ændre sig, idet det sted, hvorfra man fremover kommer til at se ud over fjorden, bliver rykket ca. 350 meter mod øst. Til gengæld etableres en park, hvorfra der er fjordudsigt. Visuelle forhold er beskrevet i miljørapportens kapitel 6. Der konkluderes, at påvirkningen vil være væsentlig inden for 2 km fra Marina City. Dyrelivet er behandlet i miljørapportens kapitel 15 (Marinbiologi). Der konkluderes, at projektet ikke medfører væsentlige miljøpåvirkninger. Ad. 2. Støj fra master m.v. i blæsevejr må forventes at være almindeligt forekommende i en lystbådehavn. Både vind, bølger, master og rig afgiver støj i takt med vindens styrke. Dette opleves primært inden for selve området, og i ringe grad uden for området på grund af afstanden. Ad. 3. Ingen bemærkninger. Ad. 4. Klappningens påvirkning af havmiljøet er beskrevet i miljørapporten. Det konkluderes heri, at det samlede miljøvurderede projekt ikke vil påvirke havmiljøet væsentligt. Det bemærkes i øvrigt, at det er Miljøstyrelsen, der er myndighed for klappning af havbundsmaterialet og derfor dem, der skal træffe afgørelse vedr. klappningen. Det kan videre oplyses, at bygherre, på baggrund af høringssvar, dialogmøder med særlige interessenter samt den offentlige debat om klappning, ønsker at tilpasse projektet ved at afgrænse perioden for uddybning og klappning til vinterperioden, så disse nødvendige aktiviteter tidsmæssigt sker så hensigtsmæssigt som muligt i forhold til miljøet
26.	Erhvervsministeret	Indsigelse med vetovirkning på grund af manglende forhøring af risikomyndigheder.	Ingen bemærkninger.
27.	Arbejdstilsynet	Ingen bemærkninger.	-
28.	Danmarks Sportsfiskerforbund på vegne af Fredericia Sportsfiskerforening, Kolding	1. Bekymring for miljøpåvirkning ved opgravning i området ved udmundning af Kolding Å. 2. Bekymring for påvirkning af havmiljøet ved klappning.	Ad. 1. Bygherre har fået DTU Aqua til at udarbejde en supplerende vurdering af påvirkningen af ørreders vandring i Kolding Å og Dalby Møllebæk (DTU Aqua, 2020). Heri vurderes, at de mest kritiske perioder for ørredbestandene vil være under smoltudvandringen marts – juni samt under havørredens hoved-opgang i vandløbene september – november. Det kan oplyses, at bygherre efterfølgende har besluttet at foretage en projektilpasning, hvorved der kun uddybes fra december til og med marts. Som følge af projektilpasningen vil der blive foretaget uddybningsarbejder i sejltrede og lystbådehavnebassin i vintermånederne december - februar og ved promenaden ind i marts, men dette vil



#	Navn	Resumé af de indkomne høringssvar	Kystdirektoratets bemærkninger
	Sportsfiskerforening, Vejle Sportsfiskerforening og Danmarks Sportsfiskerforbund		ske bag spuns. Herved friholdes ørrederne for sediment og risiko for påvirkning fra eventuelle svovlbrinte i vandet fra uddybning under deres hovedopgang i Kolding Å og Dalby Møllebæk i september - november og under smoltudvandringen i marts-juni. Dermed generes ørreder og ørredyngel mindst muligt. På baggrund af ovenstående vurderer Kystdirektoratet, at ørreders vandring ikke påvirkes væsentligt. Ad. 2. Klapningens påvirkning af havmiljøet er beskrevet i miljørapporten. Det konkluderes heri, at det samlede miljøvurderede projekt ikke vil påvirke havmiljøet væsentligt. Det bemærkes i øvrigt, at det er Miljøstyrelsen, der er myndighed for klapning af havbundsmaterialet og derfor dem, der skal træffe afgørelse vedr. klapningen. Det kan videre oplyses, at bygherre, på baggrund af høringssvar, dialogmøder med særlige interessenter samt den offentlige debat om klapning, ønsker at tilpasse projektet ved at afgrænse perioden for uddybning og klapning til vinterperioden, så disse nødvendige aktiviteter tidsmæssigt sker så hensigtsmæssigt som muligt i forhold til miljøet.
29.	Region Syddanmark, Regional Udvikling, Vand og Jord	Ingen bemærkninger.	-
30.	Ole G. Rasmussen	Opbakning til projektet.	Taget til efterretning.
31.	Jens Henrik Lund	Opbakning til projektet.	Taget til efterretning.
32.	Jens Ole Mengel	Opbakning til projektet.	Taget til efterretning.
33.	Luffe Yacht Aps	Opbakning til projektet.	Taget til efterretning.
34.	Faurby Yacht Aps	Opbakning til projektet.	Taget til efterretning
35.	Kolding-By og Havn i balance	1. Bekymring for påvirkning af havmiljøet ved klapning og opgravning og bemærkninger til miljørapporten. 2. Bekymring for påvirkning af rekreative interesser 3. Ønske om større involvering af "indfødte" interessenter som Kolding Bådelaug.	Ad. 1. Klapningens påvirkning af havmiljøet er beskrevet i miljørapporten. Det konkluderes heri, at det samlede miljøvurderede projekt ikke vil påvirke havmiljøet væsentligt. Det bemærkes i øvrigt, at det er Miljøstyrelsen, der er myndighed for klapning af havbundsmaterialet og derfor dem, der skal træffe afgørelse vedr. klapningen. Det kan videre oplyses, at bygherre, på baggrund af høringssvar, dialogmøder med særlige interessenter samt den offentlige debat om klapning, ønsker at tilpasse projektet ved at afgrænse perioden for uddybning og klapning til vinterperioden, så disse nødvendige aktiviteter tidsmæssigt sker så hensigtsmæssigt som muligt i forhold til miljøet. I høringssvaret anføres, at uddybningen kan påvirke vandring af ørred til og fra Kolding Å og Dalby Møllebæk. På den baggrund har bygherre fået DTU Aqua til at udarbejde en supplerende vurdering af påvirkningen af ørreders vandring i Kolding Å og Dalby Møllebæk (DTU Aqua, 2020). Heri vurderes, at de mest kritiske perioder for ørredbestandene vil være under smoltudvandringen marts – juni samt under havørredens hoved-opgang i vandløbene september – november. Det kan oplyses, at bygherre på baggrund heraf har foretaget en projektilpasning, hvorved der kun uddybes fra december til og med marts. Som følge af projektilpasningen vil der blive foretaget uddybningsarbejder i sejlrende og lystbådehavnebassin i vintermånederne december - februar og ved promenaden ind i marts, men dette vil ske bag spuns. Herved friholdes ørrederne for sediment og evt. svovlbrinte i vandet fra uddybning under deres hovedopgang i Kolding Å og Dalby Møllebæk i september - november og under smoltudvandringen i marts-juni. Dermed generes ørreder og ørredyngel mindst muligt. På baggrund af ovenstående vurderer Kystdirektoratet, at ørreders vandring ikke påvirkes væsentligt. I høringssvaret ønskes præciseret, hvad oprensingsmateriale og uddybningsmateriale er. Uddybningslaget er alt, hvad der findes under den officielle vanddybde, som fremgår af søkortene og Den Danske Havelods. Oprensningslaget er det lag, som eventuelt kan have aflejret sig oven på uddybningslaget. I høringssvaret efterlyses en definition på gytje. Gytje er organisk materiale og består hovedsageligt af mikroorganismers nedbrydningsprodukter. Jordarter såsom ler, silt, sand kan indeholde gytje. I høringssvaret problematiseres mulig frigivelse af sumpgas/sulfid og de potentielle miljøpåvirkninger herfra ved uddybning. Projektilpasningen med uddybning i perioden december til og med marts sikrer, at der uddybes i perioder med højt iltindhold i Kolding Fjord og i området nær klapplassen. Dette vil være hensigtsmæssigt i forhold til at minimere påvirkning fra sulfid, idet sulfid hurtigt oxideres til ufarlige stoffer, når der er ilt tilstede. Iltsvind er typisk udbredt i danske farvande i juli til november. Ad. 2. Kystdirektoratet vurderer, at flytning af kystlinjen ikke vil forhindre, at den nuværende rekreative udnyttelse af vandet bibeholdes – dog på en anden placering ud for den nye marinapark, hvor vandet også vil være lavvandet og godt beskyttet. Ad. 3. Bygherre har oplyst, at man i høj grad har inddraget interessenter, brugere og andre engagerede aktører, og at projektet er udviklet gennem et partnerskab bestående af Kolding Lystbådehavn, Kolding Havn og Kolding Kommune. Kolding Bådelaug har også været inddraget i denne proces.
36.	Anker Møller	Opbakning til projektet.	Taget til efterretning.
37.	Lillebælt Småbådsklub	1. Ønske om mere plads til sejlere. 2. Bekymring for konflikter mellem bådejere og beboere. 3. Ønske om, at foreninger kunne have kommet med ønsker tidligere i projektet. 4. Ønske om flere parkeringspladser, især for biler med trailer. 5. Detaljerede bemærkninger til placering og udformning af slæbestedet for trailerbåde.	Ad. 1. Kystdirektoratet har forholdt sig til det projekt, som bygherre har ansøgt om. Ad. 2. Interne miljøkonflikter i Marina City er beskrevet i miljørapportens afsnit 19.3. Der konkluderes, at påvirkningen af befolkningen som følge af interne miljøkonflikter ikke vil være væsentlig. Integrationen af funktionerne i Marina City er planlagt ud fra det sigte, at minimere potentielle afledte indbyrdes miljøkonflikter. Ad. 3. Der har været indkaldt emner og ideer til projektet af to omgange i 2017. Ad. 4. Ingen bemærkninger. Ad. 5. Ingen bemærkninger. Kystdirektoratet skal dog gøre opmærksom på, at tilladelsen gives til det endelige ansøgte projekt. Såfremt bygherre ønsker at foretage ændringer til projektet, og herunder delanlæg, så skal Kystdirektoratet underrettes herom, så der kan foretages en vurdering af, om projektændringen vil kræve fornyet tilladelse.
38.	Bjørn Olesen	Bekymring for påvirkning af havmiljøet ved klapning og bemærkninger til miljørapporten.	Klapningens påvirkning af havmiljøet er beskrevet i miljørapporten. Det konkluderes heri, at det samlede miljøvurderede projekt ikke vil påvirke havmiljøet væsentligt. Det bemærkes i øvrigt, at det er Miljøstyrelsen, der er myndighed for klapning af havbundsmaterialet og derfor dem, der skal træffe afgørelse vedr. klapningen. Det kan videre oplyses, at bygherre, på baggrund af høringssvar, dialogmøder med særlige interessenter samt den offentlige debat om klapning, ønsker at tilpasse projektet ved at afgrænse perioden for uddybning og klapning til vinterperioden, så disse nødvendige aktiviteter tidsmæssigt sker så hensigtsmæssigt som muligt i forhold til miljøet.

#	Navn	Resumé af de indkomne høringssvar	Kystdirektoratets bemærkninger
39.	Kolding Dame Roklub og Kolding Roklub	Ønske om en drøftelse med kommunen om mulighed for placering af roklubberne i Marina City.	Ingen bemærkninger. Kystdirektoratet skal dog gøre opmærksom på, at tilladelsen gives til det endelige ansøgte projekt. Såfremt bygherre ønsker at foretage ændringer til projektet, og herunder delanlæg, så skal Kystdirektoratet underrettes herom, så der kan foretages en vurdering af, om projektændringen vil kræve fornyet tilladelse.
40.	Birgit og Kaj Stangerup	1. Bekymring for konflikter mellem bådejere og beboere. 2. Bekymret for forøgelse af trafik på Skamlingvejen. 3. Forslag om, at boliger og ikke lystbåde-relevant anvendelse udgår fra projektet samt om, at opfyldsarealet reduceres. 4. Bekymring for forringet udsigt mod fjorden fra Skamlingvejen.	Ad. 1. Interne miljøkonflikter i Marina City er beskrevet i miljørapportens afsnit 19.3. Der konkluderes, at påvirkningen af befolkningen som følge af interne miljøkonflikter ikke vil være væsentlig. Integrationen af funktionerne i Marina City er planlagt ud fra det sigte, at minimere potentielle afledte indbyrdes miljøkonflikter. Ad. 2. De trafikale forhold er beskrevet i miljørapportens afsnit 3.7 (Veje, promenader og pladser), kapitel 7 (trafikstøj), og kapitel 9 (Trafik). Der konkluderes, at påvirkningen af trafikafviklingen vurderes ikke væsentlig. Ad. 3. Kystdirektoratet har forholdt sig til det projekt, som bygherre har ansøgt om. Alternativer er belyst i miljørapporten. Ad. 4. Fjordoplevelsen fra Skamlingvejen vil ændre sig, idet det sted, hvorfra man fremover kommer til at se ud over fjorden, bliver rykket ca. 350 meter mod øst. Til gengæld etableres en park, hvorfra der er fjordudsigt. Visuelle forhold er beskrevet i miljørapportens kapitel 6. Der konkluderes, at påvirkningen vil være væsentlig inden for 2 km fra Marina City.
41.	Peter og Gitte Hansen	1. Bekymring for påvirkning af havmiljøet ved klappning. 2. Ønske om mere plads til sejlere. 3. Forslag om, at boliger udgår fra projektet. 4. Bekymring for trafikgener.	Ad. 1. Klappningens påvirkning af havmiljøet er beskrevet i miljørapporten. Det konkluderes heri, at det samlede miljøvurderede projekt ikke vil påvirke havmiljøet væsentligt. Det bemærkes i øvrigt, at det er Miljøstyrelsen, der er myndighed for klappning af havbundsmaterialet og derfor dem, der skal træffe afgørelse vedr. klappningen. Det kan videre oplyses, at bygherre, på baggrund af høringssvar, dialogmøder med særlige interessenter samt den offentlige debat om klappning, ønsker at tilpasse projektet ved at afgrænse perioden for uddybning og klappning til vinterperioden, så disse nødvendige aktiviteter tidsmæssigt sker så hensigtsmæssigt som muligt i forhold til miljøet. Ad 2. og 3. Kystdirektoratet har forholdt sig til det projekt, som bygherre har ansøgt om. Ad. 4. De trafikale forhold er beskrevet i miljørapportens afsnit 3.7 (Veje, promenader og pladser), kapitel 7 (trafikstøj), og kapitel 9 (Trafik). Der konkluderes, at påvirkningen af trafikafviklingen vurderes ikke væsentlig.
42.	Hotel Koldingfjord A/S	Opbakning til projektet.	Taget til efterretning.
43.	Danmarks Naturfredningsforening Kolding	1. Bekymring for forringelse af marine forhold og ønske om kunstigt rev på lavt vand. 2. Bekymring for påvirkning af havmiljøet ved klappning og bemærkninger til miljørapporten. 3. Bekymring for miljøpåvirkning ved opgravning. 4. Ønske om flere tiltag ved Dalby Møllebæk som erstatning for det selvgroede kratskovsareal, som i forbindelse med projektet inddrages til bådoplag og parkering.	Ad. 1. Der er foretaget vurderinger af mulige effekter på de marine forhold i miljørapporten (kapitel 14 og 15). Denne konkluderes, at projektet ikke vil medføre en væsentlig påvirkning. Kystdirektoratet har forholdt sig til det projekt, som bygherre har ansøgt om. Ad. 2. Klappningens påvirkning af havmiljøet er beskrevet i miljørapporten. Det konkluderes heri, at det samlede miljøvurderede projekt ikke vil påvirke havmiljøet væsentligt. Det bemærkes i øvrigt, at det er Miljøstyrelsen, der er myndighed for klappning af havbundsmaterialet og derfor dem, der skal træffe afgørelse vedr. klappningen. Det kan videre oplyses, at bygherre, på baggrund af høringssvar, dialogmøder med særlige interessenter samt den offentlige debat om klappning, ønsker at tilpasse projektet ved at afgrænse perioden for uddybning og klappning til vinterperioden, så disse nødvendige aktiviteter tidsmæssigt sker så hensigtsmæssigt som muligt i forhold til miljøet. Ad. 3. I høringssvaret problematiseres uddybning i inderfjorden i forhold til vandrende fisk. På den baggrund har bygherre fået DTU Aqua til at udarbejde en supplerende vurdering af påvirkningen af ørreders vandring i Kolding Å og Dalby Møllebæk (DTU Aqua, 2020). Heri vurderes, at de mest kritiske perioder for ørredbestandene vil være under smoltudvandringen marts – juni samt under havørredens hoved-opgang i vandløbene september – november. Det kan oplyses, at bygherre ønsker at foretage en projektilpasning, hvor der kun uddybes fra december til og med marts. Som følge af projektilpasningen vil der foretages uddybningsarbejder i sejlrende og lystbådehavnebassin i vintermånederne december - februar og ved promenaden ind i marts, men dette vil ske bag spuns. Herved friholdes ørrederne under deres hovedopgang i Kolding Å og Dalby Møllebæk i september - november og under smoltudvandringen i marts-juni for sediment og eventuel svovlbrinte i vandet som følge af spredning fra uddybning. Dermed generes ørreder og ørredyngel mindst muligt. På baggrund heraf vurderer Kystdirektoratet, at ørreders vandring ikke påvirkes væsentligt. Med bygherres projektilpasninger omkring uddybning og klappning af sediment fra december til og med marts vil der uddybes og klappes uden for de perioder, hvor marsvin yngler (maj til september) og føder (juni til august). Ad. 4. Ingen bemærkninger.
44.	Hanne og Tommy Pedersen	Opbakning til projektet.	Taget til efterretning.
45.	Danmarks Fiskeriforening Producent Organisation samt Gruppen Hjælp Lillebælt	Bekymring for påvirkning af havmiljøet ved klappning	Ad. 1. Klappningens påvirkning af havmiljøet er beskrevet i miljørapporten. Det konkluderes heri, at det samlede miljøvurderede projekt ikke vil påvirke havmiljøet væsentligt. Det bemærkes i øvrigt, at det er Miljøstyrelsen, der er myndighed for klappning af havbundsmaterialet og derfor dem, der skal træffe afgørelse vedr. klappningen. Det kan videre oplyses, at bygherre, på baggrund af høringssvar, dialogmøder med særlige interessenter samt den offentlige debat om klappning, ønsker at tilpasse projektet ved at afgrænse perioden for uddybning og klappning til vinterperioden, så disse nødvendige aktiviteter tidsmæssigt sker så hensigtsmæssigt som muligt i forhold til miljøet. Med hensyn til de årligt forekommende perioder med lavt iltindhold i vandet i Lillebælt, så vil der som følge af bygherres projektilpasninger klappes i perioden december til og med marts. De foreslåede projektilpasninger vil være hensigtsmæssige i forhold til at minimere risikoen for at klappe i perioder, hvor der er lagdeling (springlag) med stillestående bundvand og lave iltkoncentrationer i farvandet omkring Trelde Næs Klappads. Iltsvind er typisk udbredt i danske farvande og også i farvandet nær klappadsen i juli til november. Som følge af projektilpasningerne med uddybning og klappning fra december til og med marts tages der desuden hensyn til sildenes gydesæson i Lillebælt, samt vandring af ørreder til og fra Kolding Å og Dalby Møllebæk.
46.	Mogens Erik Brockhusen	1. Der gøres opmærksom på, at der ikke længere er behov for at flytte Lystbådehavn Nord, efter at erhvervshavnen ikke skal overtage lystbådehavnen arealer. 2. Bekymring for trafikproblemer.	Ad. 1. Kystdirektoratet har forholdt sig til det projekt, som bygherre har ansøgt om. Ad. 2. De trafikale forhold er beskrevet i miljørapportens afsnit 3.7 (Veje, promenader og pladser), kapitel 7 (trafikstøj), og kapitel 9 (Trafik). Der konkluderes, at påvirkningen af trafikafviklingen vurderes ikke væsentlig. Ad. 3. Ingen bemærkninger. Ad. 4. Interne miljøkonflikter i Marina City er beskrevet i miljørapportens afsnit 19.3. Der konkluderes, at påvirkningen af befolkningen som

#	Navn	Resumé af de indkomne høringssvar	Kystdirektoratets bemærkninger
		<p>3. Der stilles spørgsmålstegn ved behov for boliger, når der er igangsat og planlagt meget andet boligbyggeri i byen.</p> <p>4. Bekymring for konflikter mellem bådejere og beboere på grund af støj fra både.</p> <p>5. Ønske om udvikling i hele det grønne område mod Kolding Åpark i stedet for opfyld på søterritoriet (der henvises til en tidligere fremsendt bemærkning).</p> <p>6. Forslag til alternativ placering af husbåde langs den nordlige mole.</p>	<p>følge af interne miljøkonflikter ikke vil være væsentlig. Integrationen af funktionerne i Marina City er planlagt ud fra det sigte, at minimere potentielle afledte indbyrdes miljøkonflikter.</p> <p>Ad. 5. Forslaget er i miljørapporten belyst som et af de alternativer, der er vurderet nærmere på (miljørapportens afsnit 4.5, alternativ E).</p> <p>Ad. 6. Kystdirektoratet har forholdt sig til det projekt, som bygherre har ansøgt om. Alternativer er belyst i miljørapporten.</p>
47.	Martin Hansen	<p>1. Bekymring for forringelse af trafikikkerheden, forøgelse af trafik, trafikstøj og luftforurening ved Skamlingvejen og i boligområdet syd for. Bekymring for, at projektet ikke er baseret på aktuelle trafiktal og eksisterende forhold.</p> <p>2. Forslag om, at gennemkørende trafik på Anemonevej, Irisvej og Kløvervej 1-11 forbydes, dog undtaget bybus.</p> <p>3. Forslag om, at der forbydes gennemkørende lastbiltrafik på Skamlingvejen og etableres bump.</p> <p>4. Der stilles spørgsmålstegn ved, om planerne og rapporterne er troværdige, sandsynlige og gennemtænkte.</p> <p>5. Bekymring for konflikter mellem bådejere og beboere.</p> <p>6. Spørgsmål om, om man har indhentet erfaringer fra lignende projekter.</p> <p>7. Spørgsmål om, hvem ønsker at gennemføre projektet (økonomer, politikere, borgere) og om, om det er en forudsætning for gennemførelse af projektet, at der findes en løsning tilfredsstillende for alle.</p> <p>8. Spørgsmål om, om politiets udtalelser er offentlig tilgængelige.</p> <p>9. Forslag om etablering af lysregulering på Skamlingvejen ved Kløvervejs udmunding og ved projektets østlige ende.</p> <p>10. Forslag om etablering af fodgængerbroer.</p> <p>11. Forslag om hastighedsbegrænsning til 50 km/t.</p> <p>12. Forslag om etablering af rundkørsler.</p> <p>13. Spørgsmål om beregninger af tilstrækkeligt antal parkeringspladser.</p> <p>14. Der stilles spørgsmålstegn ved adskillelsen af bygherre- og myndighedsrollen i Kolding Kommune.</p>	<p>Ad. 1. De trafikale forhold er beskrevet i miljørapportens afsnit 3.7 (Veje, promenader og pladser), kapitel 7 (trafikstøj), og kapitel 9 (Trafik). Der konkluderes, at påvirkningen af trafikafviklingen vurderes ikke væsentlig.</p> <p>Ad. 2-3. Ingen bemærkninger.</p> <p>Ad. 4. Miljørapporten skal udarbejdes ud fra bedst tilgængelig viden. Det er bygherre, der er ansvarlig for at udarbejde miljørapporten.</p> <p>Ad. 5. Interne miljøkonflikter i Marina City er beskrevet i miljørapportens afsnit 19.3. Der konkluderes, at påvirkningen af befolkningen som følge af interne miljøkonflikter ikke vil være væsentlig. Integrationen af funktionerne i Marina City er planlagt ud fra det sigte, at minimere potentielle afledte indbyrdes miljøkonflikter.</p> <p>Ad. 6. Det kan oplyses, at en miljørapport skal udarbejdes ud fra bedst tilgængelig viden.</p> <p>Ad. 7. Ingen bemærkninger.</p> <p>Ad. 8. Indkomne høringssvar og bemærkninger til sagen i øvrigt er tilgængelige efter regler om aktindsigt.</p> <p>Ad. 9-14. Ingen bemærkninger.</p>
48.	Dansk Marineudstyr	Opbakning til projektet.	Taget til efterretning.
49.	Chris Fløe Svenningsen	Opbakning til projektet.	Taget til efterretning.
50.	Finn Mortensen	Opbakning til projektet.	Taget til efterretning.
51.	Bette Hansen	Bekymring for støj i forbindelse med projektet.	<p>Støjpåvirkning af omgivelserne er vurderet i miljørapporten (kapitel 7). Rapporten konkluderer, at der kun vil være mindre eller ingen støj- og eller vibrationsgener fra anlægsarbejder eller trafik, men at der kan være væsentlige gener fra uddybningsarbejderne til søs, som følge af arbejde i nattetimerne. Støjgenerne fra anlægsarbejdet er behandlet i miljørapportens afsnit 7.3.1. Her er det beregnet, at støjbidraget fra uddybningsarbejderne ved de nærmeste boliger syd for Marina City ligger mellem 55 og 60 dB(A), når der arbejdes nærmest herpå. Uddybes der hele døgnet, vil støjen overskride Kolding Kommunes støjgrænse for anlægsstøj på 40 dB(A) uden for dagperioden i større områder med boliger såvel nord som syd for fjorden. Det kan i den forbindelse oplyses, at der ikke findes vejledende støjgrænser vedr. anlægsarbejder til søs. Da støjgenerne formentligt vil opleves tydeligst i sommerhalvåret (stille vejr, udendørs ophold, åbne vinduer etc.) ønsker bygherre at tilpasse projektet således, at udførelsen sker i vinterperioden, lige som uddybningsarbejderne nærmest boligerne syd for Skamlingvejen (betegnet "opfyldning vest" på miljørapportens figur 3-4) søges koncentreret i en kort tidsperiode i vintermånederne.</p> <p>Kystdirektoratet vurderer, at uddybningsarbejderne kan medføre væsentlige støjpåvirkninger af de borgere, der bor tættest på projektområdet. De udarbejdede beregninger vurderes dog at være et udtryk for den værst tænkelige situation. Støjpåvirkningen vil endvidere være af midlertidig karakter, idet arbejdet flytter sig løbende, samt foregår i en begrænset periode. Kystdirektoratet har videre tillagt det vægt, at arbejdet sker op ad en eksisterende erhvervshavn samt udføres i vinterperioden december-marts. Kystdirektoratet finder, at der af hensyn til områdets beboere skal ske varsling i lokalavis før arbejdets igangsættes. Kystdirektoratet har indsat vilkår herom.</p> <p>Angående trafik i forbindelse med anlægsarbejderne er dette behandlet i miljørapportens afsnit 7.3.4 (trafikstøj), afsnit 8.3 (luft) og afsnit 9.3 (trafik). Da her er tale om et stort byudviklings- og anlægsprojekt, vil der nødvendigvis være megen trafik til og fra i udbygningsperioden. I de tre kapitler er disse forhold vurderet nærmere og det er konkluderet, at her trods alt kun vil være tale om en mindre påvirkning</p>
52.	Ditte Teising	<p>1. Bekymring for støjgener i anlægsfasen.</p> <p>2. Bekymring for forurening og spørgsmål i forbindelse med klappning.</p>	<p>Ad. 1. Støjgenerne fra anlægsarbejdet er behandlet i miljørapportens afsnit 7.3.1. Her er det beregnet, at støjbidraget fra uddybningsarbejderne ved de nærmeste boliger syd for Marina City ligger mellem 55 og 60 dB(A), når der arbejdes nærmest herpå. Uddybes der hele døgnet, vil støjen overskride Kolding Kommunes støjgrænse for anlægsstøj på 40 dB(A) uden for dagperioden i større områder med</p>



#	Navn	Resumé af de indkomne høringssvar	Kystdirektoratets bemærkninger
		<p>3. Bekymring for trafikstøj i projektets driftsfase.</p> <p>4. Bekymring for ødelæggelse af natur på eksisterende vandkant i Marina Syd.</p>	<p>boliger såvel nord som syd for fjorden. Det kan i den forbindelse oplyses, at der ikke findes vejledende støjgrænser vedr. anlægsarbejder til søs. Da støjgenerne formentligt vil opleves tydeligst i sommerhalvåret (stille vejr, udendørs ophold, åbne vinduer etc.) ønsker bygherre at tilpasse projektet således, at udførelsen sker i vinterperioden, lige som uddybningsarbejderne nærmest boligerne syd for Skamlingvejen (betegnet "opfyldning vest" på miljørapportens figur 3-4) søges koncentreret i en kort tidsperiode i vintermånederne.</p> <p>Kystdirektoratet vurderer, at uddybningsarbejderne kan medføre væsentlige støjpåvirkninger af de borgere, der bor tættest på projektområdet. De udarbejdede beregninger vurderes dog at være et udtryk for den værste tænkelige situation. Støjpåvirkningen vil endvidere være af midlertidig karakter, idet arbejdet flytter sig løbende, samt foregår i en begrænset periode. Kystdirektoratet har videre tillagt det vægt, at arbejdet sker op ad en eksisterende erhvervshavn samt udføres i vinterperioden december-marts. Kystdirektoratet finder, at der af hensyn til områdets beboere skal ske varsling i lokalavis før arbejdets igangsættes. Kystdirektoratet har indsat vilkår herom.</p> <p>Angående trafik i forbindelse med anlægsarbejderne er dette behandlet i miljørapportens afsnit 7.3.4 (trafikstøj), afsnit 8.3 (luft) og afsnit 9.3 (trafik). Da her er tale om et stort byudviklings- og anlægsprojekt, vil der nødvendigvis være megen trafik til og fra i udbygningsperioden. I de tre kapitler er disse forhold vurderet nærmere og det er konkluderet, at her trods alt kun vil være tale om en mindre påvirkning</p> <p>Ad. 2. Klappningens påvirkning af havmiljøet er beskrevet i miljørapporten. Det konkluderes heri, at det samlede miljøvurderede projekt ikke vil påvirke havmiljøet væsentligt. Det bemærkes i øvrigt, at det er Miljøstyrelsen, der er myndighed for klappning af havbundsmaterialet og derfor dem, der skal træffe afgørelse vedr. klappningen. Det kan videre oplyses, at bygherre, på baggrund af høringssvar, dialogmøder med særlige interessenter samt den offentlige debat om klappning, ønsker at tilpasse projektet ved at afgrænse perioden for uddybning og klappning</p> <p>Ad. 3. I forhold til påvirkningen i form af trafikstøj i driftsfasen er der i miljørapportens afsnit 7.4.4 redegjort for, at trafikstigningen på 10 % på Skamlingvejen giver anledning til en afledt stigning i trafikstøjen på mindre end 1 dB, og dette vurderes kun at give anledning til en mindre påvirkning. I forhold til belastning af naboområdet med trafikstøj bemærkes, at hastighedsbegrænsning og støjreducerende asfalt på Skamlingvejen vil have en positiv indflydelse.</p> <p>Ad. 4. Påvirkning på den terrestriske natur er vurderet i kapitel 11, som konkluderer at påvirkningen ikke er væsentlig.</p>
53.	Jørgen Friis Nielsen	<p>1. Pga. projektets markedsføring som bæredygtigt, efterspørges der oplysninger om omfang af CO<sub>2</sub>-udledning, som følge af udgravning/klappning, og den efterfølgende opfyldning.</p> <p>2. Spørgsmål til påvirkningen af vandkvaliteten i Kolding Fjord ved udgravningen.</p>	<p>Ad. 1. Kystdirektoratet forholder sig ikke umiddelbart til projektets bæredygtighed, men til de samlede miljøpåvirkninger af projektet.</p> <p>Ad. 2. Påvirkningen af vandkvaliteten fra uddybningsarbejderne er beskrevet i miljørapportens kapitel 14 (Vandmiljø i Kolding Fjord). Konklusionerne er her, at der ikke vil være en væsentlig påvirkning af vandmiljøet fra hverken anlægsarbejderne eller fra driftsfasen.</p>
54.	Mette Høi Davidsen og 88 medunderskrevne	<p>1. Der henvises til tidligere fremsendte bemærkninger og ønskes dialog med kommunen.</p> <p>2. Indsigelse på grund af strid med gældende regler (planlovens krav vedr. opfyld på søterritoriet) og med henvisning til tidligere fremsendte bemærkninger fra grundejerforeninger Rebæk og Tved Nord (19.10.2017).</p> <p>3. Ønske om reduktion af projektet i højde og omfang af hensyn til omkringliggende natur, miljø og boligkvarterer. Fjorden ses som alles aktiv og skal ikke gives til de få.</p> <p>4. Ønske om, at der ikke ske yderligere opfyld af Kolding Fjord i fremtiden.</p> <p>5. Indsigelse på grund af for stor bygningshøjde i delområder 7, 8 og 9 og ønske om aftrapning af bygningshøjden mod vandet.</p> <p>6. Ønske om yderligere visualiseringer ved Skamlingvejen mv. og terrænkote for opfyld.</p> <p>7. Ønske om mere detaljerede bestemmelser for bebyggelse i de delområder, hvor lokalplanen ikke er byggeretsgivende (delområder 6, 7, 8 og 9), så udarbejdelse af yderligere lokalplaner ikke er påkrævet.</p> <p>8. Ønske om udvikling i hele det grønne område mod Kolding Åpark i stedet for opfyld på søterritoriet (skitser og bemærkninger fra 26.10.2017 vedhæftet).</p> <p>9. Ønske om, at støjskærm langs Skamlingvejen etableres som transparent og bag eksisterende træer for at sikre et grønt udtryk.</p> <p>10. Ønske om lysregulering på Skamlingvejen, så beboere fra Tved kan køre ud på vejen og ønske om bevaring af muligheden for udvidelse af vejen.</p> <p>11. Ønske om at beholde kyststrækningen og bekymring for forringet udsigt fra Skamlingvejen mod fjorden.</p> <p>12. Ønske om præcisering af lokalplanens formålsbestemmelser ift. hvilke arealer skal have hvilke</p>	<p>Ad. 1-2. Ingen bemærkninger.</p> <p>Ad. 3. Ingen bemærkninger.</p> <p>Det kan dog oplyses, at bemærkningerne har medført, at bygherre har foretaget nogle projektilpasninger: reduktion af den maksimale bygningshøjde i delområde 9 og den østligste del af delområde 8 til 3 etager og kote 20, dvs. én etage færre og 9 meter lavere.</p> <p>Ad. 4. Yderligere opfyldning vil kræve tilladelse fra Kystdirektoratet. Om det er muligt at opnå en tilladelse vil afhænge af sagsbehandling af et konkret projekt med inddragelse af interessenter mv.</p> <p>Ad. 5, 7-10. Idet bemærkningerne relaterer sig til lokalplanen har Kystdirektoratet ingen bemærkninger.</p> <p>Det kan dog oplyses, at bemærkningerne har medført, at bygherre har foretaget nogle projektilpasninger: reduktion af den maksimale bygningshøjde i delområde 9 og den østligste del af delområde 8 til 3 etager og kote 20, dvs. én etage færre og 9 meter lavere. Det kan videre oplyses, at Kystdirektoratet har forholdt sig til det projekt, som bygherre har ansøgt om. Alternativer er belyst i miljørapporten.</p> <p>Ad. 6. Det vurderes, at de medtagne visualiseringer er tilstrækkelige. Det kan oplyses, at kommunen har oplyst, at lokalplanens § 10 indeholder en bestemmelse om en maksimal terrænkote på 4,5 meter, som svarer til Skamlingsvejens niveau.</p> <p>Ad. 11. Visuelle forhold er beskrevet i miljørapportens kapitel 6. Der konkluderes, at påvirkningen vil være væsentlig inden for 2 km fra Marina City. Fjordoplevelsen fra Skamlingvejen vil ændre sig, idet det sted, hvorfra man fremover kommer til at se ud over fjorden, bliver rykket ca. 350 meter mod øst.</p> <p>Ad. 12-26. Idet bemærkningerne relaterer sig til lokalplanen har Kystdirektoratet ingen bemærkninger.</p> <p>Det kan dog oplyses, at Kystdirektoratet i afgørelsen til projektet har valgt at ophæve vilkår 7 i tilladelsen af 10. november 1976 til den eksisterende lystbådehavn, der siger at anlægget kun må benyttes som lystbådehavn. Se afgørelsen for begrundelse herfor. Det kan videre oplyses, at Kystdirektoratets tilladelse gives under forudsætning af, at det opfyldte areal alene må anvendes til maritime formål.</p> <p>Ad. 27. Ingen yderligere bemærkninger.</p> <p>Ad. 28. Støjgenerne fra anlægsarbejdet er behandlet i miljørapportens afsnit 7.3.1. Her er det beregnet, at støjbidraget fra uddybningsarbejderne ved de nærmeste boliger syd for Marina City ligger mellem 55 og 60 dB(A), når der arbejdes nærmest herpå. Uddybes der hele døgnet, vil støjen overskride Kolding Kommunes støjgrænse for anlægsstøj på 40 dB(A) uden for dagperioden i større områder med boliger såvel nord som syd for fjorden. Det kan i den forbindelse oplyses, at der ikke findes vejledende støjgrænser vedr. anlægsarbejder til søs. Da støjgenerne formentligt vil opleves tydeligst i sommerhalvåret (stille vejr, udendørs ophold, åbne vinduer etc.) ønsker bygherre at tilpasse projektet således, at udførelsen sker i vinterperioden, lige som uddybningsarbejderne nærmest boligerne syd for Skamlingvejen (betegnet "opfyldning vest" på miljørapportens figur 3-4) søges koncentreret i en kort tidsperiode i vintermånederne.</p> <p>Kystdirektoratet vurderer, at uddybningsarbejderne kan medføre væsentlige støjpåvirkninger af de borgere, der bor tættest på projektområdet. De udarbejdede beregninger vurderes dog at være et udtryk for den værste tænkelige situation. Støjpåvirkningen vil endvidere være af midlertidig karakter, idet arbejdet flytter sig løbende, samt foregår i en begrænset periode. Kystdirektoratet har videre tillagt det vægt, at arbejdet sker op ad en eksisterende erhvervshavn samt udføres i vinterperioden december-marts. Kystdirektoratet finder, at der af hensyn til områdets beboere skal ske varsling i lokalavis før arbejdets igangsættes. Kystdirektoratet har indsat vilkår herom.</p> <p>Angående trafik i forbindelse med anlægsarbejderne er dette behandlet i miljørapportens afsnit 7.3.4 (trafikstøj), afsnit 8.3 (luft) og afsnit 9.3 (trafik). Da her er tale om et stort byudviklings- og anlægsprojekt, vil der nødvendigvis være megen trafik til og fra i udbygningsperioden. I de</p>

#	Navn	Resumé af de indkomne høringssvar	Kystdirektoratets bemærkninger
		<p>anvendelser. Der henvises til ovenstående pkt. 4 vedr. denne høringssvar.</p> <p>13. Ønske om præcisering af lokalplanens formålsbestemmelser ift. indpasning i omgivende by og landskab "på alle projektets sider".</p> <p>14. Ønske om præcisering af lokalplanens formålsbestemmelser ift. fremtræden af støjskærmen langs Skamlingvejen.</p> <p>15. Ønske om, at eksisterende arealer opfyld på søterritoriet ikke ændres til byzone og at fremtidig opfyld kun sker til havneformål.</p> <p>16. Ønske om præcisering af anvendelsesbestemmelser.</p> <p>17. Ønske om, at udsigtstårn i delområde 2 udgår på grund af indkigsgener for eksisterende beboelsesejendomme.</p> <p>18. Indsigelse mod placering af liberalt erhverv i delområder 6, 7 og 8 samt mod placering af erhverv, som ikke er relateret til havneformål.</p> <p>19. Ønske om et krav, at bebyggelse i delområder 7, 8, 9 og 10 skal være spredt og ikke massiv, så der er gennemsyn til fjorden fra bagvedliggende arealer.</p> <p>20. Ønske om, at redskabsskure i delområde 11 placeres uden visuel gene fra Skamlingvejen.</p> <p>21. Ønske om flere parkeringspladser og 1,5 p-plads pr. bolig.</p> <p>22. Indsigelse mod, at der i delområde 1 kan placeres terrasser til bebyggelser i delområder 6, 7, 8 og 9.</p> <p>23. Indsigelse mod, at altaner fra bygninger i delområder 6, 7, 8 og 9 kan hænge ud i delområde 1.</p> <p>24. Ønske om, at der ikke må anvendes blanke eller reflekterende materialer som er til gene for eksisterende bebyggelse, herunder glasfacader og anlæg til udnyttelse af solenergi.</p> <p>25. Ønske om, at området fremstår åbent, så alle borgere kan benytte stisystemer.</p> <p>26. Ønske om løvtræer og buske, ikke nåletræer.</p> <p>27. En række bemærkninger til redegørelsen vedrørende de ovennævnte forhold.</p> <p>28. Bekymring for støjgener i anlægsfasen og ønske om anlægsarbejdet uden for sommersæson.</p>	tre kapitler er disse forhold vurderet nærmere og det er konkluderet, at her trods alt kun vil være tale om en mindre påvirkning
55.	Henrik Uldall Borch	Opbakning til projektet.	Ingen bemærkninger.
56.	Danske Shipping- og Havnevirksohmheder	<p>1. Opbakning til projektet.</p> <p>2. Ønske om, at der udarbejdes en tilbuds gående dokumentation for, at miljøfølsom anvendelse i lokalplanområdet sikres mod miljøbelastning fra Kolding Erhvervshavn mv. (planlovens § 15a og 15b).</p> <p>3. Opfordring til at benytte planlovens mulighed for at udlægge konsekvensområde omkring erhvervshavnen.</p> <p>4. Ønske om at indtænke planlægning for Marina City med planlægning af erhvervshavnen.</p>	Ad. 1-4. Ingen bemærkninger.
57.	Bjarne Clausen	Opbakning til projektet.	Taget til efterretning.
58.	Navne- og adressebeskyttet	Bemærkninger og spørgsmål til miljørapporten vedr. analyser i forbindelse med klappning.	Klappningens påvirkning af havmiljøet er beskrevet i miljørapporten. Det konkluderes heri, at det samlede miljøvurderede projekt ikke vil påvirke havmiljøet væsentligt. Det bemærkes i øvrigt, at det er Miljøstyrelsen, der er myndighed for klappning af havbundsmaterialet og derfor dem, der skal træffe afgørelse vedr. klappningen. Det kan videre oplyses, at bygherre, på baggrund af høringssvar, dialogmøder med særlige interessenter samt den offentlige debat om klappning, ønsker at tilpasse projektet ved at afgrænse perioden for uddybning og klappning til vinterperioden, så disse nødvendige aktiviteter tidsmæssigt sker så hensigtsmæssigt som muligt i forhold til miljøet.
59.	Kolding Lystbådehavn pva. Kolding Sejlklub, Kolding Motorbådsklub, Kolding Fritidssejler og Kolding Strandjagtforening	<p>Opbakning til projektet.</p> <p>Kolding Lystbådehavn har siden 2013 arbejdet sammen med kommunen og de øvrige klubber i styregrupper, div. arbejdsgrupper og workshops for at planlægge flytning og opførelse af en fælles ny lystbådehavn på sydsiden af Kolding</p>	Taget til efterretning.



#	Navn	Resumé af de indkomne høringssvar	Kystdirektoratets bemærkninger
		Fjord. Kolding Lystbådehavn er en selvejende Institution som drives af fem klubber: Kolding Sejlklub, Kolding Motorbådsklub, Kolding Fritidssejler, Kolding Strandjagtforening og Kolding Bådelaug. Kolding Lystbådehavn administrerer 960 bådpladser. Over halvdelen (509) af pladshaverne er repræsenteret gennem de fire klubber, som er positive over for projektet, hertil kommer et antal som ikke er medlem af nogen af klubberne (299), men er direkte medlem af Kolding Lystbådehavn. Det vil sige 808 pladshaver eller 82 % er positive eller har ikke markeret en negativ mening om projektet. Infrastrukturen i Nord er meget dårlig, samtidig med at arealet ikke er tilpasset aktivitetsniveauet. Støv og støj fra erhvervshavnen er desuden væsentlig mere til gene i Nordhavnen.	
60	Frida og Tage Hansen	Medlemmer af Rebæk Grundejerforening undsiger grundejerforeningens indsigelse mod projektet (høringssvar nr. 22). Opbakning til projektet.	Taget til efterretning.
61	Forsvarsministeriets Ejendomsstyrelse	Ingen bemærkninger	-
62.	Bo Michaelsen pva. 43 hustande i Rebæk	Medlemmer af Rebæk Grundejerforening (43 husstande) undsiger grundejerforeningens indsigelse mod projektet (høringssvar nr. 22). Opbakning til projektet.	Taget til efterretning.
63.	Fredericia Byråd	<i>Brev til Miljøstyrelsen er fremsendt til orientering til Kolding Kommune. Bekymring for påvirkning af havmiljøet ved klappning og ønske om, at der undersøges alternative metoder til at bortskaffe opgravede materialer. Fredericia Kommune vurderer, at ansøgningen fra Kolding ikke er retvisende, og at miljøkonsekvenserne ikke er tilstrækkeligt belyst.</i>	Ingen bemærkninger.
64.	Borgmester og Fmd. Miljø- og Forsyningsudvalget, Middelfart Kommune	<i>Breve til Miljøministeren og Miljøstyrelsen er fremsendt til orientering til Kolding Kommune. Bekymring for påvirkning af havmiljøet ved klappning og ønske om, at der undersøges alternative metoder til at bortskaffe opgravede materialer.</i>	Ingen bemærkninger.
65.	Henrik Schmidt	Modstand mod klappning.	Klappningens påvirkning af havmiljøet er beskrevet i miljørapporten. Det konkluderes heri, at det samlede miljøvurderede projekt ikke vil påvirke havmiljøet væsentligt. Det bemærkes i øvrigt, at det er Miljøstyrelsen, der er myndighed for klappning af havbundsmaterialet og derfor dem, der skal træffe afgørelse vedr. klappningen. Det kan videre oplyses, at bygherre, på baggrund af høringssvar, dialogmøder med særlige interessenter samt den offentlige debat om klappning, ønsker at tilpasse projektet ved at afgrænse perioden for uddybning og klappning til vinterperioden, så disse nødvendige aktiviteter tidsmæssigt sker så hensigtsmæssigt som muligt i forhold til miljøet.
66	Mette Høi Davidsen	Ønske om, at lokalplanen ikke åbner op for etablering af støjskærm langs Skamlingvejen. Det foreslås, at sikring af boliger mod trafikstøjen løses i de konkrete boligprojekter.	Ingen bemærkninger.
67	Grundejerforening Tved Nord	1. Ønske om, at lokalplanen ikke åbner op for etablering af støjskærm langs Skamlingvejen. Det foreslås, at sikring af boliger mod trafikstøjen løses i de konkrete boligprojekter. 2. Ønske om bestemmelser om kvalitet materialemæssigt og arkitektonisk. 3. Ønske om flere parkeringspladser. 4. Ønske om, at Skamlingvejen behandles som forside af byggeriet og at der tages hensyn til udsigtsmuligheder fra eksisterende boliger i Tved. 5. Ønske om, at der ikke ske yderligere opfyld af Kolding Fjord eller ændring af anvendelse af de opfyldte arealer i fremtiden. 6. Bekymring for trafikproblemer.	Ad. 1-3. Idet bemærkningerne relaterer sig til lokalplanen har Kystdirektoratet ingen bemærkninger. Ad. 4. Visuelle forhold er beskrevet i miljørapportens kapitel 6. Der konkluderes, at påvirkningen vil være væsentlig inden for 2 km fra Marina City. Gennem udviklingen af projektet er der arbejdet bl.a. med at reducere generne for omgivelserne ved områdets udformning og udstrækning og placeringen af de forskellige bebyggelser (bl.a. det højeste hus). Bemærkningen vedr. udsigt giver anledning til ændringsforslag B vedr. reduktion af den maksimale bygningshøjde i delområde 9 og den østligste del af delområde 8 til 3 etager og kote 20, dvs. én etage færre og 9 meter lavere. Ad. 5. Yderligere opfyldning vil kræve tilladelse fra Kystdirektoratet. Om det er muligt at opnå en tilladelse vil afhænge af sagsbehandling af et konkret projekt med inddragelse af interessenter mv. I forhold til det nye opfyldte areal til Marina City, vil der blive stillet vilkår om, at arealet alene på anvendes til maritimt relateret formål. Ad. 6. De trafikale forhold er beskrevet i miljørapportens afsnit 3.7 (Veje, promenader og pladser), kapitel 7 (trafikstøj), og kapitel 9 (Trafik). Der konkluderes, at påvirkningen af trafikafviklingen vurderes ikke væsentlig. Ad. 7. Visuelle forhold er beskrevet i miljørapportens kapitel 6. Der konkluderes, at påvirkningen vil være væsentlig inden for 2 km fra Marina City. Fjordoplevelsen fra Skamlingvejen vil ændre sig, idet det sted, hvorfra man fremover kommer til at se ud over fjorden, bliver rykket ca. 350 meter mod øst. Til gengæld etableres en park, hvorfra der er fjordudsigt. Gennem udviklingen af projektet er der arbejdet bl.a.

#	Navn	Resumé af de indkomne høringsvar	Kystdirektoratets bemærkninger
		7. Ønske om at beholde grøn karakter langs Skamlingvejen og udsigt mod fjorden. 8. Ønske om etablering af erstatningsnatur, hvor der i forvejen ikke er natur, og i grundejerforeningens nærområde.	med at reducere generne for omgivelserne ved områdets udformning og udstrækning og placeringen af de forskellige bebyggelser (bl.a. det højeste hus). Bemærkningen vedr. udsigt giver anledning til ændringsforslag B vedr. reduktion af den maksimale bygningshøjde i delområde 9 og den østligste del af delområde 8 til 3 etager og kote 20, dvs. én etage færre og 9 meter lavere. Ad. 8. Ingen bemærkninger, idet der er tale om erstatningsnatur på land.
68	Underskriftsindsamling på internettet	Ønske om, at lokalplanen ikke åbner op for etablering af støjskærm langs Skamlingvejen. Det foreslås, at sikring af boliger mod trafikstøjen løses i de konkrete boligprojekter.	Ingen bemærkninger.

Det er Kystdirektoratets vurdering, at der ikke er indkommet bemærkninger i høringsperioden, der peger på nye væsentlige miljøforhold, der ikke allerede er belyst i sagens samlede materiale, herunder miljørapporten, hvorfor Kystdirektoratet finder, at der er tilstrækkeligt grundlag for at kunne træffe afgørelse i sagen.

*For Kolding Kommunes bemærkninger til høringsvarene henvises til deres høringsdokument "Skematisk oversigt over høringsvar til forslag til lokalplan 0042-21 Marina City og kommuneplantillæg 8".*