



**Miljø- og
Fødevareministeriet**
Naturstyrelsen

Nødområdeplan for Nødområde Tragten

(Senest revideret den 10. marts 2016)

Indhold

1 Formål	3
2 Ansvarlige myndigheder	5
2.1 Værnsfælles Forsvarskommando	5
2.2 Maritime Assistance Service	5
2.3 Skibsføreren	5
2.4 Kommunerne	5
2.5 Havnene.....	5
3 Beredskabsgrader og meldesystem.....	7
4 Supplerende bestemmelser og retningslinjer	8
4.1 Myndighedernes valgmuligheder for at give/nægte adgang til nødområde	8
4.2 Sikkerhedsstillelse.....	9
4.3 Kommandoforhold	9
4.4 Detailplanlægning for modtagelse af skib, som har behov for assistance	9
4.5 Oprettelse af kommandostade	9
4.6 Evakueringsplaner for truede områder, herunder angivelse af mulige midlertidige genhusningsområder.....	10
4.7 Modtagelse og behandling af tilskadekomne personer.....	10
4.8 Særlige kontaktpunkter.....	10
4.9 Bjærgningsfirmaer samt muligheder for bugseringsassistance inden for kommunens område	11
4.10 Særligt materiel til brandslukning	11
4.11 Særligt materiel til læsning/nødlæsning inden for kommunens område	11
4.12 Udbedringsfaciliteter såsom værfter, værksteder og kraner inden for kommunens område	11
4.13 Særligt materiel til olieinddæmning og olieopsamling	11
4.14 Områder til midlertidig deponerings af opsamlet olie	11
5 Miljøkonsekvensvurderinger	12
Appendix 1: Endeligt udpegede nødområder marts 2009	13
Appendix 2: Trinvis opbygget beredskab i forbindelse med anvendelse af nødområder	14
Appendix 3: Standard meldeprocedure i forbindelse med beslutning om anvendelse af et nødområde.....	15
Appendix 4: Operationelle anvisninger til VFK.....	16

1 Formål

Formålet med et nødområde er at tilvejebringe et sted, hvor et skib, som har behov for assistance, kan søge hen med henblik på forebyggende reparationer af en skade - om nødvendigt at omlade last eller bunkers - således at en yderligere forværring af dets situation undgås. Et nødområde kan være en ankerplads, et beskyttet farvand eller en havn.

Ved anvendelse af nødområderne kan skaden - herunder forureningsskaden - begrænses/forebygges.

Nødområder opdeles i

- *Nødområder for skibe med højt forureningspotentiale:* For et skib med behov for assistance, hvor der er stor risiko for, at skib eller dets last kan forurene havet med olie eller andre miljøskadelige stoffer, eller hvor der er brand og risiko for udslip af giftige dampe.
- *Nødområder for skibe med lavt forureningspotentiale:* For et skib med behov for assistance, hvis last ikke indebærer en risiko for olieforurening af hav eller kyst eller forurening med andre skadelige stoffer.

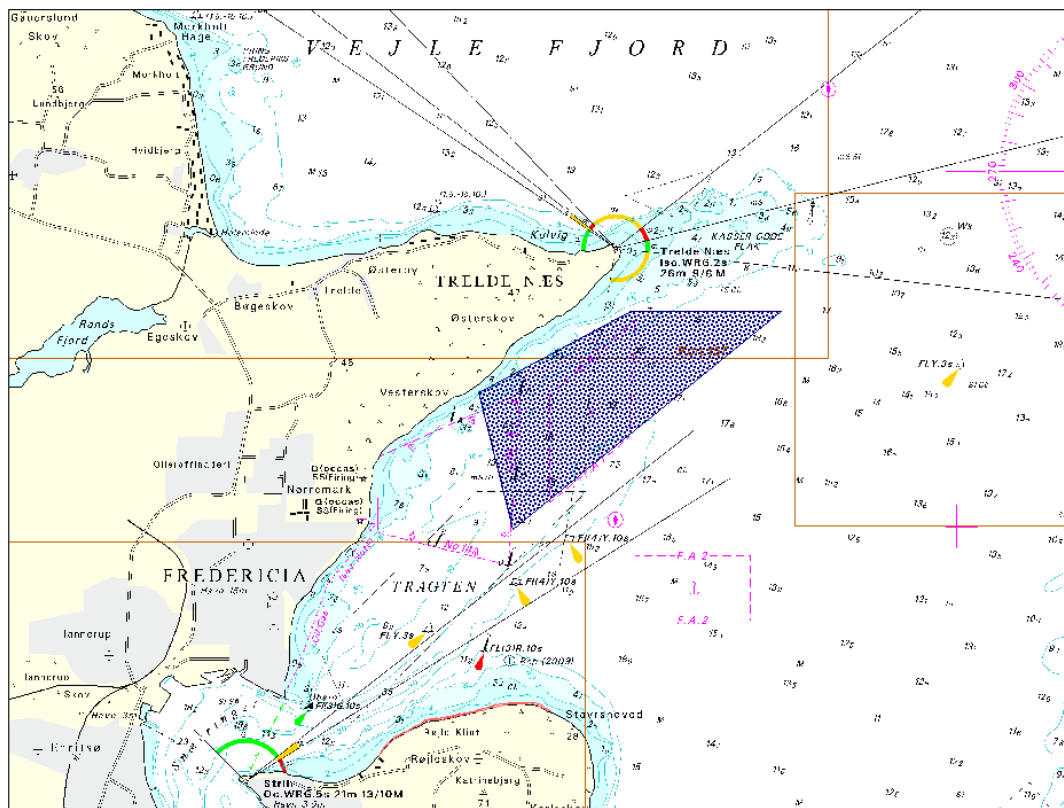
Der er for dansk område i første omgang udpeget i alt 13 nødområder til brug for anvisning af skibe med behov for assistance, som har et højt forureningspotentiale.

Endvidere er der udpeget i alt 8 nødområder, som kan anvendes i tilfælde, hvor der er tale om skibe med behov for assistance, som har et lavt forureningspotentiale. **Et af disse er Tragten.**

I tilfælde af at en forureningshændelse skulle indtræffe, kan adskillige kommuner med kyststrækninger til Lillebælt blive berørt. Disse kommuner er ud over Fredericia primært kommunerne Vejle, Hedensted, Nordfyn og Middelfart. Fredericia Kommune er i denne forbindelse blevet udpeget som "repræsentativ kommune" for disse kommuner i relation til det nævnte nødområde, jf. pkt. 2.4.

Kort over nødområde Tragten kan ses nedenfor. Kort over de endeligt udpegede 21 nødområder findes i appendix 1.

Tragten Nødområde



Habitatområder er skraverede med rød. Nødområdet er angivet med blå markering.

Position for nødområdet:

- 55°36.18'N 09°49.23'E
- 55°36.94'N 09°51.74'E
- 55°36.94'N 09°54.22'E
- 55°34.91'N 09°49.79'E

2 Ansvarlige myndigheder

2.1 Værnsfælles Forsvarskommando

Værnsfælles Forsvarskommando¹ (VFK) er ansvarlig myndighed for udarbejdelse af nødvendige procedurer, der skal finde anvendelse, når der kan blive tale om, at et skib, som har behov for assistance, skal tillades eller afvises adgang til et nødområde. VFK er endvidere ansvarlig myndighed for modtagelse og håndtering af opkald fra skibe, som har behov for assistance.

2.2 Maritime Assistance Service

Maritime Assistance Service (MAS), der er en integreret del af VFK, har som primær opgave at fungere som forbindelsesled til skibsføreren på et skib, som har behov for assistance, og træffer afgørelse om tilladelse eller afvisning af adgangen til et udpeget nødområde for det skib, som har behov for assistance.

MAS fungerer endvidere som kontaktpunkt ved informationsudveksling mellem skib og respektive myndigheder og i forbindelse med maritime bjærgningsoperationer.

2.3 Skibsføreren

Skibsføreren på et skib, som har behov for assistance, er ansvarlig for at analysere skibets situation samt videreformidle oplysninger til MAS.

2.4 Kommunerne

Kommunerne er ansvarlige for udarbejdelse af passende beredskabstiltag samt udarbejdelse af beredskabsplan efter havmiljølovens § 35, stk. 1 og 2.

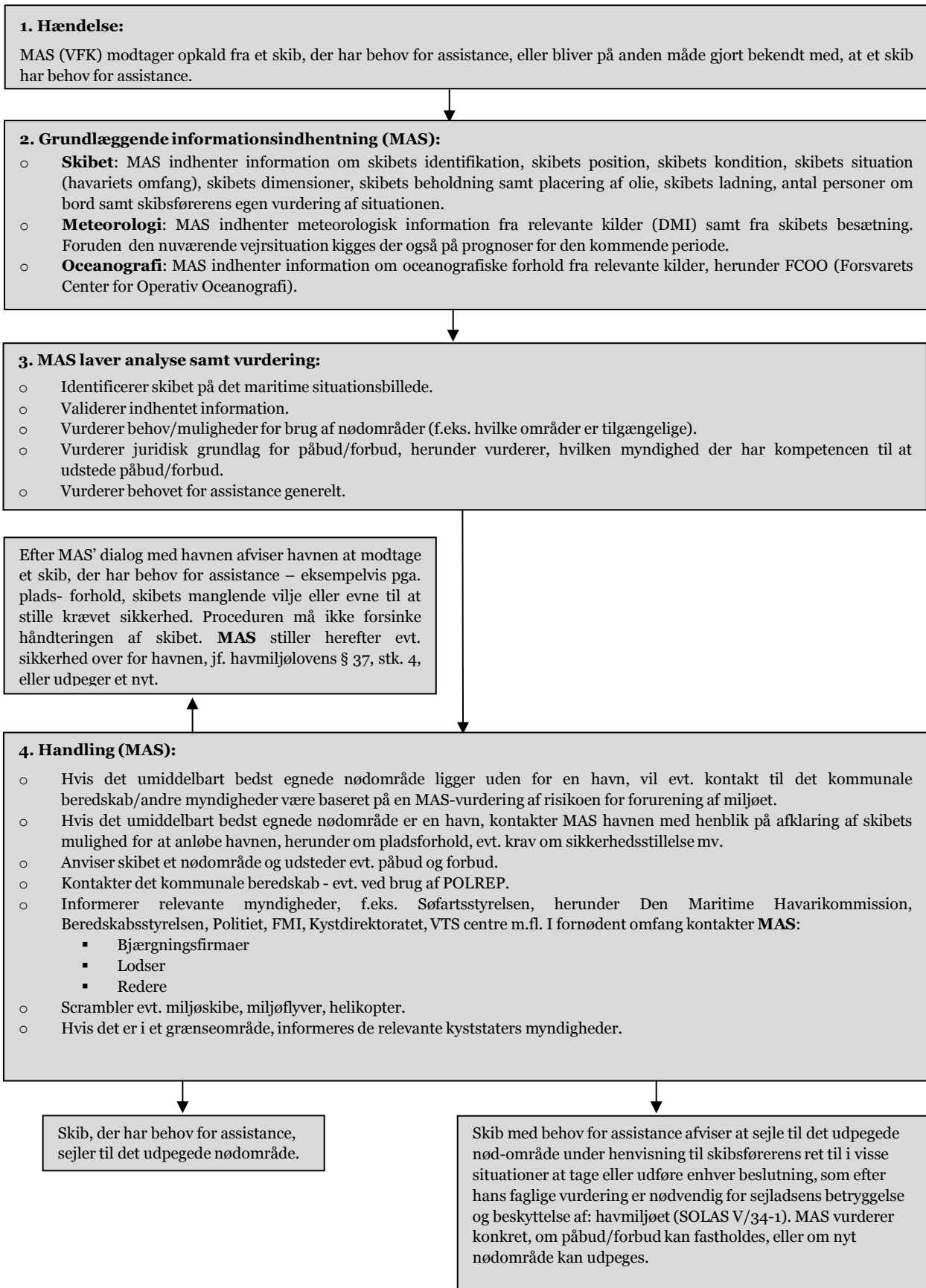
For nødområde Tragten i Lillebælt er Fredericia Kommune udpeget som ”repræsentativ kommune”, hvilket bl.a. indebærer, at kommunen er ansvarlig for orientering mv. af kommunerne Vejle, Hedensted, Nordfyn og Middelfart om al aktivitet og kommunikation mv., der modtages i kommunen med relation til anvendelse af nødområdet Tragten.

2.5 Havnene

Havnene er - efter instruks fra det kommunale beredskab - ansvarlige for udarbejdelse af en beredskabsplan efter havmiljølovens § 35, stk. 3.

Efterfølgende diagram viser beslutningsprocessen for modtagelse af skibe, som har behov for assistance.

¹ Tidligere Søværnets Operative Kommando (SOK)



3 Beredskabsgrader og meldesystem

I forbindelse med VFK/MAS' overvejelser om valg af nødområde for et skib, som har behov for assistance, kan det i visse tilfælde være hensigtsmæssigt at anvende et enkelt og hurtigt rapporteringssystem. Denne rapportering kan ske i forbindelse med første kontakt fra VFK/MAS til relevante politikredse med henblik på videreformidling til den/de af nødområdet berørte kommune/kommuner etc. efter de i politikredsens beredskabsplan anførte retningslinjer og til information til disse myndigheder om ændringer i den konkrete hændelse.

Rapporteringssystemet opererer med 3 beredskabsgrader og er struktureret som det gældende POLLution REPorting System (POLREP), der i forbindelse med internationalt samarbejde om forureningsbekæmpelse på havet er vedtaget som standard rapporteringssystem til brug for hurtig orientering af relevante kyststater i tilfælde af forurening af havet med olie og andre skadelige stoffer.

Som identifikation af de 3 beredskabsgrader i forbindelse med systemets anvendelse for iværksættelse af et nødområde anvendes betegnelserne TIER 1, TIER 2 og TIER 3, idet det bemærkes, at disse betegnelser i dette særlige rapporteringssystem angiver graden af risiko for forurening og/eller forureningens omfang i forbindelse med et skibs adgang til et nødområde. Rapporteringssystemet vil derfor fortrinsvis bringes i anvendelse, når der udvælges et nødområde for et skib med højt forureningspotentiale.

Der er således etableret en standard meldeprocedure, der afspejler nævnte beredskabsgrader ved meldinger fra VFK til de relevante politikredse. For Fredericia og andre berørte kommuners vedkommende af Sydøstjyllands Politi - med henblik på informering til Fredericia Kommune som "repræsentativ kommune" for øvrige berørte kommuner efter de i politikredsens beredskabsplan anførte retningslinjer.

Rapporteringssystemets 3 beredskabsgrader er beskrevet i appendix 2. Eksempel på aktiverings-/informationsmelding (POLREP) findes i appendix 3.

4 Supplerende bestemmelser og retningslinjer

4.1 Myndighedernes valgmuligheder for at give/nægte adgang til nødområde

Skibe har ikke en ubetinget ret til at søge et nødområde, men havmiljølovens §§ 42 a og 43 kan anvendes til at meddele påbud til et skib, som har behov for assistance, om at søge til et nødområde. Det kan ske i situationer, hvor der fra et skib er sket eller er fare for, at udtømning/udledning kan forekomme, samt i situationer, hvor indgreb er nødvendige for at bekæmpe forurening af havet.

Det skal i ovennævnte forbindelse oplyses følgende om SOLAS konventionens regel V/34-1 og skibsførerens skøn: Såfremt skibsføreren ikke finder det forsvarligt at følge et sådant påbud vil vedkommende have mulighed for at afvige fra dette. Danmark har ratificeret SOLAS konventionen og er dermed forpligtiget i overensstemmelse hermed.

Når en sådan situation opstår, retter MAS/VFK henvendelse til det lokale redningsberedskab under den relevante kommunalbestyrelse og politiet, der har kompetencen på land. Afgørelsen om anvisning eller afvisning af et skib til det aktuelle nødområde vil herefter blive truffet efter samråd med de involverede parter, herunder de berørte havne. Til brug for MAS/VFK's vurderinger af mulighederne for at anvende et nødområde er der udarbejdet sammenfattende: Operationelle anvisninger til VFK for hvert nødområde, som vist i appendix 4.

Anvisninger i form af mundtlige påbud udstedt af miljøministeren eller MAS/VFK i henhold til havmiljølovens §§ 42 a, stk. 4 og 43, stk. 4, skal snarest muligt følges op af et skriftligt påbud. Det er hovedreglen, at skibene følger VFK's påbud uden protest.

Indgreb i form af påbud om og forbud mod anvendelse af et nødområde over for udenlandske skibe, der befinder sig i den eksklusive økonomiske zone, kan kun ske, såfremt der fra skibet er sket eller er fare for udtømning eller udledning.

Det må antages, at de fleste udenlandske skibe, som har behov for assistance, vil følge VFK's anvisninger i så henseende.

Den kompetente myndighed kan imidlertid afvise at give et skib adgang til et nødområde, ligesom havnene ikke har en ubetinget modtagepligt for skibe, som har behov for assistance, jf. § 15 i Standardreglement for Overholdelse af Orden i Danske Erhvervshavne. Havnene har derfor heller ikke nogen forpligtelse til f.eks. at skulle friholde en kajplads til brug i situationer med skibe, som har behov for assistance.

Såfremt et nødområde anvendes ud over de grænser, der er skitseret i nødområdeplan, skal det ske med udgangspunkt i MAS' oplysninger om manglende evne til navigation, tab af maskinkraft og hermed manglende evne under de givne vejrforhold til ved egen kraft at ændre position uden overhængende fare for tab af menneskeliv og risiko for forurening af større havområder og kyster.

I medfør af havmiljølovens § 43 c, stk. 1, kan miljøministeren herudover udstede forbud mod, at et skib anløber danske havne, såfremt skibet afsejler eller fortsætter sin sejlads trods et sejladsforbud efter § 42 a, eller skibet undlader at anløbe et reparationsværft. Bestemmelsen kan være relevant i en situation, hvor et skib, som har behov for assistance, vil søge til et nødområde beliggende i en havn i strid med et forbud meddelt efter § 42 a.

4.2 Sikkerhedsstillelse

Efter standardreglementet for havne kan havnene kræve sikkerhedsstillelse fra skibene for eventuelle udgifter, som følge af at havnen modtager skibet. Miljøministeren har efter havmiljølovens § 37, stk. 4. mulighed for at stille sikkerhed over for havne, der er udpeget som nødområder, herunder midlertidige udpegede nødområder, for udgifter de måtte afholde ved at modtage skibe med behov for assistance. Kompetencen er i medfør af havmiljølovens § 48 delegeret til Værnsfælles Forsvarskommando, der er ansvarlig for anvisning af skibe til nødområder.

Det kan i praksis være vanskeligt at opnå sikkerhedsstillelse fra skibet.

For at sikre, at Værnsfælles Forsvarskommando kan anvise skibe med behov for assistance til en havn, der er udpeget som nødområde, og med henblik på at havnen kan få sikkerhed for dækning af sine evt. udgifter herved er ovennævnte hjemmel indsat i havmiljøloven.

Det bemærkes, at muligheden for at stille sikkerhed alene forudsættes anvendt i de tilfælde, hvor det viser sig, at et skib med behov for assistance ikke kan eller vil stille sikkerhed for de udgifter, havnen måtte afholde ved at modtage et skib med behov for assistance. Det vil sige, at det, forinden der stilles sikkerhed efter den foreslåede bestemmelse, skal være forsøgt at opnå sikkerhedsstillelse hos skibets reder/ejer og forsikringsselskab.

4.3 Kommandoforhold

I forbindelse med aktivering af nødområdet fordeler de regionale ansvarsområder sig således:

- Teknisk indsatsledelse: Kommunal indsatsleder fra Fredericia Kommune.
- Koordineret indsatsledelse: Sydøstjyllands Politi.

Den kommunale indsatsleder varetager dog kun indsatsen på land, i havne og i de kystnære områder.

4.4 Detailplanlægning for modtagelse af skib, som har behov for assistance

Det kommunale beredskab skal sikre, at der eksisterer planer for modtagelse af det skib, som har behov for assistance, herunder hvilken plads i havnen skibet kan anvises, samt hvilket udstyr der skal være til rådighed med henblik på minimering af eventuelle skader.

4.5 Oprettelse af kommandostade

I forbindelse med anvendelse af nødområdet kan det være nødvendigt for politiet at oprette et fælles kommandostade til brug for den herved etablerede kommandostruktur. Dette kommandostade vil ikke nødvendigvis være sammenfaldende med en designeret kommandopost som beskrevet i planen for sanering af kyster og strande samt havne.

Kommandostadet i denne forbindelse påtænkes oprettet i Fredericia Kommune på en konkret vurdering af, hvor det må forventes, at der sker et udslip.

4.6 Evakueringsplaner for truede områder, herunder angivelse af mulige midlertidige genhusningsområder

Overvejelser om sikkerhedsafstand, afspærring og varsling, f.eks. foranlediget af udslip af giftige dampe, kraftig røgudvikling, brand eller eksplosionsfare fra/i skib, som har behov for assistance, drøftes med politiet og den kommunale indsatsledelse.

Evakuering af et forureningstruet område gennemføres ved politiets foranstaltning.

I forbindelse hermed har Fredericia Kommune udpeget følgende faciliteter til brug for midlertidig genhusning af evakuerede personer: Ingen oplysninger.

Forplejningen af evakuerede personer kan som hovedregel foregå via storkøkkener og via køkkener i større uddannelsesinstitutioner såsom: Ingen oplysninger.

4.7 Modtagelse og behandling af tilskadekomne personer

Modtagelse og behandling af tilskadekomne personer kan inden for kommunens område finde sted på følgende faciliteter: Ingen oplysninger.

4.8 Særlige kontaktpunkter

Myndighed/Funktion	Kontaktmuligheder inden for normal arbejdstid	Kontaktmuligheder uden for normal arbejdstid
Sydøstjyllands Politi	Tlf.: 76 28 14 48 (Politigården i Horsens)	Døgnbetjent
Fyns Politi	Tlf.: 66 14 14 48 (Politigården I Odense)	Døgnbetjent
Vagthavende indsatsleder i:		
Fredericia Kommune	Tlf.: 72 10 70 80	Døgnbetjent
Nordfyn Kommune	Tlf.: 20 63 08 91	Døgnbetjent
Middelfart Kommune	Tlf.: 70 20 47 01	Døgnbetjent
Vejle Kommune	Tlf.: 76 81 28 50	Døgnbetjent
Hedensted Kommune	Tlf.: 76 81 28 50	Døgnbetjent
Kommuner:		
Fredericia Kommune	Tlf.: 72 10 70 00	Tlf.: 72 10 70 80
Nordfyns Kommune	Tlf.: 64 82 82 82	-
Middelfart Kommune	Tlf.: 88 88 55 00	-
Vejle Kommune	Tlf.: 76 81 00 00	-
Hedensted Kommune	Tlf.: 79 75 50 00	-
Miljøcenter Ribe	Tlf.: 72 54 35 00	-
Miljøcenter Odense	Tlf.: 72 54 45 00	-
Værnsfælles Forsvarskommando	Tlf.: 7285 0370	Døgnbetjent

Forsvarets Operationscenter, Maritime Assistance Service (MAS)	E-mail: mas@sok.dk Hjemmeside: www.forsvaret.dk	
Beredskabsstyrelsen	Tlf.: 45 90 60 00 E-mail: brs@brs.dk Hjemmeside: www.brs.dk	Døgnbetjent
Beredskabsstyrelsen Sydjylland	Tlf.: 73 52 74 00 E-mail: brssj@brs.dk Hjemmeside: www.brs.dk/brssj	Døgnbetjent
Den Maritime Havarikommission	Tlf.: 72 19 63 00 (Hverdage kl. 9-15) E-mail: sfs@dma.dk Hjemmeside: www.dmaib.dk	Tlf.: 23 34 23 01 (24 timer)

4.9 Bjærgningsfirmaer samt muligheder for bugseringsassistance inden for kommunens område

Ingen oplysninger.

4.10 Særligt materiel til brandslukning – herunder brandslukningsfartøjer og andre specialfartøjer inden for kommunens område, som ikke er omfattet af pkt. 4.9

Ingen oplysninger.

4.11 Særligt materiel til læsning/nødlæsning inden for kommunens område

Ingen oplysninger.

4.12 Udbedringsfaciliteter såsom værfter, værksteder og kraner inden for kommunens område

Ingen oplysninger.

4.13 Særligt materiel til olieinddæmning og olieopsamling

Oplysninger om placering, type og mængder af særligt specialudstyr findes i kommunens beredskabsplan for sanering af kyster og strande samt havne i tilfælde af olie- og kemikalieforurening.

ADP, Dansk Shell og Fredericia Kommune har et beredskab til dækning af oliespild i havne og de kystnære strækninger.

4.14 Områder til midlertidig deponerings af opsamlet olie

Oplysninger om områder til midlertidig deponering af opsamlet olie (se 4.13).

5 Miljøkonsekvensvurderinger

I det efterfølgende er der foretaget en sammenfattende vurdering af de mulige miljømæssige risici og konsekvenser, såfremt der sker udslip og forurening i forbindelse med anvisning af skibe til nødområdet.

Tragten er endeligt udpeget som nødområde for skibe med lavt forureningspotentiale.

Tragten er det eneste nødområde udpeget i forbindelse med besejlingen af Lillebælt. Med dybder på mellem 10 og 20 meter kan området anvendes til anvisning af skibe af varierende størrelse.

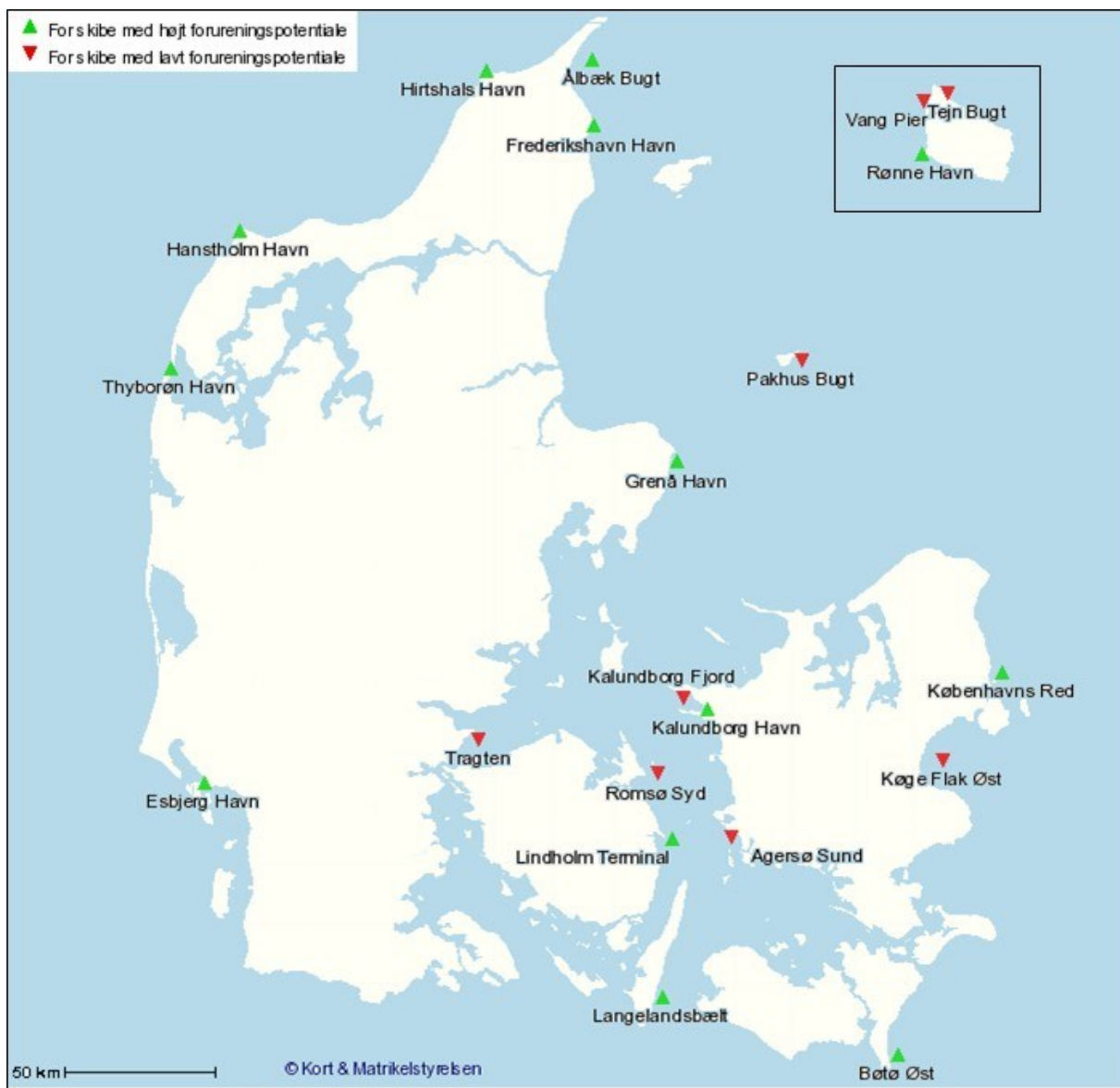
A/S Dansk Shell, ADP, Raffinaderiet og Havnen i Fredericia har udstyr til bekæmpelse af olieforurening.

Ved de fremherskende vindforhold er de internationale beskyttelsesområder, der kan blive berørt af et eventuelt udslip beliggende langs Fyns nordkyst samt på nordsiden af Vejle Fjord. De internationale beskyttelsesområder i Horsens Fjord og den sydligere del af Lillebælt er beliggende i afstande, som antages at ligge udenfor påvirkningsfeltet af et eventuelt udslip.

De nærliggende kyster på både Jyllands- og Fynssiden er ikke alle steder tilgængelige, og oprensning af forurening på kysten vil nogle steder være besværlig.

Den sammenfattende vurdering er, at Tragten er det mest velegnede område til udlægning af et nødområde i Lillebælt for skibe med lavt forureningspotentiale. Andre positioner vil ud fra et naturbeskyttelseshensyn være mere problematiske. Som en del af den vurdering, at Tragten er velegnet som nødområde indgår muligheden for at anvende beredskabsudstyr fra raffinaderiet i Fredericia i tilfælde af udslip.

Appendix 1: Endeligt udpegede nødområder marts 2009



Appendix 2: Trinvis opbygget beredskab i forbindelse med anvendelse af nødområder

Kode for beredskabsgruppe	Situationsvurdering	Stabsbemanning	Materieltiltag
TIER 1	Nødområder ønskes benyttet henset til en truende, men endnu ikke opstået forurening fra et havareret skib grundet herskende eller forventede vejrforhold eller andre forhold, der vil kunne forværre havaristens tilstand og dermed øge risikoen for forurening, og hvor ophold i et nødområde vil reducere denne risiko	Den designerede indsatsstab og andre relevante personer/myndigheder orienteres løbende af miljøvagten, og indsatsstaben går i muligt og relevant omfang på 2 timer varsel	Depotpersonale og andre relevante personer/enheder med relation til kommunal bekæmpelsesindsats orienteres og går i muligt og relevant omfang på 2 timers varsel
TIER 2	Nødområdet ønskes benyttet henset til en opstået skade på et havareret skib med begrænset forurening til følge, men hvor forureningens omfang kan effektivt begrænses og stabiliseres gennem forskellige foranstaltninger eksempelvis losning af det havarede skib inden for nødområdet	Den designerede indsatsstab og andre relevante personer/myndigheder alarmeres og møder i relevant omfang i det udpegede kommandostade	Depotpersonale og andre relevante personer/enheder med relation til kommunal bekæmpelsesindsats møder i fornødent omfang for iværksættelse af beskyttelse af særligt truede områder (eks. gennem udlægning af spærringer) i rimeligt omfang set i relation til forureningens øjeblikkelige omfang og forventede spredning. Indsatsen foregår i koordination med det statslige beredskabs foranstaltninger
TIER 3	Nødområdet ønskes benyttet til forventede totalforlis eller indtruffen forurening af betydeligt omfang i havaristens nuværende position med mulighed for totalforlis og/eller yderligere forurening af betydeligt omfang i fald havaristen ikke forlægges til nødområde	Den designerede indsatsstab og andre relevante personer/myndigheder alarmeres og møder omgående i det udpegede kommandostade	Depotpersonale og andre relevante personer/enheder med relation til kommunal bekæmpelsessituation møder omgående for iværksættelse af beskyttelse af truede områder (eks. Udlægning af spærringer) i henhold til den kommunale beredskabsplans prioriteringsliste. Indsatsen foregår i koordination med det statslige beredskabs foranstaltninger

Appendix 3: Standard meldeprocedure i forbindelse med beslutning om anvendelse af et nødområde

PRIORITET

FRA

TIL

TIDSGRUPPE:

POLREP

1. AKTIVERING AF NØDOMRÅDE (navn) MED BEREDSKABSGRAD (subsidiært skibshavariets karakter)
2. HAVARISTS NAVN
3. HAVARISTS NUVÆRENDE POSITION
- 4 FORVENTET ANKOMSTTIDSPUNKT AF HAVARIST TIL NØDOMRÅDET
- 5 SÆRLIGE OPLYSNINGER HERUNDER HAVARISTS INDHOLD AF FORURENENDE STOFFER SAMT OM BEHOV FOR ASSISTANCE TIL HAVARIST VED ANKOMST TIL NØDOMRÅDET

Eksempel:

HASTER

Fra Værnsfælles Forsvarskommando

Til Fredericia Kommunes beredskabsvagt via Sydøstjyllands Politi

141600 juli.

POLREP

1. **Aktivering af nødområde Tragten for modtagelse af bulkcarrier med svigt af hjælpemotorer og styremaskine. Beredskabsgrad TIER 2**
2. **ORION AF KLEIPEDA**
3. **NN sømil nord af Æbelø**
4. **xxx lokal tid**
5. **150 tons svær brændselolie**

Appendix 4: Operationelle anvisninger til VFK

Det forudsættes, at der i situationer, hvor der foretages anvisning af skibe, der anmoder om assistance til nødområdet, skal indhentes oplysninger om dagsaktuelle observationer og 7-døgnspregninger vedrørende vind-, strøm- og isforhold. De vejrtilstande, der beskrives i det følgende, er baseret på statistiske data vedrørende fremherskende vejrforhold over en årrække, som kun kan anvendes ved en generel karakteristik af området som udgangspunkt for et generelt skøn af de miljømæssige risici.

Position for nødområdet:

55°36.18'N 09°49.23'E

55°36.94'N 09°51.74'E

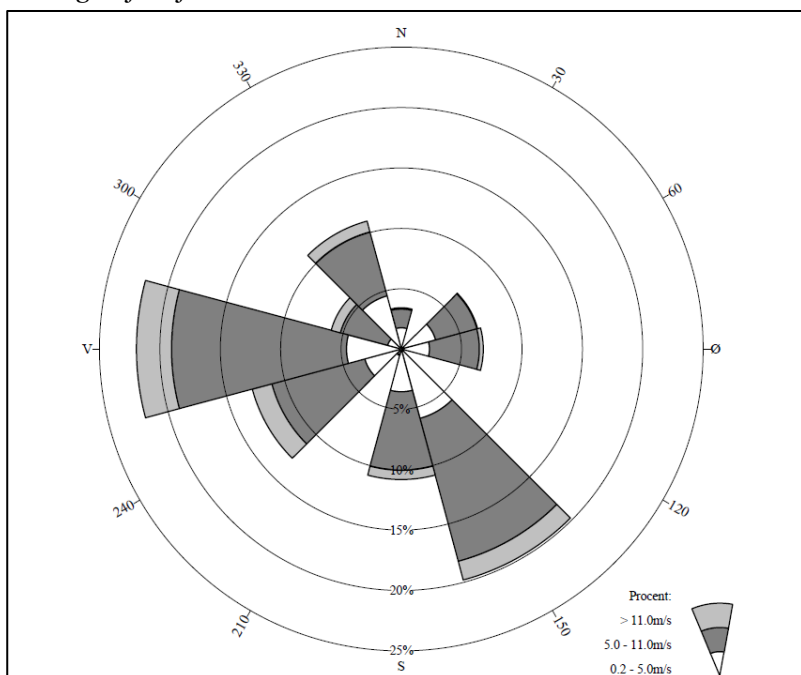
55°36.94'N 09°54.22'E

55°34.91'N 09°49.79'E

Fremherskende vindforhold

De fremherskende vindforhold er registreret ved Bågø Fyr syd for Tragten, hvor de fremherskende vindretninger er fra vest og syd-sydøst.

Det vil således oftest være vindretninger rettet mod Fyns nordkyst eller med retning mod Trelde Næs og Vejle Fjord.



Vindrose Bågø Fyr. 55° 18' N, 09° 48' E Stationsbasis: 2 m.o.h. Kilde: DMI.

Strømforhold

Strømforholdene i Tragten kan være skiftende både med hensyn til retning og hastighed.

Dybgang

Vanddybderne i området varierer mellem ca. 10 og 20 meter. Nødområdet kan således anvendes til anvisning af skibe af meget varierende størrelse og dybgang.

Skibes maksimale længder

Nødområdet ligger i et nogenlunde åbent havområde, og der er principielt ikke begrænsninger på, hvor lange skibe, der kan anløbe nødområdet.

Bundforhold

I området mellem Fredericia og Fyns Hoved er der områder med blød bund.

Kystens karakteristika

Stranden på den sydøstlige side af Trelde Næs, der ligger i umiddelbar nærhed af nødområdet, er der klint og stenstrand på hele strækningen fra spidsen af Trelde Næs til Fredericia. Stranden er ikke umiddelbart tilgængelig for køretøjer. Dog findes skovveje eller stier (på næsset), som fører ned til stranden. Ud for den gamle del af Fredericia (fæstningsbyen) er der adgangsveje til stranden.

Strandene længere syd på (ved Lillebælt) er en blanding af stejle klinte, stenstrand, flade strande og strandenge. De fleste steder vil det dog være muligt at komme frem med terrængående køretøjer.

Strandene langs den jyske østkyst og den fynske nordkyst er generelt tilgængelige. Især den jyske kyst har dog en del strandengsområder uden direkte vejpassage. Nærområdet indeholder desuden lavvandede områder, delvist overskyllede områder og strandenge på enkelte øer og banker, der ikke er umiddelbart tilgængelige.

Perioder, hvor nødområdet ikke er tilgængeligt

Nødområdet er generelt tilgængeligt.

Beskyttede områder og risikovurdering

Området er endeligt udpeget som nødområde for skibe med lavt forureningspotentiale.

Der er betydelig afstand til de internationale naturbeskyttelsesområder langs nordkysten af Fyn, langs nordsiden af Vejle Fjord og havområdet ud for Horsens Fjord samt det sydlige Lillebælt. Disse områder antages, kun at kunne blive påvirket af et eventuelt udslip under ekstreme vejrforhold. Det vil i værste fald være bestående af havfugle samt flora og fauna på rev og lavvandede områder, der vil blive udsat. De mest sårbare tidspunkter af året er vinter og forår.

Anvisning af skibe ved fremherskende vindforhold:

Vind fra vest eller syd-sydøst. Anvisning af skibe med lavt forureningspotentiale.

Jan.	Feb.	Mar.	Apr.	Maj	Juni	Juli	Aug.	Sep.	Okt.	Nov.	Dec.

Anvisning af skibe under værst tænkelige forhold:

Kraftig vind og strøm fra alle retninger. Anvisning af skibe med lavt forureningspotentiale.

Jan.	Feb.	Mar.	Apr.	Maj	Juni	Juli	Aug.	Sep.	Okt.	Nov.	Dec.

Kriterier for vurderinger af risiko:

- Afstande til internationale beskyttelsesområder
- Adgang til kysten og oprensningmulighederne
- Spættet sæl og gråsæl
- Overvintrende havfugle samt ynglende vadefugle og terner
- Muligheden for indsættelse af beredskabsudstyr fra raffinaderiet i Fredericia

Der er ikke i denne vurdering taget hensyn til marsvin, som forekommer i området året rundt. Marsvin antages at forlade området i tilfælde af forureningshændelser.

	Høj risiko
	Nogen risiko
	Lav risiko