

CARLSBERG SUPPLY COMPANY DANMARK A/S

## STØJHANDLINGSPLAN

TEKNISK NOTAT

ADRESSE COWI A/S  
Vestre Stationsvej 7  
5000 Odense C

TLF +45 56 40 00 00

FAX +45 56 40 99 99

WWW cowi.dk

## INDHOLD

1	Indledning	2
2	Støjberegning	2
2.1	Beregningspunkter	2
2.2	Beregningsresultat	3
3	Vurdering af støjberegning	5
4	Planlægning	5
5	Fremtidig udvidelse/ændringer	5
6	Vurdering af væsentlige støjkloder	6
6.1	Berørte ejendom – Vestre Kobbelvej 41	6
6.2	Aktiviteter og betydende støjkloder omkring banen	7
6.3	Støjreduktion omkring baneterrænet	9
6.4	Resultat efter støjreduktioner omkring baneterrænet	10
6.5	Økonomiske forhold ved baneterræn	11
7	Ansøgning om lempede støjgrænseværdier	12
8	Støjhandlingsplan	12

PROJEKTNR.

A129431

DOKUMENTNR.

VERSION

6

UDGIVELSESDATO

11-10-2023

BESKRIVELSE

UDARBEJDET

MN/LFL

KONTROLLERET

SP

GODKENDT

LFL

## 1 Indledning

COWI har sammen med Carlsberg Supply Company Danmark A/S (Carlsberg) revideret enkelte støjkilder og driftsforudsætninger i støjmodellen for bryggeriet, Vestre Ringvej 110, Fredericia.

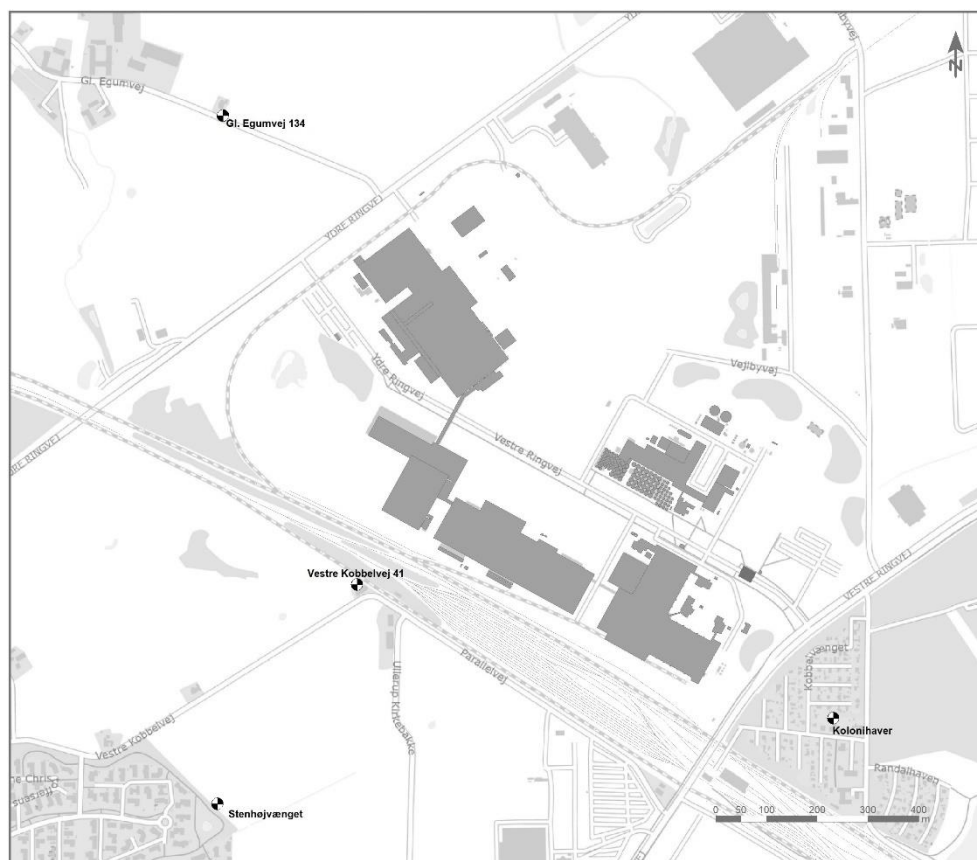
Der er bl.a. ændret lidt på antallet af interne transporter med lastvogne samt tilføjet enkelte nye støjkilder og udført nye målinger af kildestyrker. Driftstiden for knusning af dåser ved læsk er reduceret og der er tilføjet et tilsvarende anlæg ved Kapselvej.

Fredericia Kommune har ønsket at få tilføjet et nyt referencepunkt (Vestre Kobbelvej 41) i forhold til beregning og vurdering af støjen fra bryggeriet.

## 2 Støjberegning

### 2.1 Beregningspunkter

Efter aftale med Fredericia Kommune skal beregningerne af støjudbredelsen fra bryggeriet nu udføres i fire referencepunkter som vist på nedenstående figur (ift. tidligere tre referencepunkter).



Figur 1 Placering af beregningspunkter jf. aftale med Fredericia Kommune.

Af nedenstående tabel fremgår beskrivelse af beregningspunkter, ca. afstande til virksomheden, støjgrænseværdier og beregningshøjde over terræn.

Tabel 1 Anvendte beregningspunkter.

Beregningspunkt	Beskrivelse	Støjgrænse	Afstand	Højde
Gl. Egumvej 134	Bolig i åbent land	55/45/40	~ 400 m	1,5 m
Kolonihaver	Rekreativt område	50/45/40	~ 250 m	3,0 m <sup>1</sup>
Stenhøjvænget	Boligområde tæt-lav	45/40/35	~ 700 m	1,5 m
Vestre Kobbelvej 41	Bolig i åbent land	55/45/40	~ 110 m	1,5 m

## 2.2 Beregningsresultat

Der er udført nye støjberregninger med en opdateret version (8.2 / 02-08-2022) af SoundPLAN.

Støjberregningerne er foretaget for hverdage, lørdag og søndag i dag-, aften- og natperioden.

De totale lydtrykniveauer  $L_{Aeq}$  korrigeret for driftstid er beregnet til de i nedenstående tabeller viste værdier (grøn: overholdelse; gul: indenfor usikkerhed; rød: overskridelse). For hverdage er medtaget den beregnede maksimalværdi af støjen i natperioden kl. 22-07. Der vil lørdag og søndag fås samme maksimalværdi af støjen i natperioden.

Hverdag:

Tabel 2 Beregningsresultat ( $L_{Aeq}$ ) i dB(A), referenceperiode er angivet i parentes samt  $L_{pAmax}$  beregnet for natperioden.

Beregningspunkt	Dag	Aften	Nat	$L_{pAmax}$ kl. 22-07
	kl. 07-18 (8 timer)	kl. 18-22 (1 time)	kl. 22-07 (½ time)	
Gl. Egumvej 134	37,3	37,5	38,6	43,2
Kolonihaver	40,6	40,7	42,0	45,1
Stenhøjvænget	32,1	35,8	36,3	47,5
Vestre Kobbelvej 41	44,4	51,5	51,5	65,8

<sup>1</sup> For kolonihaverne udføres beregningerne efter aftale med Fredericia Kommune i det valgte punkt, 3,0 m over terræn.

Lørdag:

Tabel 3 Beregningsresultat ( $L_{Aeq}$ ) i dB(A), referenceperiode er angivet i parentes.

Beregningspunkt	Formiddag	Eftermiddag	Aften	Nat
	kl. 07-14 (7 timer)	kl. 14-18 (4 timer)	kl. 18-22 (1 time)	kl. 22-07 (½ time)
Gl. Egumvej 134	37,4	37,3	38,0	38,7
Kolonihaver	39,9	40,0	40,5	41,4
Stenhøjvænget	31,9	30,7	35,9	36,1
Vestre Kobbelvej 41	44,7	40,2	51,5	51,5

Søndag:

Tabel 4 Beregningsresultat ( $L_{Aeq}$ ) i dB(A), referenceperiode er angivet i parentes.

Beregningspunkt	Dag	Aften	Nat
	kl. 07-18 (8 timer)	kl. 18-22 (1 time)	kl. 22-07 (½ time)
Gl. Egumvej 134	37,4	38,0	38,7
Kolonihaver	39,9	40,5	41,4
Stenhøjvænget	31,9	35,9	36,0
Vestre Kobbelvej 41	44,4	51,5	51,5

Ovenstående resultater indeholder ikke tillæg for støjens indhold af tydeligt hørbare toner eller impulser.

Det er subjektivt vurderet, at støjen i beregningspunkterne ikke indeholder tydeligt hørbare rene toner eller impulser, som kan udløse et genetillæg på +5 dB. På grund af de relativt store afstande til beregningspunkterne og det forholdsvis høje baggrundsstøjniveau i området, vurderes det, at der ikke er tydeligt hørbare impulser i støjen ved naboerne. Virksomhedens støjbelastning  $L_r$  er derfor lig ovenstående støjniveauer ( $L_{Aeq}$ ).

### 3 Vurdering af støjberegning

Som det fremgår af ovenstående beregningsresultater, så vil der i beregningspunkterne ved Stenhøjvænget og kolonihaverne være et støjniveau som er 1-2 dB højere end grænseværdien i natperioden. Da dette ligger indenfor den udvidede usikkerhed (bestemt til 2-3 dB), vil grænseværdien ikke med 95 % sandsynlighed være overskredet og betragtes derfor som overholdt.

Ved Vestre Kobbelvej 41 vil støjniveauet i aften- og natperioden være henholdsvis 6,5 dB og 11,5 dB højere end støjgrænseværdien.

For at kunne overholde støjgrænseværdierne ved Vestre Kobbelvej 41 vil der være behov for at etablere støjreducerende foranstaltninger og derfor udarbejdelse af en handlingsplan for vurdering af gennemførelse af de tiltag der er mulige ift. tekniske løsninger og økonomiske omkostninger.

### 4 Planlægning

Virksomheden er i dag presset i forhold til sit støjmæssige råderum, idet støjgrænseværdierne netop kan overholdes når usikkerheden tages i betragtning.

Der er som sådan behov for at overvåge lokal planlægning af evt. nye støjfølsomme områder omkring virksomheden. Det skal derfor via kommunens planlægning sikres at de ydre rammer ikke ændres så virksomheden pålægges skærpede støjvilkår.

### 5 Fremtidig udvidelse/ændringer

Virksomheden er afhængig af et marked med varierende krav til transport og logistik. Der kan derfor være behov for udvidelse af aktiviteter og omlægning af transportformer (LogEx). De eksisterende transportaktiviteter medfører høje støjbidrag, og selvom støjen fra produktionsafdelingerne kan dæmpes, vil dette ikke kunne reducere støjen i omgivelserne væsentligt.

Der foreligger på nuværende tidspunkt planer om en ændret distribution som forventes at omfatte en øget vognpark hos Carlsberg i Fredericia og ny/ændret placering af læsseområder mv. Der vil som led heri ske en reduktion af bl.a. behov for transport via jernbanen, og måske også færre transporter af visse typer af lastvognstrailere mv. Dette er endnu ikke kendt.

Der vil derfor som led i denne støjhandlingsplan efterfølgende skulle udarbejdes en ny støjanalyse for at vurdere de støjmæssige konsekvenser af disse ændringer. Effekten forventes tidligst at blive i 2026. Derfor vil de støjreducerende tiltag også skulle tage denne ændring i logistik med i handlingsplanen.

## 6 Vurdering af væsentlige støjkloder

I det følgende gennemgås de enkelte områder/aktiviteter der bidrager til overskridelser/potentielle overskridelser i de udpegede 4 punkter (som aftalt med Fredericia Kommune).

### 6.1 Berørte ejendom – Vestre Kobbelvej 41

Den nu berørte ejendom på Vestre Kobbelvej 41 er beliggende umiddelbart i skel mod det sydligste spor for jernbanen Fredericia-Aarhus som vist på nedenstående figur.

Ejendommen er en beboelsesejendom med tilhørende garage/værksted beliggende i åbent land og med støjgrænser 55/45/40 dB for dag/aften/nat. Beregningspunktet er placeret på ejendommens udendørs areal, som ligger nordvest for bygningen.



Figur 2 Beliggenhed af ejendom ved Vestre Kobbelvej 41.

## 6.2 Aktiviteter og betydende støjkilder omkring banen

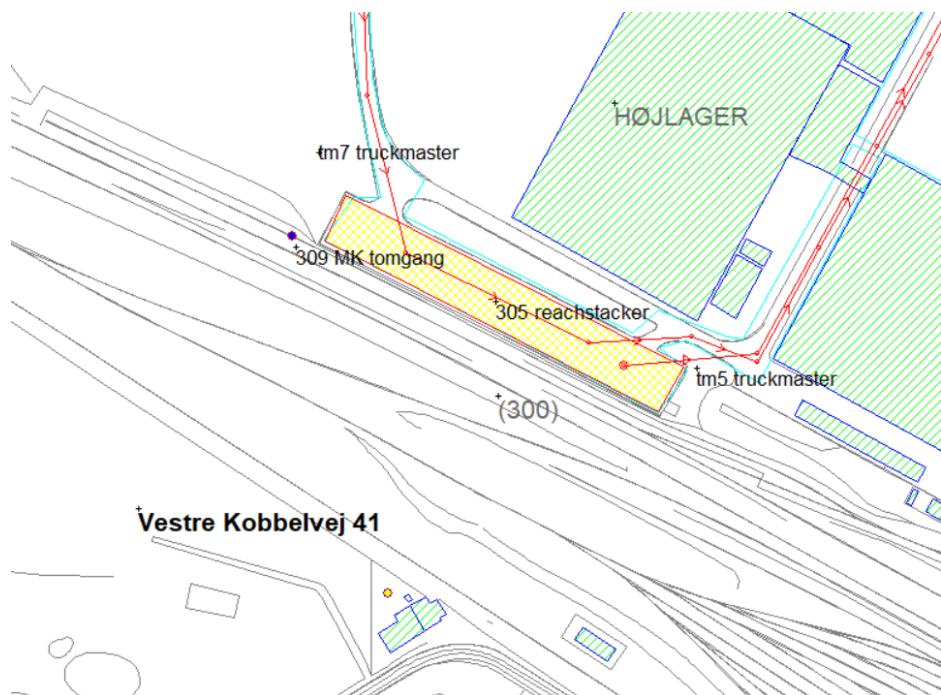
Nord for jernbanen ligger Carlsbergs terminalområde med tilhørende opstillingsspor for lastning og losning af lastvognstrailere på jernbanevogne.

Operation med lastning og losning af lastvognstrailere foretages med en reachstacker (KONECRANES SMV 4531). Lastvognstrailere køres til og fra området med terminaltraktor (Terberg). Lastvognstrailere losses og lastes til jernbanevogne der trækkes af et MK-lokomotiv, som imens holder i tomgang.



Figur 3 Lastning/losning af lastvognstrailere på jernbanevogne.

De betydende støjkilder er inddateret i støjmodellen som vist i nedenstående figur.



Figur 4 Støjkilder på terminalområde ved jernbanen.

Detaljerede beregningsresultater inkl. beregnede immissionsbidrag for de enkelte, mest betydende støjklider fremgår af nedenstående figur.

Carlsberg 2021 - RSPS1000.res: SPS hverdag

Run info | Single receiver | Details + graphics | Sources

Ref. pkt.:	Etage:	LAeq, 8h	LAeq, 1h	LAeq, 1/2h
Gl Egumvej 134	Stuen	37,3	37,5	38,6
Kolonihaver	Stuen	40,6	40,7	42,0
Stenhøjvænget	Stuen	32,1	35,8	36,3
▶ Vestre Kobbelvej 41	Stuen	44,4	51,5	51,5

Spectrum | 24h distribution | Source contribution | Mean propagation Leq | Mean propagation Lmax | Source contribution - 24h c

Støjkilde	Type	LAeq, 8h dB(A)	LAeq, 1h dB(A)	LAeq, 1/2h dB(A)	Lmax dB(A)	Atten. dB
▶ 305	Area	41,6	50,6	50,6	65,8	0
309	Point	31,2	40,2	40,2		0
tm7	Line	37,4	39,5	39,5		0
825	Point	32,1	32,1	32,1		0
9172	Line	14,8		29,9	33,1	0
824	Point	29,8	29,8	29,8		0
502	Point	24,7	27,7	27,7		0
9272	Line	12,4		26,6	33,1	0
Kond 1 - 101-101 Kølekondens	Area	26,0	26,0	26,0		0
Kond 2 - 102-102 Kølekondens	Area	23,6	23,6	23,6		0
813	Point	23,5	23,5	23,5		0
tm8-D1D2	Line	18,8	18,8	21,8		0
9241	Line	16,7		21,0		0
9182	Line	11,4		20,5		0

Figur 5 Resultat af støjberegning, immissionsbidrag pr. støjkilde.



### 6.3 Støjreduktion omkring baneterrænet

I de følgende underafsnit gennemgås de identificerede muligheder for støjreduktion.

#### 6.3.1 Støjafskærmning ved baneterrænet

Det vurderes ikke umiddelbart muligt at reducere støjen ved etablering af støjafskærmning på virksomhedens areal.

Ligeledes vil det ikke være muligt at etablere støjafskærmning ved virksomhedens skel, da der kræves adgang til jernbanen. Det vurderes ikke muligt at etablere støjskærme på jernbaneterrænet.

Et alternativt kunne være, at der etableres en støjskærm ved naboejendommen på Vestre Kobbelvej 41. Dette er dog vanskeligt da ejendommen ligger umiddelbart på top af skrånning ned mod jernbanen. Hvis der skal etableres støjafskærmning af ejendommens udendørs opholdsarealer, vil det kræve rydning af naboens eksisterende bevoksning i skel.

Da aktiviteten på baneområdet generelt vil medføre støjpåvirkning af naboer, bør der indgås en dialog med baneoperatør og Fredericia Kommune om evt. mulig fælles indsats.

#### 6.3.2 Støjdæmpning af kørende materiel

De mest betydende støjkilde er reach-stacker (305; LwA=105 dB), MK-lokomotiv (309; LwA=94 dB) og terminaltraktor (tm7; LwA=99 dB).

Det er via kontakt til leverandøren af reach-stacker oplyst, at det vil være muligt at støjdæmpe udstødning, begrænse motoromdrejninger indenfor bestemte tidsrum samt at reducere støjen fra hydrauliksystemet. Der forventes at kunne opnås en støjreduktion på ca. 7 dB.

MK-lokomotivet er vanskeligt at støjdæmpe, da støjen i tomgang emitteres fra store dele af maskinen. Årsagen til tomgangsdrift er hovedsageligt at kunne holde lufttryk på togets bremsesystem. Lokomotivet er eget af DB Cargo, og der skal derfor tages kontakt hertil for at undersøge om lokomotivet kan støjdæmpes.

Hvor meget støjen fra kørsel med terminaltraktor kan dæmpes, vides ikke men det vurderes at udstødning og motor kan dæmpes med 3-5 dB. Der findes i dag elektrisk drevne terminaltraktorer f.eks. Terberg YT-EV, som vil kunne reducere støjen fra kørsel med terminaltraktorer.

### 6.3.3 Ændring af driftsforhold på det kørende materiel

Transportmønstre for lastning og losning af lastvognstrailere på jernbanevogne kan meget vanskeligt ændres, da det afhænger af banedriften. Endvidere foretages beregning af støj i natperioden for den værste halve time, hvorfor mindre justeringer af transportmønstret vil være af begrænset betydning.

Det bør undersøges, hvorvidt der er behov for at lokomotivet kører i tomgang i løbet af hele perioden med lastning/losning af lastvognstrailere. Det bør undersøges om der evt. kan etableres tilslutning til ekstern kompressor og hermed alle forbundne sikkerhedsmæssige aspekter ved håndtering af godset på jernbanevogne.

## 6.4 Resultat efter støjreduktioner omkring baneterrænet

I nedenstående Figur 6 er vist resultat af støjregning med den forventede støjreduktion af kørende materiel som nævnt ovenfor.

Ref. pkt.:	Etage:	LAeq, 1h	LAeq, 1h	LAeq, 1h
Gl Egumvej 134	Stuen	37,1	36,9	38,2
Kolonihaver	Stuen	40,4	40,2	41,7
Stenhøjvænget	Stuen	30,4	32,2	33,2
▶ Vestre Kobbelvej 41	Stuen	40,3	46,1	46,2

Støjkilde	Type	LAeq, 8h dB(A)	LAeq, 1h dB(A)	LAeq, 1/2h dB(A)	Lmax dB(A)	Atten. dB
▶ 305	Area	34,6	43,6	43,6	65,8	7
309	Point	31,2	40,2	40,2		0
tm7	Line	32,4	34,5	34,5		5
9172	Line	14,8		29,9	33,1	0
502	Point	24,7	27,7	27,7		0
825	Point	27,1	27,1	27,1		5
9272	Line	12,4		26,6	33,1	0
Kond 1 - 101-101 Kølekondens	Area	26,0	26,0	26,0		0
824	Point	24,8	24,8	24,8		5
Kond 2 - 102-102 Kølekondens	Area	23,6	23,6	23,6		0
813	Point	23,5	23,5	23,5		0
tm8-D1D2	Line	18,8	18,8	21,8		0
9241	Line	16,7		21,0		0
9182	Line	11,4		20,5		0

Figur 6 Resultat af støjregning, antaget støjreduktion af relevante støjkluder.

Hvis der foretages dæmpning af støjen fra reach-stacker og terminaltraktor med hhv. 7 og 5 dB, så vil støjen kunne reduceres med ca. 6 dB i aften- og natperioden ved Vestre Kobbelvej 41. Ved Stenhøjvænget vil der opnås en reduktion på ca. 3 dB i natperioden.

De nævnte støjreduktioner vil dog ikke sikre overholdelse af støjgrænseværdien i aften- og natperioden ved Vestre Kobbelvej 41.

I de øvrige beregningspunkter vil der fås en marginal reduktion af støjen.

Det vurderes vanskeligt at reducere støjen fra reach-stacker mere, og yderligere reduktion af støjen fra de øvrige støjklender (terminaltraktor og MK-lokomotiv) vil derfor kun medføre en begrænset (1½ dB) reduktion af det samlede støjbidrag.

Hvis støjen fra aktiviteterne relateret til togdrift (reach-stacker, terminaltraktor, MK-loko) skal dæmpes vil det kræve udskiftning med tilsvarende elektrisk drevne maskiner. Det skal dog bemærkes, at brug af eldrevne maskiner ikke nødvendigvis vil reducere støjen markant, da der stadigvæk vil forekomme støjende arbejdsoperationer ved håndtering af materialer, støj fra hydraulikpumper mv.

Hvis brug af transport via jernbanen nedlægges, vil alle transporter skulle udføres med lastvogne. Dette vil betyde en væsentlig øget miljøpåvirkning, forøgelse af støjen ved nogle naboer samt øget tung trafik igennem Fredericia.

## 6.5 Økonomiske forhold ved baneterræn

De nævnte støjreducerende tiltag omkring baneterrænet vil være behæftet med store udgifter.

Der er indhentet oplysninger fra maskinleverandører vedr. mulige tiltag for støj-dæmpning og hermed forbundne udgifter.

Der findes støj-dæmpnings kit for KONECRANES reach-stacker, som vil koste 0,8 mio. kr. Det er dog ikke umiddelbart muligt at montere dette på den nuværende model af reach-stacker.

Der findes eldrevne reach-stacker (KONECRANES, Kalmar eller anden), men elektrificering af sitet i Fredericia kræver en omfattende ombygning, og vil kræve en CAPEX investering omkring 15 mio kr. Desuden vil det kræve generel afklaring og accept fra brandmyndigheder og forsikring for at etablere ladestanderere. Det er derfor ikke muligt at skifte til el-drevet reach-stacker. Det er planlagt, at der ved naturlig udskiftning i 2027 skiftes til støjreduceret dieseldrevet model, hvilket forventes at give en støj-dæmpning på 7dB. Estimeret pris 0,8 mio kr/år – Leveringstid er ca. 1 år.

De nuværende Terminaltraktorer (Terberg) er reduceret i hastighed, så de nu kun kan køre 20 km/h – hvilket har reduceret støjen med 2 dB. Disse udskiftes til nyere dieseldrevne modeller hurtigst muligt (dvs. 2025, da der er 1,5 års leveringstid), disse bliver udstyret med støj-dæmpet dæktype og ekstra støj-dæmpning af motor og udstødning. Denne ændring forventes at give en støj-dæmpning på 3-5 dB. Der vil være behov for anskaffelse af 5 stk., hvilket giver en øget omkostning på estimeret 0,3 mio. kr/år.

Vi har været i dialog med DB Cargo, og der initieres forsøg med at ændre processen omkring MK-LOKO (toget), sådan at det vil være slukket, imens vognene læsses, og derved nedbringes tiden med tomgang. Der vil under forsøget være fokus på sikkerheden under læsning. Denne proces forventes testet i udgangen af 2023. Effekten vurderes via en støjmåling under operationen ved banen.

## 7 Ansøgning om lempede støjgrænseværdier

Støjen stammer fra en eksisterende lovligt etableret virksomhed. Der er redegjort for mulige støjreducerende tiltag og omkostninger hertil. Hvis det vurderes, at prisen for yderligere støjreducerende tiltag ikke er proportional med den effekt, der kan opnås, kan tilsynsmyndigheden vælge at lempe<sup>2</sup> støjgrænseværdierne i aften- og natperioden.

Det bør herunder også indgå i vurderingen, at den pågældende naboejendom er beliggende umiddelbart op til hovedjernbanen mellem Fredericia og Aarhus, hvor døgnmiddelværdien af støjen (jf. støjdanmarkskortet [Miljøgis \(mim.dk\)](http://mim.dk) er over 60 dB.

Der ansøges derfor om, at støjgrænseværdien for det ækvivalente støjniveau (LAeq) ved Vestre Kobbelvej 41 i aftenperioden (45 dB; kl. 18-22) lempes med 2 dB, og i natperioden (40 dB; kl. 22-07) lempes med 7 dB.

Det er vanskeligt at vurdere behov for lempelse af grænseværdien for maksimalværdien (LpAmax) af støjen i natperioden, idet maksimalværdien af støjen kan hidrøre fra såvel forøgelse af motoromdrejninger som håndtering af emner. Dette vil først kunne fastlægges endeligt, når der kan foretages målinger på maskiner hvor motor og udstødning mv. er støjdamperet. Det må dog forventes at der vil kunne være behov for lempelse af grænseværdien for maksimalværdien støjen (55 dB; kl. 22-07) i natperioden med 5-10 dB.

## 8 Støjhandlingsplan

De nævnte støjreducerende tiltag vil kræve gennemførelse og investering over en periode på flere år før disse forventes fuldt implementerede.

Eldrevne terminaltraktorer findes på markedet og forventes at indgå som naturlig udskiftning af de eksisterende diesel drevne terminaltraktorer. Det skal som led heri undersøges om virksomhedens el infrastruktur kan håndtere krav til øget elforbrug, som elektrificerede Terberg og reach-stacker vil kræve og samtidig ske en generel afklaring og accept fra brandmyndigheder og forsikring i forbindelse med etablering af ladestandere m.m.

Det forventes tidligst at være muligt at få leveret en eldreven reach-stacker i 2030, da sitet først skal elektrificeres, under forudsætning af accept fra brandmyndigheder og forsikring, som nævnt ovenfor.

Udover mulige indsatser for støjreduktion omkring baneaktiviteterne, er der en række øvrige støjkloder, herunder afblæsning af CO<sub>2</sub>, TWM-anlæg samt køletårne og kondensatorer mv. på energicentret, hvor der fortsat kan arbejdes på at reducere støjen både af hensyn til virksomhedens naboer og lokalt af hensyn til medarbejdere.

---

<sup>2</sup> Fx Miljøgodkendelse af DB Cargo A/S, Taulov Kombiterminal, Miljøstyrelsen 2019.

Maltindtaget er ombygget, hvorved støjkilde 503 er udgået denne redegørelse. Virksomheden anbefaler, at der pga. væsentlige ændringer i distributionen de kommende år vil medføre behov for en revurdering af støjkortlægningen, og dermed tiltag.

Derfor vil første aktivitet ifht. dette være at afvente en opdateret støjredgørelse pr. 2025.

Nedenfor er angivet en samlet handlingsplan over de tiltag, der arbejdes med for at begrænse støjen fra Carlsberg Supply Company Danmark A/S.

<b>Handlingsplan – aktiviteter</b>	<b>Støj reduktion</b>	<b>Tidsrum</b>
1. Ansøgning om lempede støjgrænseværdier		2023
2. Hastighedsbegrænse Terberg'erne til 20 km/h	2 dB	Implementeret 1-9-23
3. Forsøg med begrænsning af tomgangskørsel med tog incl. støjmåling	Afventer plan for støjmåling	Dec 2023
4. Udskiftning af Terberg til støjdæmpet dieseldrevet type	3 – 5 dB	2025
5. Fortsat identificere og reducere væsentlige lokale punktkilder herunder afhjælpe kendte punktkilder mhp. reduktion		2023-2027
6. Opdatere støjkortlægning efter forventet ændring af driftsforhold (distribution/kørsel) som beskrevet		2025-2027
7. Genvurdere støjreduktionsmuligheder i områder, hvor støjgrænser efter ændring er udfordret.		2026-
8. Udskiftning af Reach-stacker til støjdæmpet dieseldrevet type	7 dB	2027
9. Evt. elektrificere site Fredericia – for at få elektriske Terberg og evt. Reach-stacker (Afventer desuden afklaring om der kan gives accept fra brandmyndigheder/forsikring)		Ukendt men tidligst efter 2027