

Haderslev Kommune  
Christian X's Vej 39  
6100 Haderslev

Carsten Niebuhrs Gade 43  
1577 København V  
Telefon +45 7221 8800  
info@trafikstyrelsen.dk  
www.trafikstyrelsen.dk

Dato: 18-09-2024  
Sagsnr.: 2024-180181  
Sagsbehandler: geag

## Renovering og mindre ændringer i Aarøsund Havn er ikke VVM-pligtige - tilladelse til efterfyldning af sten på dækmo- lens nørdøstlige spids og bundsikring omkring sydmolen

Trafikstyrelsen har den 30. april 2024 modtaget ansøgning fra Haderslev Kommune om reno- vering og mindre ændringer af Aarøsund Havn. Ansøgningen er 13. maj 2024 suppleret med en væsentlighedsvurdering ift. Natura 2000-områder og bilag IV-arter.

Trafikstyrelsen er myndighed for behandling af sager om etablering af faste anlæg, uddybning og opfyldning på søterritoriet i havne, jf. § 2 i bekendtgørelse af lov om havne<sup>1</sup>.

Trafikstyrelsen er ligeledes myndighed for screening for VVM-pligt for projekter i erhvervs- havne jf. § 7 og § 13 i bekendtgørelse nr. 517 af 24. marts 2021<sup>2</sup>. Projektet er omfattet af be- kendtgørelsens bilag 2, pkt. 13a.

Endvidere skal det efter samme bekendtgørelses § 13 vurderes, hvorvidt der skal udarbejdes en konsekvensvurdering af Natura 2000-områder i nærheden af projektet.

Projektet grænser op til det marine Natura 2000-område nr. 112, "Lillebælt" ved den ydre mole. Der er udarbejdet en væsentlighedsvurdering, hvori det konkluderes, at anlægsarbejdet ikke vil have en negativ indflydelse på naturen og udpegningsgrundlaget for Natura 2000-området.

Trafikstyrelsen vurderer på det foreliggende grundlag, at udpegningsgrundlaget ikke vil blive påvirket.

Projektet er beliggende i vandområde "Lillebælt, Bredningen" med vandområde ID: "DKCOAST217"- Trafikstyrelsen vurderer på det foreliggende grundlag ikke, at projektet vil medføre en midlertidig eller permanent forringelse af kvalitetselementernes tilstand, forrin- gelse af vandområdets økologiske- og kemiske tilstand samt at projektet ikke er til hinder for målopfyldelse.

---

<sup>1</sup> Lovbekendtgørelse nr. 116 af 24. maj 2024 af lov om havne.

<sup>2</sup> Lovbekendtgørelse nr. 517 af 24. marts 2021 om vurdering af virkning på miljøet i forbindelse med projekter vedrørende erhvervshavne og Københavns Havn samt om administrationen af internationale naturbeskyttelsesområder og beskyttelse af visse arter for så vidt angår anlæg og udvidelse af havn.



Trafikstyrelsen har ved afgørelsen om at give tilladelse til projektet lagt vægt på, at de eksisterende aktiviteter i området ikke vil blive påvirket negativt. Ydermere vil anlægget ikke ændre på havnens funktion.

Trafikstyrelsen har i sin afgørelse om, at projektet ikke er VVM-pligtigt, lagt vægt på, at der er tale om renoveringsarbejde, der ikke ændrer havnens fysiske udstrækning væsentligt eller påvirker det omgivende havmiljø.

### Trafikstyrelsens afgørelse

Trafikstyrelsen har efter en screening af sagen afgjort, at projektet ikke er VVM-pligtigt og derfor ikke kræver en miljøkonsekvensvurdering. Dermed kræver anlægget inden for havnens dækkende værker ikke tilladelse efter havnelovens § 2.

For de dele af anlægget, der ligger udenfor havnens dækkende værker meddeler Trafikstyrelsen, jf. havnelovens § 2, tilladelse til efterfyldning af sten på dækmolens nørdøstlige spids og bundsikring omkring sydmolen i overensstemmelse med ansøgningen. Tilladelsen gives på følgende vilkår:

1. Tilladelsen bortfalder, hvis den ikke er påbegyndt udnyttet 3 år efter at den er meddelt, eller ikke har været udnyttet i 3 på hinanden følgende år.
2. Anlægsarbejdet skal udføres i perioden 01-10-2024 til 31-03-2025 og i overensstemmelse med ansøgningsmaterialet.
3. Arbejdet skal foregå i tidsrummet hverdage kl. 7:00-18:00.
4. Såfremt der rammes/pilotes, skal der anvendes afværgeforanstaltninger i form af soft-start procedure med henblik på at modvirke støjgener bl.a. for marsvin og sæler.
5. Indehaveren af tilladelsen er forpligtet til at vedligeholde anlægget i god forsvarlig stand.
6. Anlægget må ikke ændres væsentligt eller udvides uden Trafikstyrelsens godkendelse.
7. Tilladelsen eller anlægget må ikke uden forudgående tilladelse fra Trafikstyrelsen overdrages til andre.
8. Anlægget eller dele heraf kan af Trafikstyrelsen kræves fjernet for ejers regning, såfremt:
  - a. Anlægget ikke vedligeholdes, eller det ødelægges
  - b. Anlægget ikke længere anvendes som havn
  - c. Vilkår for tilladelsen ikke opfyldes eller overholdesI forbindelse med en evt. fjernelse af anlægget skal området bringes i en stand så tæt på de forhold, som eksisterede inden anlæggets etablering, som muligt.
9. Såfremt anlægget ikke måtte blive fuldført, eller hvis Trafikstyrelsen af anden årsag finder det påkrævet, påhviler det tilladelsens indehaver at udføre de nødvendige foranstaltninger, herunder at fjerne anlægget eller dele af dette til sikring af, at anlægget ikke er til unødigt ulempe for berørte interessenter.
10. Efter en sådan fjernelse skal Trafikstyrelsen og Søfartsstyrelsen underrettes med dokumentation for, at den påbudte tilstand er etableret.
11. Anlægget skal snarest muligt efter arbejdets afslutning, om nødvendigt, matrikuleres på ansøgers bekostning. Dokumentation herfor sendes til Trafikstyrelsen.
12. Det bemærkes endvidere, at en meddelt tilladelse kan fortabes, såfremt nogle af de for tilladelsen fastsatte vilkår ikke måtte blive opfyldt.



Afgørelsen fritager ikke bygherre for pligt til at opnå tilladelser og godkendelser, der måtte være nødvendige for gennemførelse af projektet i henhold til anden lovgivning.

Afgørelsen erstatter ikke privatretlige aftaler med fysiske og juridiske personer, som kan være berørt af projektet.

Samtidig med at anlægsarbejdet afsluttes, skal Søfartsstyrelsen og Geodatastyrelsen underrettes herom med angivelse af anlæggets endelige position.

Hvis der under anlægsarbejdet afdækkes kulturhistoriske fund, skal arbejdet straks indstilles, og der skal rettes henvendelse til Slots- og Kulturstyrelsen, jf. museumsloven § 28 og § 29 h<sup>3</sup>.

### **Begrundelse for afgørelsen**

Screeningen er foretaget med udgangspunkt i det konkrete projekt med det nuværende kendskab til evt. miljømæssige konsekvenser. Ændringer i projektet eller i omgivelserne kan betyde, at projektet må screenes på ny ud fra de nye betingelser. Projektet er helt overvejende istandsættelser og mindre tilpasninger med begrænset risiko for miljøpåvirkninger.

Trafikstyrelsen har ved afgørelsen om at give tilladelse til projektet lagt vægt på, at de eksisterende aktiviteter i området ikke vil blive påvirket negativt. Ydermere vil anlægget ikke ændre på havnens funktion.

Trafikstyrelsen har i sin afgørelse om, at projektet ikke er VVM-pligtigt, lagt vægt på, at der er tale om renoveringsarbejde, der ikke ændrer havnens fysiske udstrækning væsentligt.

Trafikstyrelsen har vurderet, at projektet pga. størrelsen om anlægsmetoder ikke vil være til hinder for vandområdet målopfyldelse eller medføre forringelse af vandområdets økologiske og kemiske tilstand. Ligeledes har styrelsen vurderet at projektet hverken vil medføre midlertidig eller permanent forringelse på kvalitetselementers tilstand.

Trafikstyrelsen har i sin afgørelse om, at der ikke skal udarbejdes en konsekvensvurdering i henhold til nærliggende Natura 2000-områder lagt vægt på den udarbejdede væsentlighedsvurdering, der konkluderer, at projektet ikke vil påvirke Natura 2000-område nr. 112 (herunder Habitatområde H96 og Fuglebeskyttelsesområde F47) væsentligt, og dermed ikke vil være til hindring for, at Natura 2000-området kan opretholde gunstig bevaringsstatus og at en væsentlig påvirkning på Natura 2000-området kan udelukkes.

Trafikstyrelsen har vurderet, at den økologiske funktionalitet for bilag IV-arter angivet på artsfredningsbekendtgørelsens bilag 1<sup>4</sup> og habitatdirektivets bilag IV kan opretholdes. Styrelsen har i sin vurdering lagt vægt på, at yngle- og rasteområder opretholdes på samme niveau som hidtil.

Risikoen for påvirkning af Natura 2000-området og Bilag IV arter er beskrevet i den medsendte væsentlighedsvurdering.

### **Retsgrundlag**

Trafikstyrelsen er myndighed for etablering af faste anlæg, uddybning og opfyldning indenfor erhvervshavnes dækkende værker, jf. § 2 i Havneloven. Endvidere skal styrelsen vurdere,

<sup>3</sup> Bekendtgørelse nr. 358 af 08/04/2014 om museumsloven

<sup>4</sup> Rådets direktiv 92/43/EØF af 21. maj 1992 om bevaring af naturtyper samt vilde dyr og planter



hvorvidt der skal udarbejdes en konsekvensvurdering for nærtliggende Natura 2000-områder samt bilag IV-arter.

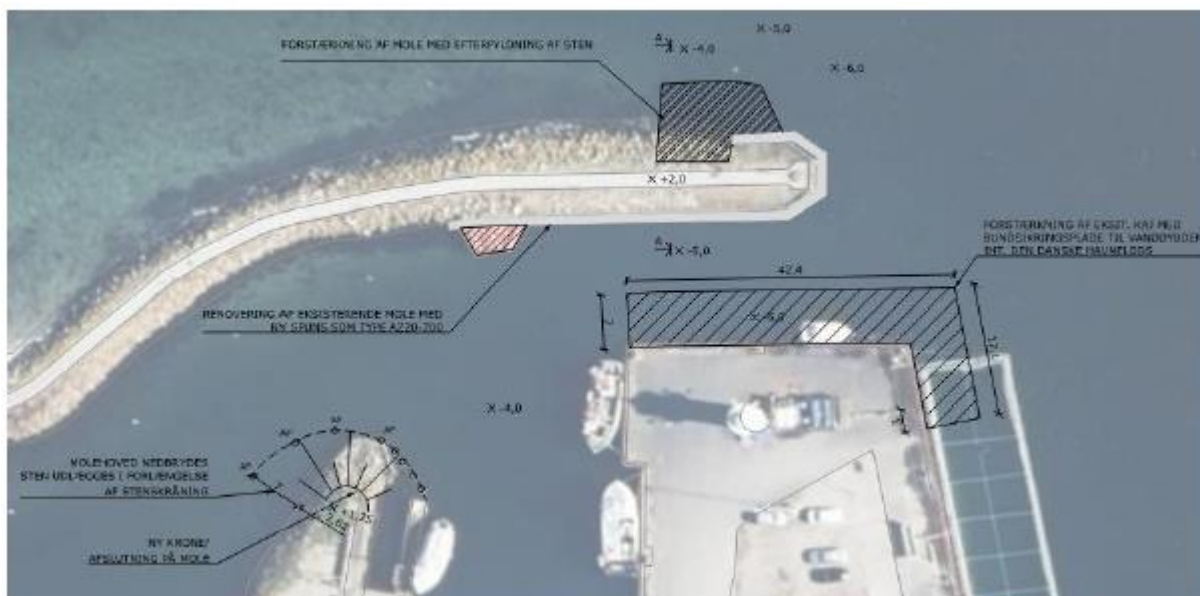
Afgørelse om VVM-pligt er truffet i henhold til § 7 i VVM-bekendtgørelse for havne. Afgørelse om at den del af projektet der ligger indenfor havnens afgrænsning ikke kræver tilladelse er truffet i henhold til § 2, stk. 2 i Havneloven.

Afgørelsen om, at der ikke skal udarbejdes Natura 2000-konsekvensvurdering af projektet er truffet jf. § 13 i VVM-bekendtgørelse for havne.

## Sagsfremstilling

I forbindelse med en tilstandsvurdering af Aarøsund Havn i 2022, er der konstateret konstruktioner i indsejlingen som står med begrænset restlevetid. Der er ligeledes foretaget pejlinger hvor der er konstateret for stor vanddybde langs Fiskerikajen. Disse ønskes derfor forstærket, for at sikre den fremtidige indsejling af Aarøsund Havn.

Haderslev Kommune ønsker det yderste molehoved renoveret ved at efterfylde molen lokalt med sten samt ramme en spuns foran den eksisterende pæle-/spunskonstruktion. Derudover ønskes det indre molehoved renoveret ved at nedbryde pælene og afslutte det som en sten-skråning med afviserpæle. Til sidst ønskes det at sikre vanddybden og stabiliteten for fiskerikajen ved at etablere en bundsikring for den eksisterende kaj.



*Eksisterende og fremtidige forhold. Luftfoto viser nuværende forhold. De nye anlæg er indtegnet. Renoveringen omfatter efterfyldning af sten i mole, renovering af molehoved med ny stålspuns, nedbrydning af indre molehoved og sikring af fiskerikajen med bundsikringsplade.*

## Natura 2000-områder

Aarøsund Havn grænser mod nord op til Natura 2000-område nr. 112, Lillebælt.

Havområdet af Natura 2000-området udgøres af habitattyperne lavvandede bugter, sandbanke, rev, kystlaguner og mudder- og sandflader. Der er flere større krumoddekomplekser, der nu er sammenvoksede og dækkede af strandeng med naturlige tidevandsrender og ofte med kystlaguner bagved. De vigtigste er Halk Nor, Bankel Sø, Hejlsminde Nor, områder på Aarø og



på Bågå, Flægen og Emtækær Nor, der er væsentlige levesteder for flere sjældne fugle- og plantearter.

I kystområderne af området er der mange vigtige forekomster af kalkoverdrev, sure overdrev og rigkær.

Lillebælt er udpeget som levested for 10 arter af ynglefugle. Området er især vigtigt for arterne havørn, rørhøg, fjordterne, havterne og dværgterne. Fem arter af trækkende vandfugle er udpegningsgrundlag. Vigtigst er dykænderne edderfugl, bjergand, hvinand og toppet skalle-sluger.

Området er et af landets vigtige kerneområder for marsvin med gode yngle- og fourageringsområder. Der vil blive anvendt softstarter, pingere eller sælskræmmer ifm. ramning af spuns. Der anvendes iht. væsentlighedsvurderingen softstarter, pingere eller sælskræmmer. Dette sikrer at niveauet af undervandsstøj i forbindelse med anlægsfasen holdes på et niveau hvor det ikke skader marine pattedyr. Påvirkningen med undervandsstøj vil være begrænset til en kort periode på ca. 2-3 uger hvor der foretages ramning af spuns.

Bygherre har udarbejdet en væsentlighedsvurdering, hvori det konkluderes, at de største trusler mod arter i Natura 2000-området vurderes at foregå under udførelsesperioden, hvor der ifm. rammearbejdet vil forekomme perioder med støjende aktivitet. Der er tale om en relativ kort strækning (ca. 75 m) som skal rammes, og det vil derfor være hurtigt udført. Der anvendes soft-start under rammearbejdet, således at dyr kan søge væk, inden der rammes med fuld intensitet. Den fremtidige påvirkning af Natura-2000 området vurderes uændret.

Det vurderes i væsentlighedsvurderingen, at projektet ikke vil påvirke Natura 2000-område nr. 112 (herunder Habitatområde H96 og Fuglebeskyttelsesområde F47) væsentligt, og dermed ikke vil være til hindring for, at Natura 2000-området kan opfylde sine målsætninger fremadrettet.

Det er Trafikstyrelsens vurdering, at der i lyset af væsentlighedsvurderingen ikke vil ske en påvirkning på Natura 2000-områdets udbredelse eller arter og naturtyper på udpegningsgrundlaget eller andre Natura 2000-områder i øvrigt. Styrelse har lagt vægt på, at der ved gennemførelse af projektet kan opretholdes gunstig bevaringsstatus for Natura 2000-området, og at en væsentlig påvirkning kan udelukkes.

## **Bilag IV-arter**

Trafikstyrelsen har eftersøgt fremkomsten af bilag IV-arter i og omkring projektområdet i relevante databaser<sup>5</sup>. Lillebælt er bl.a. vigtigt område for marsvin.

Trafikstyrelsen vurderer på baggrund af væsentlighedsvurderingen at områdets økologiske funktionalitet for bilag IV arter ikke påvirkes ved gennemførelse af projektet. Styrelsen har lagt vægt på at projektet ikke påvirker yngle- og rasteområder, og at projektet er tilrettelagt således at der ikke beskadiges eller ødelægges yngle- eller rasteområder i det naturlige udbredelsesområde og at projektet ikke medfører varig forstyrrelse.

Trafikstyrelsen har vurderet, at den økologiske funktionalitet for Bilag IV-arter angivet på artsfredningsbekendtgørelsens bilag 1 og habitatdirektivets bilag IV kan opretholdes. Styrelsen har

---

<sup>5</sup> [www.arter.dk](http://www.arter.dk), [naturdata.miljoportal.dk](http://naturdata.miljoportal.dk)



i sin vurdering lagt vægt på, at yngle- og rasteområder opretholdes på samme niveau som hidtil.

### **Vandrammedirektivet**

Projektområdet ligger i vandområdedistrikt Jylland og Fyn og hovedvandopland Lillebælt/Jylland. med vandområde ID: "217". Vandområdet er udpeget med miljømålsætningen "god økologisk tilstand" og "god kemisk tilstand". Vandområdets samlede økologiske- og kemiske tilstand er vurderet til "ringe økologisk tilstand" og "ikke god kemisk tilstand".

For de enkelte parametre er tilstanden vurderet som følgende; Fytoplankton: ringe økologisk tilstand, Rodfæstede bundplanter: ringe økologisk tilstand, Bunddyr: moderat økologisk tilstand, Iltforhold: Ikke anvendelig, Vandets klarhed: Ikke anvendelig, Nationalt specifikke stoffer: ikke god i sediment og god i biota økologisk tilstand/potentiale.

Der vil ikke i forbindelse med projektet blive anvendt eller udledt miljøfremmede stoffer. Der er derfor ikke risiko for at forringe tilstanden i forhold til de nationalt specifikke stoffer.

Spunsen som erstatter det gamle molehoved dimensioneres med en 50 års levetid uden katodisk beskyttelse. Der er på nuværende tidspunkt i projektet ikke planlagt opsætning af anoder.

Bundsikringen opbygges som en betonplade, inden der støbes, opfyldes der med skærver/ral for at sikre en jævn bund. Beton og skærver/ral leveres som rene materialer.

Det vurderes derfor samlet set, at projektet ikke vil påvirke muligheden for at opnå vandområdeplanens mål om en god økologisk- og kemisk tilstand.

I henhold til projektbeskrivelsen og de beskrevne metoder er det Trafikstyrelsens vurdering, at projektet ikke vil medføre en midlertidig eller permanent forringelse af kvalitetselementernes tilstand, at projektet ikke vil medføre en forringelse af vandområdets økologiske- og kemiske tilstand og slutligt, at projektet ikke vil hindre målopfyldelse i vandområdet.

Det er ligeledes Trafikstyrelsens vurdering, at besvarelsen til de 11 deskriptorer i havstrategidirektivet er tilstrækkelig.

Aarø Sund Havn er i Danmarks havplan udlagt til generel anvendelse.

### **Høring**

Trafikstyrelsen har i forbindelse med sagens behandling forelagt ansøgningen for Søfartsstyrelsen, Fiskeristyrelsen, Naturstyrelsen, Kystdirektoratet, Bolig- og planstyrelsen, Miljøstyrelsen, Energistyrelsen, Slots- og Kulturstyrelsen, Beredskabsstyrelsen, Forsvarsministeriets Ejendomsstyrelse, Haderslev Kommune, Energinet, Dansk Ornitologisk Forening, Danmarks Naturfredningsforening, Langelands Museum og Friluftsrådet.

Projektansøgningen har endvidere været offentliggjort på Trafikstyrelsens hjemmeside i perioden 16. maj til 16. juni 2024.

Forsvaret, Søfartsstyrelsen, Fiskeristyrelsen Dansk Ornitologisk forening, Miljøstyrelsen og Langelands Museum har afgivet høringssvar:

Alle høringssvar er videresendt til bygherre.



*Dansk Ornitologisk Forening (DOF)* bemærker, at der i væsentlighedsvurderingen med fordel kunne sondres imellem anlægsfasen og driftsfasen så det tydeligt fremgår hvorfra påvirkningen stammer og hvad den konkret er.

Der skal redegøres for påvirkningens omfang, og derfor er der behov for at beskrive området bedre samt hvilken betydning området ved Aarøsund har som rasteområde (sommer og vinter), fouragering (sommer og vinter) og yngleområde.

*Bygherre* bemærker til dette, at i væsentlighedsvurderingen er projektet vurderet ift. evt. påvirkning af hver enkelt art og deres yngle-/levested. Projektområdet er erhvervs- og lystbådehavn, og det er generelt vurderet, at det ikke egner sig som raste- eller yngleområde. Som det f.eks. er nævnt for edderfuglen, kan det ikke udelukkes, at de periodevist kan opholde sig i eller i nærheden af området. Det forventes, at arter som opholder sig i området vil fortrække til andre områder ved start af anlægsaktiviteter. Grundet den sædvanlige menneskelig aktivitet i havneområdet, og at området i basisanalysen ikke er karakteriseret som et betydningsfuldt yngleområde for fugle (se nedenstående citat), vurderes projektet ikke at udgøre en risiko for en væsentlig påvirkning af områdets udpegningsgrundlag.

Udklip fra basisanalysen: "*Kystlagunerne og strandengene indeholder et artsrigt plante- og dyreliv, og udgør betydningsfulde overvintrings- og yngleområder for fugle. De vigtigste er Halk Nor, Bankel Sø, Hejlsminde Nor, områder på Aarø og Bågø, Flægen og Emtekær Nor, der er væsentlige levesteder for flere sjældne fugle- og plantearter.*"

*DOF* bemærker om nedramning af spuns, at der er ikke medsendt nogen egentlig projektbeskrivelse, som redegør for eksempelvis spunsningens konkrete støjemission og vibrationer. Der savnes eksempelvis en beskrivelse af forplantningen af disse miljøfaktorer i såvel luft som vand. *DOF* efterlyser redegørelse for, hvordan spunsning påvirker fuglene i området.

*Til dette svarer bygherre*, at det fremgår af væsentlighedsvurderingen, at spunsningen vil være begrænset til en periode på 2 - 3 uger. Fugle er generelt ikke særligt følsomme overfor støj, men kan reagere med flugtreaktion på pludselig støj. Der anvendes softstart, og området er ikke af væsentlig betydning for fugle. Da arbejdet desuden foretages uden for fuglenes yngelperiode, forventes ikke væsentlig påvirkning af fugle fra spunsningen.

*DOF's* fugleobservatører har ved flere lejligheder set marsvin i området ved Aarøsund, og bekræfter, at der findes marsvin såvel som arter af sæl i havet imellem Aarø og Aarøsund.

Der henvises til nedenstående svar på miljøstyrelsens bemærkninger.

*Bælternes Fiskeriforening* bemærker, at evt. opgravning/udbygning nyttiggøres, da Lillebælt ikke tåler yderligere belastning.

*Bygherre* bemærker, at der ikke foretages klapning eller bypass.

*Miljøstyrelsen, Arter og Naturbeskyttelse* bemærker, at vurderingerne af støjpåvirkningen på marsvin er utilstrækkelige. Der bør ligge en konkret vurdering af, fra hvor stor en del af habitatområdet marsvin vil blive fortrængt og i hvor lang tid. Herudover bør der redegøres for udbredelsen af undervandsstøj, samt afstanden hvor marsvin vil opleve midlertidigt høretab (TTS) som forundersøgelsen vil medføre.

*Bygherre* bemærker at, der ikke er udført egentlige beregninger af undervandsstøj. Nedramningen foretages i dagtimerne over en kort periode på 2 - 3 uger. Som standard anvendes både softstart, sælskræmmere og marsvinspinger ved nedramning af spuns, hvilket indebærer



at der ikke er risiko for at marsvin vil opleve midlertidigt eller permanent høretab, da de når at søge bort fra støjkilden.

*Miljøstyrelsen* går ud fra, at der her menes miljøfarlige forurenende stoffer og ikke kun de miljøfremmede stoffer. Der mangler desuden en fyldestgørende redegørelse for hvilke miljøfarlige forurenende stoffer, som er relevant for projektet, både hvad angår nationalt specifikke og EU prioriterede stoffer.

*Bygherre* bemærker, at der menes miljøfarlige forurenende stoffer. I væsentlighedsvurderingen fremgår det, at tilstanden for nationalt specifikke stoffer for sediment er vurderet som ikke-god grundet overskridelser af Methylnaphthalener. Det fremgår ligeledes, at den kemiske tilstand er i basisanalysen vurderet til ikke-god kemisk tilstand pga. overskridelser af cadmium, nonylphenoler og anthracen. Materialerne som bruges til renoveringen, indeholder ikke nogen af de nævnte miljøfarlige forurenende stoffer, og det vurderes derfor ikke at projektet påvirker muligheden for at opnå vandområdeplanens mål om en god økologisk- og god kemisk tilstand.

*Miljøstyrelsen* mangler en redegørelse for og en vurdering af, om der ved sediment-spredningen kan blive frigivet miljøfarlige forurenende stoffer samt en vurdering af, om dette kan give anledning til overskridelse af miljøkvalitets-krav i vandsøjlen eller yderligere forringelse af tilstand (økologisk og kemisk) i vandområdet.

*Bygherre* bemærker, at der i forbindelse med anlægsarbejdet kan ske begrænset og midlertidig ophvirvling af sediment indenfor havnebassinet og rundt om molehovedet. Der er ikke egentlige kemiske målinger af sedimentets indhold af miljøfarlige forurenende stoffer, men påvirkningen vil være yderst lokal og kortvarig, så der er ikke risiko for at der sker varig forringelse af den kemiske eller økologiske tilstand i vandområdet. Kommunen administrerer miljøbeskyttelsesloven på dette punkt.

*Miljøstyrelsen* gør opmærksom på, at både beton, sten og ral kan have et naturligt indhold af miljøfarlige forurenende stoffer. Derfor mangler der en redegørelse og vurdering af hvorvidt materialerne vil kunne afgive eller frigive miljøfarlige forurenende stoffer til det omkringliggende vandmiljø i et omfang, som vil give anledning til overskridelse af miljøkvalitetskravene eller en yderligere forringelse af miljøtilstanden.

*Bygherre* bemærker, at sten og ral/friktionsmateriale i dette projekt er materialer som forekommer naturligt i det marine miljø, og som ikke afgiver miljøfarlige forurenende stoffer til omgivelserne. Stenmaterialer leveres forventeligt fra stenbrud mens ral og øvrige friktionsmaterialer bliver leveret fra grusgrav.

Det er endvidere et krav til entreprenøren at den beton, der anvendes til bundsikringsplade, ikke indeholder miljøfarlige forurenende stoffer, og at der ikke sker udvaskning af miljøfarlige forurenende stoffer til havmiljøet fra betonoverfladen.

Der vurderes derfor ikke at være risiko for at der sker udvaskning af miljøfarlige forurenende stoffer fra ral, sten eller beton, og dermed er der heller ikke risiko for overskridelse af miljøkvalitetskriterierne eller en yderligere forringelse af miljøtilstanden.

Betonpladen udstøbes således at spild undgås og der vil på intet tidspunkt blive frigivet beton i vandsøjlen.





*Søfartsstyrelsen* skal gøre opmærksom på, at ved arbejder på søterritoriet skal BEK nr. 1229 af 3. oktober 2023 om sejladsikkerhed ved entreprenørarbejder og andre aktiviteter i danske farvande følges i relevant omfang.

Til dette svarer bygherre, at entreprenøren pålægges at udarbejde en plan for sikkerhed og sundhed, som godkendes af den tilsynsførende og vurderingsskemaet ved arbejder til søs vil blive anvendt i nødvendigt omfang.

*Langelands Museum* har ingen bemærkninger i forhold til særlige marinarkæologiske hensyn i denne sag. Alle tiltag befinder sig inden for i forvejen uddybede eller bebyggede områder og risikoen for at påtræffe og beskadige væsentlige fortidsminder under arbejdet vurderes til lav.

Sker det alligevel, at der ved anlægsarbejdet findes konstruktioner af træ, genstande af organiske materiale, flint, metal eller lignende, skal arbejdet indstilles og museet underrettes med det samme.

Det er *Trafikstyrelsens* vurdering, at bygherres bemærkninger til høringssvarene sammen med væsentlighedsvurderingen og ansøgningen giver et dækkende billede af projektets mulige miljømæssige konsekvenser. Trafikstyrelsen vurderer ikke, at projektet medfører risiko for væsentlige miljømæssige konsekvenser.

### **Offentliggørelse**

Afgørelsen vil blive offentliggjort på Trafikstyrelsens hjemmeside.

### **Klagevejledning**

Afgørelser truffet i henhold til havneloven og bekendtgørelse om vurdering af virkning på miljøet (VVM) af projekter vedrørende erhvervshavne og Københavns Havn samt om administration af internationale naturbeskyttelsesområder og beskyttelse af visse arter for så vidt angår anlæg og udvidelse af havne kan ikke påklages til transportministeren eller anden administrativ myndighed, jf. § 29 i Trafikstyrelsens delegationsbekendtgørelse<sup>6</sup>.

Med venlig hilsen

Gert Agger

Specialkonsulent, VVM & Havne  
Trafikstyrelsen

Kopi til ovennævnte høringssparter samt kommunens rådgiver

---

<sup>6</sup> Bekendtgørelse nr. 2432 af 14/12/2021 om Trafikstyrelsens opgaver og beføjelser, klageadgang og kundgørelse af visse af Trafikstyrelsens forskrifter