

Hanstholm Havn

Sendt elektronisk til: Thisted Kommune "thistedkommune@thisted.dk", Ole Riger Kusk: "ORK@ramboll.dk", Niels Clemensen "nic@portofhanstholm.dk"

Edvard Thomsens Vej 14  
2300 København S  
Telefon 41 78 01 78  
Fax 7262 6790  
tbst@trafikstyrelsen  
www.trafikstyrelsen.dk

Dato 18. september 2017  
Sagsbehandler: chbe  
J.nr.: TS6020102-00332

## **VVM-tilladelse og principiel tilladelse til udvidelse af Hanstholm Havn**

Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen har den 2. november 2016 modtaget VVM-anmeldelse fra Rambøll A/S på vegne af Hanstholm Havn i forbindelse med, at havnen ønsker at foretage en større havneudvidelse. Projektet er VVM-pligtigt, da udvidelsen medfører, at havnen vil kunne modtage fartøjer, der er større end 1350 ton. Projektet er således omfattet af VVM-direktivets bilag 1, hvilket betyder, at projektet automatisk er omfattet af VVM-pligt.

Der er derfor udfærdiget en miljøvurdering af projektet (en VVM), som har været i høring, med henblik på principiel tilladelse til havneudvidelsen. Herefter skal der i forbindelse med iværksættelse af de enkelte etaper af havneudvidelsen særskilt søges om tilladelse til udførelse af disse inklusiv en vurdering af, om der er behov for en supplerende miljøvurdering.

Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen er myndighed for den del af projektet, der ligger på havnens søområde.

### **Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsens afgørelse**

#### ***VVM-tilladelse:***

Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen meddeler herved tilladelse til, at udvidelsen af Hanstholm Havn kan ske i overensstemmelse med den udarbejdede VVM-redegørelse.

#### ***Vilkår for tilladelse:***

1. Projektet skal gennemføres i overensstemmelse med de afværgeforanstaltninger, der er beskrevet i VVM-redegørelsen
2. Projektet skal igangsættes inden 3 år fra afgivelsen af denne tilladelse. Er projektet ikke igangsat inden denne dato, bortfalder tilladelsen.

3. Projektet må ikke ændres eller udvides uden Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsens tilladelse.
4. Tilladelsen må ikke uden forudgående tilladelse fra Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen overdrages til andre.

### ***Natura 2000-konsekvensvurdering***

Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen afgør, at der ikke skal udarbejdes en konsekvensvurdering af Natura 2000-områder.

### ***Principiel tilladelse efter havneloven***

Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen meddeler endvidere principiel tilladelse til udvidelse af Grenaa Havn.

### ***Senere etape-tilladelser følger, når der søges om disse:***

Efter den principielle tilladelse, som er en overordnet tilladelse til projektet, skal der søges om tilladelse til de enkelte etaper, når de skal udføres, og når detaljerne i det enkelte etape-projekt er kendt.

En endelig etape-tilladelse er betinget af, at Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen kan godkende etape-projektet i henhold til havneloven, samt at projektet er i overensstemmelse med VVM-redegørelsen.

### ***Endelig etape-tilladelse kan forventes givet på følgende vilkår:***

1. Høringssvar fra Søfartsstyrelsen skal iagttages.
2. Høringssvar fra Miljøstyrelsen skal iagttages.
3. Høringssvar fra Forsvarsministeriets Ejendomsstyrelse skal iagttages.
4. Hvis der under anlægsarbejdet afdækkes kulturhistoriske fund, skal arbejdet straks indstilles, og der skal rettes henvendelse til Kulturstyrelsen, jf. museumsloven § 28.
5. Der skal i forbindelse med ramning/pilotering af spuns, pæle mv. anvendes afværgeforanstaltninger i form af soft start procedure og/eller sælskræmmer, hvor det er relevant.
6. Projektet må ikke ændres eller udvides uden Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsens tilladelse.
7. Tilladelse må ikke uden forudgående tilladelse overdrages til andre.

8. Anlægsarbejdet gennemføres under iagttagelse af gældende støjkrav.
9. Anlægget eller dele heraf kan af Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen kræves fjernet for projektets regning, såfremt:
  - a. Anlægget ikke vedligeholdes, eller det ødelægges
  - b. Anlægget ikke længere anvendes som havn
  - c. Vilkår for tilladelsen ikke opfyldes eller overholdes.
10. Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen, Søfartsstyrelsen og Geodatastyrelsen skal underrettes umiddelbart efter anlæggets eventuelle permanente fjernelse. I forbindelse med en eventuel fjernelse af anlægget skal området bringes i en stand så tæt på de forhold, som eksisterede inden anlæggets etablering, som muligt. Der skal tilsendes Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen, Søfartsstyrelsen og Geodatastyrelsen dokumentation for reetablering.
11. Såfremt anlægget ikke måtte blive fuldført, 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. Efter en sådan fjernelse skal Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen og Søfartsstyrelsen underrettes med dokumentation for, at den påbudte tilstand er etableret.
12. Samtidig med at anlægsarbejdet afsluttes, skal Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen, Søfartsstyrelsen og Geodatastyrelsen underrettes herom. Snarest herefter skal de samme myndigheder have tilsendt en færdigmelding, som dokumenterer, at projektet er opført i overensstemmelse med tilladelsen samt angiver anlæggets endelige position.
13. Denne tilladelse fritager ikke modtageren for pligt til at opnå tilladelser og godkendelser, der måtte være nødvendige for gennemførelse af projektet i henhold til anden lovgivning.
14. Denne tilladelse erstatter ikke privatretlige aftaler med fysiske og juridiske personer, som kan være berørt af projektet.

## **Begrundelse:**

### *Begrundelse for VVM-tilladelse*

Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen har i sin afgørelse lagt vægt på, at udvidelse af havnen ifølge VVM-redegørelsen kan gennemføres uden væsentlig påvirkning på miljøet bortset fra påvirkningen af et enkelt surf-område. Der findes dog alternativer til området, ligesom området

efter udvidelse af havnen stadig vil være på størrelse med de 4 øvrige surf-områder rundt om havnen. Styrelsen har ligeledes lagt vægt på, at projektet gennemføres med de relevante afværgeforanstaltninger, som bliver beskrevet i VVM'en, samt at det vurderes, at der heller ikke i forbindelse med andre projekter vil være væsentlig påvirkning på miljøet. Styrelsen finder således, at projektet kan gennemføres i henhold til VVM-redegørelsen med iagttagelse af de afværgeforanstaltninger, der er beskrevet her.

#### *Begrundelse for afgørelsen om Natura-2000-konsekvensvurdering*

De to nærmeste Natura 2000 områder er hhv. område 24, "Hanstholmreservatet, Nors Sø og Vandet Sø", som ligger på land ca. 500 m væk, og område 250, "Gule Rev" som ligger på havet ca. 25 km væk.

Det vurderes, at projektet ikke vil påvirke arter på udpegningsgrundlaget for områderne væsentligt. Afstanden til Natura 2000 område 24 er ganske vist kort, men da havneudvidelsen udbygges på havet, vurderes den ikke at have væsentlig påvirkning af området på land i driftsfasen. Eventuelle emissioner fra flere skibe vurderes til at være under Miljøstyrelsens fastsatte grænseværdier. I anlægsfasen kan der forekomme forøgede mængder af støj og støv, og emissioner fra køretøjer, som dog vurderes at være af begrænset omfang og ikke påvirke Natura 2000 området væsentligt. Det er oplyst, at evt. støv kan begrænses ved at påføre det vand, hvilket forudsættes anvendt, når relevant.

Mht. til udpegningsgrundlaget for Natura 2000 område 250, som ligger i havet ca. 25 km væk, kan der muligvis ske en støjpåvirkning af marsvin i anlægsfasen ved ramning af spuns m.v., og der skal derfor bruges passende og relevante afværgeforanstaltninger i form af pingere og sælskræmmere forud for anlægsarbejdet af ydermolerne samt forud for nedrivning af sænkekasser og nedramning af spuns for at skræmme de marsvin væk, som måtte befinde sig i området, jf. også Miljøstyrelsens høringssvar. Det henstilles endvidere, ligeledes jf. Miljøstyrelsens høringssvar, at det mest støjende arbejde ikke gennemføres i marsvinenes parrings- og yngleperiode fra juni til august.

Evt. sedimentspredning i anlægsfasen vurderes ikke at udgøre en risiko for udpegningsgrundlaget af Natura 2000 områderne pga. afstanden til projektet og udførelsen af projektet i overensstemmelse med VVM'en. Driftsfasen vurderes at have ubetydelig påvirkning af Natura 2000 området pga. afstanden til havnen.

For begge Natura 2000 områder er konklusionen, at det vurderes, at der ikke vil være væsentlig påvirkning i forhold til deres udpegningsgrundlag. Det vurderes således, at der ikke er behov for at udføre en Natura 2000-konsekvensvurdering.

### *Begrundelse for den principielle tilladelse*

Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen har i sin afgørelse om at give principiel tilladelse til projektet, lagt vægt på havnens mulighed for at udvide i forhold til, at der ikke efter sagsfremstillingen forhold, som væsentlig påvirker miljøet eller andre interesser, bortset fra et surf område øst for den nuværende havn.

Styrelsen har ved vurderingen noteret sig høringssvar fra Friends of Cold Hawaii, som bl.a. anfører, at surf-området "Fakir" bl.a. bliver væsentlig reduceret. Styrelsens har ved tilladelsen afvejet havnens mulighed for at udvide mod øst i forhold til muligheder for at have surfing aktivitet. Styrelsen henholder sig i den forbindelse til VVM'ens konklusion på havneudvidelsens påvirkning på surf området "Fakir", hvor knap halvdelen af området bliver inddraget til havneudvidelsen. Fakir-området er herefter på størrelse med de øvrige 4 inddelte surf områder omkring havnen (jf. kortbilag i VVM'en "Figur 1.4"). Der er dermed stadig mulighed for en stor grad af surf aktiviteter i området.

VVM'en omtaler "Fakir"-området under pkt. 1.15, afsnit 2:

*"En del af det eksisterende surfer-område Fakir inddrages i projektet, som til gengæld medfører, at bølgerne i Fakir bliver bedre at anvende til surfing. Da der er andre store og gode attraktive områder til surfing i nærheden, vurderes påvirkningen på befolkningen og befolkningens sundhed at være lille."*

### **Sagsfremstilling**

Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen modtog den 2. november 2016 VVM-anmeldelse fra Rambøll A/S på vegne af Hanstholm Havn om udvidelse af Hanstholm Havn. Der blev sat en VVM-proces i gang, da projektet er omfattet af VVM-direktivets bilag 1 og dermed er obligatorisk VVM-pligtigt. Projekter på dette bilag antages automatisk at have miljøpåvirkninger, som skal undersøges nærmere.

Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen har modtaget udkast til VVM-redegørelsen (VVM) for udvidelse af Hanstholm Havn, som har været i høring fra 16. juni 2017 til 11. august 2017.

Styrelsen har gennemgået VVM'en og fundet den i overensstemmelse med VVM-direktivet.

VVM'en omhandler en vurdering af de potentielle miljøpåvirkninger af den planlagte udvidelse af Hanstholm Havn.

## Beskrivelse af projektet

VVM'en oplyser, at Hanstholm Havn har som udviklingsmål, at den vil være den førende havn for håndtering af konsumfisk i Europa. Havnearealet er i dag fuldt udnyttet, hvorfor havnen mener, at der er brug for yderligere arealer for, at havnen kan tiltrække flere virksomheder og opnå det ønskede mål. Derudover er vanddybden i havnen for lav til, at havnen kan besejles af især de store trawlere, hvorfor en forøgelse af vanddybden i indsejlingen og havnebassinerne er en del af projektet.

Havnen ligger meget udsat for vind og vejr. Dette medfører, at besejlingen af havnen i visse situationer er svær. Projektet omfatter derfor en ændring af indsejlingen til havnen for at forbedre besejlingen af havnen.

Kajerne i inderhavnen opbygges med en jernspuns, som fastgøres i en rende, som graves i kalken. Spunsen har en længde, så havnebassinerne kan uddybes til større dybde, hvis der skulle vise sig behov for det. Bag spunsen etableres det nye havneareal, der fyldes med sand, som dels stammer fra uddybning af havnebassinet og indsejlingen, dels indvindes til havs. Hvis entreprenøren skønner, at kalken også kan bruges i projektet, er det oplyst, at den også vil blive brugt.

For at gennemføre projektet skal en del af de eksisterende sænkekasser fjernes, bl.a. for at det vil være muligt at få adgang til det nye havnebassin og det nye havneareal. Det forventes, at sænkekasserne kan neddeles og knuses sådan, at de kan bruges i den nye havn i stedet for f.eks. stabilgrus. Der skal bruges mange sten til projektet, og disse sten forventes at komme fra enten Norge eller Sverige, i det omfang, sten i de eksisterende havnekonstruktioner ikke er tilstrækkelig til gennemførelse af projektet.

Det forventes, at det vil tage 2-3 år at gennemføre projektet. Etablering af havneudvidelsen forventes at begynde i 2018.

Anlægsaktiviteterne i forbindelse med udvidelse af Hanstholm Havn vil i perioder medføre støj og vibrationer. Den største påvirkning af støj og vibrationer vil forekomme ved ramning af spuns i forbindelse med etablering af det nye kajanlæg. I driftsfasen vil den væsentligste påvirkning af støj komme fra hjælpemotorer fra skibe, der ligger ved den nye kaj.

Generelt vil normalt anvendte grænseværdier for støj fra anlægsarbejder kunne overholdes ved de fleste naboer. Kun anlægsaktiviteter, der strækker sig ud over normal arbejdstid, kan resultere i støjpåvirkninger, der ligger ud over de vejledende grænseværdier fastsat af kommunen.

Ramning af spuns kan i korte perioder give anledning til støjpåvirkninger, som kan være til gene for de nærmeste naboer. Ramning af spuns vil ikke blive gennemført over en længere periode, og det forventes heller ikke, at der vil blive rammet spuns om aftenen/natten eller i weekenden.

Anlægsaktiviteter kan give mærkbare vibrationer, og ved meget kort afstand kan det i værste fald medføre skader på bygninger, hvis det ikke forebygges. Afstanden til nærmeste bygninger er dog så stor, at risikoen for gene eller skader vurderes at være lille.

Generelt vil naboer til anlægsaktiviteterne blive informeret om anlægsarbejdet (hvorfor, hvornår og hvor længe), så man evt. kan tage sine forholdsregler i forhold til støjen.

Støjniveauet fra havnen vil i driftsfasen stige sammenlignet med 0-alternativet, dvs. i forhold til, hvis havnen ikke blev udbygget. Dette skyldes, at der vil være flere aktiviteter på og omkring havnen. Støj fra virksomheder på det nye havneområde samt hjælpemotorer på skibe, der ligger ved kaj, vil udgøre den væsentligste påvirkning i driftsfasen.

Den samlede oplevede støj fra havnen vil stige med ca. 3 - 10 dB, hvilket opfattes som en lille til væsentlig ændring i det oplevede støjniveau. Støjen stiger forholdsmæssigt mest i stor afstand fra havnen i områder, hvor støjen i dag er lav. Støjen vil i disse områder stige fra et lavt niveau til et stadig lavt niveau. Man antager normalt, at en støj skal stige med mere end 3 dB(A) for, at man kan høre forskel i støjniveauet.

Alle aktiviteter på det nye havneareal skønnes at kunne overholde Miljøstyrelsens vejledende grænseværdier for den enkelte virksomhed i driftsfasen.

Trafikken til og fra havnen vil stige dels som følge af den forøgede godsmængde, der skal håndteres på havnen, og dels fordi der vil være flere arbejdspladser på havnen. Stigningen i trafikken vil medføre en lille stigning i støjen fra vejtrafik på mindre end 1 dB. Dette svarer til en meget lille ændring i støjpåvirkningen, som stort set ikke vil kunne registreres.

I forhold til vibrationer forventes der ikke påvirkninger i driftsfasen.

Udvidelsen af Hanstholm Havn vil udelukkende medføre etablering af anlæg på havet. Der vil dermed ikke ske fysiske ændringer eller væsentlige påvirkninger af beskyttet natur på land herunder flora og fauna i anlægsfasen.

Det vurderes, at emissioner med kvælstof fra f.eks. maskiner og lastbiler i forbindelse med anlægsfasen og driftsfasen vil have en ubetydelig påvirkning af de omkringliggende kvælstoffølsomme naturområder.

I anlægsfasen vil molerne blive etableret først, og dermed vil undervandsstøj fra etablering af nye kajanlæg, herunder især ramning af spuns og fjernelse af eksisterende sænkekasser dæmpes sådan, at marine pattedyr, havfugle og fisk uden for havnen undgår en væsentlig påvirkning fra undervandsstøj.

I driftsfasen vil sedimenttransporten forbi Hanstholm Havn reduceres, hvis ikke der foretages bypassing af sand, der som følge af gennemførelse af projektet vil lægge sig omkring havnen. Ved en reduktion i tilførsel af sandmateriale som følge af havneudvidelsen, vil erosionen ved Vigsø Bugt forøges, og der vil være en forøget risiko for, at beskyttet § 3 natur og levesteder for beskyttede bilag IV arter i Vigsø Bugt, vil gå tabt. For at forhindre øget erosion af kyststrækningen ved Vigsø Bugt og dermed tab af beskyttet natur, vil der blive foretaget bypassing af det sand, som lægger sig ved havnen, øst for havnen sådan, at forholdene vil forblive som i dag.

Der er gennemført en væsentlighedsvurdering af påvirkningen af Natura 2000-områderne N24 Hanstholm reservatet, Hanstholm Knuden, Nors Sø og Vandet sø på land og N250 Gule Rev til vands. Vurderingen viser, at der ikke sker en væsentlig påvirkning fra projektet på udpegningsgrundlaget for områderne.

I forbindelse med etableringen af det nye havneareal ønskes anvendt egnede materiale fra f.eks. udgravningen af en ny sejlrende og havnebassiner. På baggrund af tidligere undersøgelser vurderes det, at sediment fra disse områder er uforurennet, og at anvendelsen af materialerne derfor ikke vil udgøre et miljøproblem.

Ved uddybning i og uden for havnen vil der blive udgravet naturlige aflejringer af kalk, som måske ikke kan genanvendes i projektet, og som derfor i givet fald skal klappes til havs. Klappingen vil ske på en godkendt klappplads og i henhold til en klaptilladelse, der vil blive givet af den relevante myndighed. Klappingen af kalkholdigt sediment vurderes at ville medføre en mindre og lokal miljøpåvirkning.

Den nye indsejling i Hanstholm Havn medfører, at der fortsat vil lægge sig en større mængde sand i havnen og i sejlrenden. Der skal derfor i driftsfasen udgraves sand fra disse områder. Dette sand vil blive bypasset, hvilket vurderes ikke at ville resultere i negativ en miljøpåvirkning.

I anlægsfasen vil arbejdet med entreprenørmaskiner, skibe og transportere til og fra havnen medføre midlertidigt forhøjede emissioner af



forurenende stoffer til luften, som til en vis grad vil forringe luftkvaliteten i omgivelserne. Arbejdet vil dog have en begrænset varighed ud af den samlede anlægsperiode på 2-3 år. Afstanden til nærmeste beboede områder er relativt stor (omkring 200 m), hvorfor der er god mulighed for, at stofferne kan spredes og fortyndes. Støv fra f.eks. håndtering af jord og grus vil falde til jorden tæt på anlægsområde og dermed ikke påvirke beboede områder omkring havnen. Hvis der mod forventning opstår støvgener, f.eks. hos eksisterende virksomheder på havnen, kan de afhjælpes ved f.eks. at sprinkle vand på områderne eller afdække oplagrede materialer.

Koncentrationen af forurenende stoffer i luften er vurderet til ikke at nærme sig de grænseværdier, der er fastsat af Miljøstyrelsen. Det vurderes derfor, at påvirkningen af luftkvaliteten og støvgenerne vil være ubetydelige i anlægsfasen.

Anlægsfasen vil forøge den lokale udledning af klimagassen CO<sub>2</sub>. Mængden er dog af underordnet betydning for klimaet.

I driftsfasen forventes der en forøget emission af luftforurenende stoffer, f.eks. på grund af, at havnen vil blive anvendt af større og flere fiskefartøjer. Derudover vil nye virksomheder etablere sig på det nye havneområde. Disse virksomheder kan udlede både luftforurening og lugt, ligesom de vil øge trafikken til og fra havnen. Det vurderes, at de nye bidrag til luftforureningen næppe vil have en målbar effekt på luftforureningen i beboede områder i nærheden, og ligesom i dag vil niveauerne være langt under gældende grænseværdier. Hvad angår emissioner fra nye virksomheder, inklusiv lugt, vil disse blive reguleret af evt. godkendelse af virksomhederne, som vil sikre mod uacceptable påvirkninger i omgivelserne.

En del af det eksisterende surfer-område Fakir inddrages i projektet, som til gengæld medfører, at bølgerne i Fakir bliver bedre at anvende til surfing. Da der er andre store og gode attraktive områder til surfing i nærheden, vurderes påvirkningen af befolkningen og befolkningens sundhed at være lille.

#### Natura 2000

I anlægsfasen vil molerne blive etableret først, og dermed vil undervandsstøj fra etablering af nye kajanlæg, herunder især ramning af spuns og fjernelse af eksisterende sænkekasser, dæmpes sådan, at marine pattedyr, havfugle og fisk uden for havnen undgår en væsentlig påvirkning fra undervandsstøj.

I driftsfasen vil sedimenttransporten forbi Hanstholm Havn reduceres, hvis ikke der foretages bypassing af sand, der som følge af gennemførelse af projektet til lægge sig omkring havnen. Ved en reduktion i tilførsel af sandmateriale som følge af havneudvidelsen, vil erosionen

ved Vigsø Bugt forøges, og der vil være en forøget risiko for, at beskyttet § 3 natur og levesteder for beskyttede bilag IV arter i Vigsø Bugt, vil gå tabt. For at forhindre øget erosion af kyststrækningen ved Vigsø Bugt og dermed tab af beskyttet natur, vil der blive foretaget bypassing af det sand, som lægger sig ved havnen, øst for havnen sådan, at forholdene vil forblive som i dag.

Der er gennemført en væsentlighedsvurdering af påvirkningen af Natura 2000-områderne N24 Hanstholm reservatet, Hanstholm Knuden, Nors Sø og Vandet sø på land og N250 Gule Rev til vands. Vurderingen viser, at der ikke sker en væsentlig påvirkning fra projektet på udpegningsgrundlaget for områderne.

## Høring

VVM-redegørelsen har fra den 16. juni 2017 til 11. august 2017 været i offentlig høring og er i samme periode sendt i høring hos følgende myndigheder:

Kystdirektoratet, Miljøstyrelsen, Naturstyrelsen, Landbrugs- og Fiskeristyrelsen, Geodatastyrelsen, Slots- og Kulturstyrelsen, Søfartsstyrelsen, Energistyrelsen, Beredskabsstyrelsen, Thisted Kommune, Moesgaard Museum, Dansk Ornitologisk Forening, Danmarks Naturfredningsforening, Friluftsrådet, Ejendomsforeningen Danmark, Fritidshusejernes Landsforening.

Styrelsen har forbindelse med høringen modtaget høringssvar fra følgende, som har bemærkninger til projektet:

- Miljøstyrelsen
- Søfartsstyrelsen
- Forsvarsministeriets Ejendomsstyrelse
- Friens of Cold Hawaii
- Palle Jensen

### **Miljøstyrelsen anfører:**

*" Miljøstyrelsen vurderer, at udvidelsen af Hanstholm Havn i anlægs- og driftsfase ikke vil medføre væsentlige påvirkninger på nærliggende Natura 2000-områder eller af de arter og naturtyper, som er på områdernes udpegningsgrundlag.*

*Marsvin er en såkaldt bilag IV art, for hvilke yngle- eller rasteområder ikke må beskadiges eller ødelægges. Da det endnu ikke er bestemt, hvordan sænkekasserne skal fjernes, er det vanskeligt for Miljøstyrelsen at vurdere, om projektet kan medføre undervandsstøj, som potentielt kan virke forstyrrende på marine pattedyr her særligt marsvin. I gennemførelsen af projektet henstilles det derfor til, at der tages alle*

*nødvendige forholdsregler for at sikre, at bestanden ikke påvirkes. Sådanne virkemidler inkluderer anvendelse af pingere og sælskræmmere forud for anlægsarbejdet af ydermolerne samt forud for nedrivning af sænkekasser og nedramning af spuns, for at skræmme de marsvin væk, som måtte befinde sig i området.*

*Det henstilles, at det mest støjende arbejde ikke gennemføres i marsvinenes parrings- og yngleperiode fra juni til august. "*

**Søfartsstyrelsen anfører:**

*" Den modtagne høring om VVM for udvidelse af Hanstholm Havn giver kun Søfartsstyrelsen anledning til få bemærkninger.*

*Det nævnes i afsnit 1.4 i Miljøredegørelsen, at det vurderes at projektet vil forbedre forholdene for skibstrafikken.*

*Der skal i den forbindelse henvises til vedlagte e-mail af 2. februar 2017 vedr. sejladssimuleringer og analyse af sejladssikkerhed.*

*På side 19 i redegørelsen er det som svar på vedlagte e-mail nævnt, at der gennemføres sejladssimuleringer, der også omfatter sejladssikkerhed.*

*Søfartsstyrelsen skal på den baggrund anmode om at få oplyst på hvilket grundlag (simuleringer, analyser eller andet), der ligger til grund for vurderingen om bedre forhold.*

*Ligeledes bedes det oplyst, hvornår de nævnte simuleringer/analyser vil blive udført.*

*I afsnit 10.4 og på figur 10-3 er beskrevet afmærkning af arbejdsområder med gule, røde og grønne lystønder.*

*Her henledes opmærksomheden på, at oprettelse af arbejdsområder kræver en forudgående tilladelse fra Søfartsstyrelsen, ligesom afmærkningen af områderne skal være godkendt i god tid forinden etableringen.*

*Under overskriften "Ændret placering af fyr og bøjer" er bl.a. nævnt et nyt vinkelfyr, hvor ledelinje oplyses til 210 grader. Opmærksomheden henledes på, at et vinkelfyr ikke har en ledelinje, men som navnet viser indeholder fyrvinkler.*

*Også for disse ændringer i den permanente afmærkning af havnen forudsættes en godkendelse fra Søfartsstyrelsen i god tid forinden.*

*Det samme gør sig gældende for den hvide belysning, der er nævnt langs de nye moler.*

*Afsnit 10.9 henviser til skemaet "Vurdering af sejladssikkerheden ved arbejder til søs". Der skal også henvises til bekendtgørelse nr. 1351 af 29. november 2013.*

Det samme gør sig gældende i afsnit 22.3. "

**Forsvarsministeriets Ejendomsstyrelse anfører:**

"Forsvaret henstiller, at det vurderes om, etableringsarbejdet i forbindelse med udvidelsen af havneområdet vil kunne påvirke Redningsstation Hanstholms SAR-beredskab. I givet fald anmoder Forsvaret om, at mitigeringsarbejde i videst muligt omfang etableres, og at det kommer til at fremgå af projektplanen i hvilke perioder, redningsstationens muligheder for redningsfartøjernes ind- og udsejling vil være begrænset. Der er ikke i det pågældende område konstateret nogen større risiko i forbindelse med rester af ammunition eller uidentificerede genstande, der kan være farlige (UXO).

Hvis der under forundersøgelser eller etableringsarbejde i forbindelse med arbejde på eller i havbunden, konstateres UXO, skal arbejdet midlertidigt standses, og der tages kontakt til Forsvarets Operationscenter, Aarhus, jf. § 14 i BEK 1351 af 29. november 2013 om sikkerhed ved entreprenørarbejde og andre aktiviteter mv. i danske farvande. "

**Friends of Cold Hawaii anfører:**

"På vegne af Surfklubben NASA, Dansk Sejlunion og Friends of Cold Hawaii vil vi gerne indlede med at sige, at ingen af os har noget imod udviklingen af Hanstholm Havn. Vi har stor forståelse for ønskerne på havnen.

Vi nævner det for at undgå misforståelser. Det, at vi har fokus på vindmøllernes effekt på windsurfing og kitesurfing i området øst for Roshagemolen, er ikke et udtryk for, at vi ønsker at stikke en kæp i hjulet på havnens projekt. Det er et udtryk af væsentligheden af det, der er på spil.

Vi har i noget tid, og i forbindelse med offentlighedsfasen, haft en positiv og konstruktiv dialog med både Thisted Kommune og Hanstholm Havn om havnens udvidelsesplaner. Det er vi glade for, og vi ser frem til et fortsat arbejde med at samskabe den bedst mulige løsning for både Hanstholm Havn og Cold Hawaii.

Vi har valgt at lave en samlet indsigelse. Den starter med en indledning, som er grundlaget for indsigelserne og bemærkningerne rettet mod hhv. Lokalplan 3-006 Vindmøller ved Hanstholm Havn og Lokalplan 3-005 Hanstholm Havn. Begge dele følger efter indledningen.

**Indledning**

Vi har nu i over 10 år arbejdet sammen med Thisted Kommune og en række andre interessenter om udviklingen af Cold Hawaii. Ingen kan i dag være i tvivl om, at Cold Hawaii har betydning for egnen. Det er formentlig også grunden til, at Cold Hawaii på lige fod med Hanstholm Havn indgår som et indsatsområde i den nye vision 2022 under punktet "Danmarks førende naturoplevelser", hvor der står:

"[...] at Cold Hawaii [i 2022] er et nationalt og internationalt anerkendt surf center med 30 enestående surf spots fra Krik i syd til Hanstholm i nord."

*Det er hævet over enhver tvivl, at Cold Hawaii har medvirket til at forbedre området image. F.eks. fremgår det af konklusionen fra samtaler med en række ambassadører i forbindelse med udarbejdelsen af strategiplanen Thy på Forkant, at det er blevet cool at være fra Thy.*

*Det fremgår også, at unge mennesker nu gerne fortæller vennerne i Aarhus eller København, at de er fra Thy. Man påpeger, at bl.a. Cold Hawaii og Nationalparken har skabt en ny og stærk oplevelse af det at være Thybo, og at vi skal have det til at vokse.*

*Af Kommuneplan 2010-2022 for Thisted Kommune fremgår det, at udpegningen af Nationalpark Thy og "Cold Hawaii" rummer mange muligheder for tiltag med henblik på at tiltrække nye borgere, turister og virksomheder, som søger den unikke og storlåede natur og de særlige surf-forhold.*

*Det er et faktum, at Cold Hawaii allerede har trukket nye ideer, nye virksomheder, nye beboere, nye turister og en ny uddannelse til. Det opfattes i det ganske danske land og udland som et mønstereksempel på, hvordan et område langt væk fra de store byer kan revitaliseres og dermed finde nye veje, i en tid hvor landdistrikterne er under pres.*

*Det er efter alt at dømme årsagen til, at Cold Hawaii også indgår i Erhvervspolitik 2015 - 2017 for Thisted Kommune. Her fremgår det, at de fysiske rammer i Thisted Kommune har særlige kendetegn og styrker, som kommunalbestyrelsen ønsker at inddrage i udviklingen af kommunen som bosætningsramme.*

*Det understreges, når man i Erhvervspolitik 2015 - 2017 skriver: "Her tænkes der særligt på Cold Hawaii, Limfjorden, Nationalpark Thy samt hovedbyerne Hurup, Hanstholm og Thisted som de lokomotiver, der skal trække en bosætningsmæssig udvikling. "*

*Dén antagelse understøttes af en rundspørge foretaget af DR Midt & Vest fra 2016, hvor 70 virksomheder blev kontaktet, som konkluderer, at Cold Hawaii og Nationalpark Thy tilsammen har skabt over 100 nye arbejdspladser i Thy.*

*Især Klitmøller, men i stigende grad Vorupør, har over de seneste år oplevet en markant stigning i bosætning som en direkte konsekvens af Cold Hawaii. Det er på ingen måder utænkeligt, at Hanstholm kan komme med på den vogn.*

*I den forbindelse er vi opmærksomme på Hanstholms egen udviklingsplan "Hanstholm - toppen af Thy". Her fremgår det af visionen for byen, at man ønsker et udvidet fokus fra havnen til hele Hanstholm og dermed også at få gjort opmærksom på Hanstholms øvrige aktiver, såsom natur, kultur, fritid og et rigt foreningsliv, både over for nuværende beboere, turister og potentielle tilflyttere.*

Af udviklingsplanens SWOT-analyse medregnes det "bedste surfspot i Cold Hawaii: the Middles" som en styrke i området. Øget fokus på surfing fremhæves som en af mulighederne for byen.

Udviklingen af området øst for Roshagemolen indgår under planens mål og ideer, hvor det fremgår, at der skal skabes et attraktivt offentligt/offentligt område omkring Middles.

Cold Hawaii spiller også en rolle for turismen i kommunen, hvor der er fremgang. Således steg antallet af overnatninger på hoteller, feriecentre og campingpladser fra 2015 - 2016 med 25,7% (fra 237.000 i 2015 til næsten 298.000 i 2016).

Ingen andre kommuner i Nordjylland kunne, trods generel fremgang over det meste af regionen, være med på samme niveau. Til sammenligning måtte de to store turistkommuner, Hjørring og Frederikshavn, nøjes med en beskedent stigning på 3,5 procent. Turisterhvervet i Thy er over en bred kam enige om, at bl.a. Cold Hawaii spiller en væsentlig rolle i den positive udvikling.

På uddannelsesområdet går det ligeledes fremad. I maj 2017 kunne HF Cold Hawaii melde ud, at samtlige 45 pladser på uddannelsen i Klitmøller er belagte efter sommerferien. Det betyder, at uddannelsen næste år får 45 studerende imod 32 i år.

Der er ingen, der er i tvivl om, at grundlaget for Cold Hawaii, og den positive effekt det har haft på udviklingen i Thy, er det stedbundne potentiale langs kysten i Thy. Det er ligeledes hævet over enhver tvivl, at potentialet i Cold Hawaii langt fra er udnyttet fuldt ud.

Det er efter alt at dømme også årsagen til, at Thisted Kommune for tiden arbejder med konceptet Cold Hawaii Inland og dermed planer om at sammenbinde vandaktiviteter langs kysterne i Limfjorden – bl.a. Thisted by – med det nuværende Cold Hawaii-område.

Med andre ord: Set i forhold til erhvervsudvikling, bosætning, uddannelse og turisme spiller Cold Hawaii en stadig stigende positiv rolle i Thy.

Her er området øst for Roshagemolen, og dermed det område som vil blive påvirket af de nye møller, en afgørende brik. Hvis Thy har et wind- og kitesurfing-spot i europæisk topklasse, ligger det dér, hvorfor en negativ påvirkning af lige præcis dét område får større konsekvenser end en negativ påvirkning af ethvert andet Cold Hawaii-spot.

Som sådan er området øst for Roshagemolen på mange måder hjertet i Cold Hawaii inden for vindsport. Fungerer det sted godt, fungerer Cold Hawaii godt, fungerer det dårligt, fungerer Cold Hawaii dårligt. Så simpelt kan det siges. Har havnens projekt en negativ effekt på windsurfing og kitesurfing, får det altså store konsekvenser for Cold Hawaii.

*Det er grunden til, at det ligger os, og ligeledes bør ligge Thisted Kommune, umådeligt meget på sinde, at finde en løsning som bevarer kvaliteten af området øst for Roshagemolen, og det er på den baggrund, at følgende indsigelser skal forstås.*

*... [Redigeret: Afsnit om vindmøller på Hanstholm Havn udeladt, da det ikke er Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsens ressortområde]*

*...*

*Vi har i en længere periode været i dialog med Hanstholm Havn og havnens rådgivere, om den påvirkning selve havneudvidelsen får for bølgeklimaet i området.*

*Det ligger fast, at spottet Fakir mellem øster tværmole og Roshagemolen forsvinder. Der er tale om et væsentligt lokalt surf- og SUP-surf område. Fakir virker i vind fra syd og syd-øst og bølger fra vest. Begge steder er mest egnede til SUP-surf og surfing på longboard. I sjældnere tilfælde fungerer det til surfing på shortboard.*

*Generelt skal det bemærkes, at kvaliteten af området øst for Roshagemolen i relation til windsurfing og kitesurfing wave-performance (langt) overstiger Fakirs kvalitet i relation til SUP-surf og surfing.*

*Det betyder ikke, at Fakir er uvæsentlig. Det betyder, at der findes alternativer til Fakir andre steder i Thy. Endvidere findes der mange steder i Nordeuropa, som er ligeså gode og bedre. Der findes endog steder i Danmark, f.eks. på nordkysten på Sjælland og på Bornholm, som kan måle sig med Fakir.*

*Set med vores øjne er det en skam, at Fakir forsvinder, da stedet har mange gode dage – især til SUP-surfing. På den anden side er det naivt at forestille sig, at havnens planer må vige.*

*Den undersøgelse der er lavet af den påvirkning af bølgeklimaet, som havnens projekt vil have, viser, at bølgerne øst for Roshagemolen ikke forringes af det nye havneanlæg. Vi har ingen grund til at tro, at undersøgelsens konklusion ikke er retvisende.*

*Vi er bekendt med, at Hanstholm Havn i bedste fald ønsker at fortsætte udvidelsen af havnen mod øst til Roshagemolen, samt at de ikke har planer om at foretage sig noget øst for Roshagemolen. Hvorvidt man fortsætter udbygningen af havnen afhænger af interessen fra investorer og (nye) virksomheder i området.*

*Som vi forstår situationen, kan det, hvis interessen er stor, gå sådan, at man fortsætter udvidelsen mod øst i umiddelbar forlængelse af det nuværende projekt. Set i det lys mener vi, at der er behov for, at Thisted Kommune i samarbejde med havnen og de øvrige interessenter i området én gang for alle får taget stilling til, hvordan man både vil understøtte havnens udvikling og værne om, og dermed sikre, de unikke rekreative værdier øst for Roshagemolen.*

*Masterplan for Cold Hawaii, som på mange måder var udgangspunkt for den udvikling, der har fundet sted, udkom i 2007. De ting som findes i planen er i vid udstrækning realiseret.*

Der er behov for en ny vision og en ny plan for de næste 10 år med Cold Hawaii. Det er årsagen til, at vi i flere år har argumenteret for en ny masterplan for Cold Hawaii. Nærværende understreger, for os at se, at behovet ikke er blevet mindre.

Det er grunden til, at vi endnu en gang vil benytte lejligheden til at anbefale, at der sættes gang i arbejdet med at fremstille en ny masterplan for Cold Hawaii. Denne plan bør selvfølgelig indeholde en plan for de rekreative værdier øst for Roshagemolen."

**Palle Jensen anfører:**

" Jeg var til det udmærkede informationsmøde om havneudvidelsen. Den megen diskussion om vindmøller kunne nok forventes, men fik heldigvis ikke lov at tage fokus. Det bliver spændende at følge. Jeg er biolog og arbejder selv på havnen med kvalitet/dokumentation og vedligeholdelse af IFS og MSC certifikater på Hesselholt Fisk Eksport. Havnedirektør Niels Clemensen sagde jo, at man skulle sende alle forslag og tanker ind til kommunens hjemmeside som høringssvar til lokalplanen. Jeg har 3 forskellige emner som jeg sender ind særskilt og som jeg håber I tager med i overvejelserne:

Fremtidige udvidelses planer bør omfatte havnens arealer mod vest

Et hensigtsmæssigt flow af råvarer, is emballage og produkter på havnen

Et miljø for turister og besøgende

Fremtidige udvidelses planer bør omfattes havnens arealer mod vest og syd-vest. Her tænker jeg en udvidelse som delvist følger Hanstholm Mølleå som her må være den laveste del af terrænet. Indsejlingen kunne ske via de nye ydre havneanlæg. Jeg vil tro at området er gammelt stenalderhav og ikke har den modstandsdygtige danskalk/limsten som Hanstholm knuden har, og jeg vil tro at der findes grus som kunne anvendes til råstofudvinding som ses i området mellem Ræhr og Sårup. Udvidelsen kræver en omlægning af kystvejen mod Klitmøller, men har nogle åbenlyse fordele: Udvidelser herefter ville være fleksible og kunne i princippet fortsætte helt til Ræhr og Sårup med kun små forstyrrelser af driften af den eksisterende havn. Når først omlægningen af kystvejen er sket vil udvidelserne kunne gøres billigt og man får meget gratis bagland med som i modsætning til udvidelsen mod øst ikke skal støbes op fra bunden.

Råstofudvindelse må kunne skabe en betydelig indtægt under arbejdet. Niels Clemensen gjorde opmærksom på at han kunne se konflikter med naturparken med en sådan model. Arealet har før været indgået i planlægning af havneudvidelser. Arealerne er havnens og ser man området fra en geografiskgeologisk synsvinkel mener jeg det er god logik, frem for at fortsætte med at "fylde sig" vej mod øst.

Naturparken og Havnen behøver hinanden. God økonomi, flere arbejdspladser og bedre infrastruktur vil skaffe flere mennesker og besøgende til Naturparken og et fornuftigt hensyn til turisme i planlægningen af den nye havn vil være medvirkende hertil.



Et hensigtsmæssigt flow af råvarer, is emballage og produkter på havnen. Fra mit arbejde med kvalitet og dokumentation ved jeg hvor meget fødevarer sikkerhed fylder særligt hos de store kæder hvis behov det kniber med at opfylde i dag: Ubrudt kølekæde, ingen transport under åben himmel af råvarer, is, emballage og åbne produkter samt "food defence". Sidstnævnte omfatter "site security" og hindring af uautoriseret adgang. Man støder også i højere grad på krav til etik og miljø rigtig opførsel (affaldshåndtering, genbrug, energieffektivitet). Derfor er det også vigtigt at fastholde havnens fokus på "en grøn havn". Ud over vindmøller, kunne det også omfatte al intern transport på havnen, affaldsindsamling, behandling af rest is, indsamling af affald fra fartøjer mm. Bekæmpelse af skadedyr er mig bekendt ikke noget stort problem på havnen, men fylder altså også rigtigt meget hos mange kunder, og skal fortsat tænkes ind. Jeg mener det er vigtigt for den fremtidige forretning at havnen fremstår som et hele hvor ovenstående tænkes ind i planlægningen.

Derfor kan det bekymre når nu virksomheder inklusive fiskeforarbejdning tilbydes plads på det nye havneareal. Det betyder endnu længere distance fra auktionshaller og isværk end i dag. Isen kan fremstilles af virksomheden selv og transporten klares dermed internt. Kontraktfartøjer kan tænkes at lande direkte på kajen foran virksomheden og dermed minimere transport og risici under åben himmel. Men transporten af fisk fra auktionshal til forarbejdningsvirksomhed vil blive længere og dermed mere udsat. Det ville være i den forbindelse være relevant, hvis de forskellige sektorer og services kunne samles. Det kunne være rart med nogle overordnede strategier fra havnens brugere f.eks. fra Eksportørforeningen. Det kan undre, at projektet om etablering af en emballagefabrik foreløbigt ikke er blevet til noget! Hvis ønsker og strategi ikke meldes ud overordnet fra havnens brugere, er jeg sikker på at kravene alligevel kommer drypvis, særligt fra dem som har kapacitet og mod til at levere til kæder som Tesco, Marks & Spencer, Sainsbury.

Derfor er det vigtigt at kravene under alle omstændigheder tænkes ind i planlægningen. Overordnet set må man vi aldrig glemme den fordel som Hanstholm har med at være tæt på fiskepladser og landinger og nu med den ny udvidelse de forbedrede forhold for adgangen for fartøjer.

Men planlægningen af infrastrukturen inden for molerne er lige så vigtig.

Et miljø for turister og besøgende:

Jeg mener at ovenstående ligger så meget i tiden, at man ikke bare kan tænke på havnen som erhvervshavn i "gammeldags traditionel forstand". Det ville være formålstjenligt at lave et miljø for turister og besøgende, hvor nogle af de hovedelementer er til stede som man som turist efterspørger: et udsigtspunkt over havnen og havet, samt mad og drikke, toilet, læ, køb af fisk, parkering og adgang til lystfiskeri.

Ét er at havnen ligger ideelt for fiskeflådens adgang til Nordsøens fiskepladser, men den ligger også ideel med ganske kort sejl distance

*for den lille båd der vil ud og sætte de 3 fiskeredskaber man må eller bruge pilkegrejet. Man skal være mere end uheldig for ikke at komme ind med et eller andet. Tager man f.eks. ud i Vadehavsområdet, Limfjorden, i Lillebælt, store dele af Jyllands østkyst kræver det betydeligt mere held at komme hjem med aftensmaden, med mindre det er midt i silde eller hornfisksæsonen. Når man kommer på havnen dagligt kan man ikke undgå at bemærke den opmærksomhed som "gule rev bådene" har og de mange tilrejsende biler med bådtrailere som kommer til havnen. Derudover de mange som kommer og spiser på Røgeriet. Som man sælger fisk på stranden i Vorupør og Løkken kunne der også sælges fisk her.*

*Der kommer også en del sejlfartøjer ind som givetvis kunne være flere med bedre faciliteter og et roligt forholdsvis lavtvandet havnebassin. Man bør ikke ignorere de mange potentielle brugere. Politisk set fylder de meget. Havbadet i Vorupør har fået tilført mange ressourcer, og miljøerne omkring kystfiskerne prioriteres højt.*

*Et sådan miljø sammen med Naturparken og Vindmølletestcentret ville heller ikke være et ringe trækplaster for krydstogtskibe eller færger. Med de større men færre både kan der findes et bassin til lystfartøjer med ringe dybdegang, og laves et miljø omkring. Til bassinet kunne pontonbroer overvejes fordi de er behagelige at bruge for både med lille fribord. Erhvervsbrugere og turistbrugere ville så vidt muligt kunne isoleres fra hinanden. "*

### **Offentliggørelse**

Afgørelsen vil blive offentliggjort på Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsens hjemmeside, jf. § 29, i bekendtgørelse nr. 450 af 8. maj 2017 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.

### **Lovgrundlag**

VVM-tilladelsen og afgørelsen om Natura-2000 konsekvensvurdering er truffet i henhold til § 3 i bekendtgørelse nr. 450 af 8. maj 2017 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.

Principiel tilladelse til udvidelse af havnen, herunder uddybning og opfyldning, er truffet i henhold til § 2 i lov om havne jf. lovbekendtgørelse nr. 285 af 27. marts 2012.

## **Klagevejledning**

Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsens afgørelse om VVM-tilladelse kan ikke påklages til anden administrativ myndighed, jf. § 32 i bekendtgørelse nr. 450 af 8. maj 2017 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.

Afgørelsen om konsekvensvurdering af Natura-2000 områder kan ikke påklages til anden administrativ myndighed, jf. § 32 i bekendtgørelse nr. 450 af 8. maj 2017 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.

Afgørelse om principiel tilladelse til udvidelse af havnen, herunder uddybning og opfyldning kan ikke påklages til anden administrativ myndighed, jf. § 39 i bekendtgørelse, nr. 453 af 11. maj 2017 om Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsens opgaver og beføjelser, klageadgang og kundgørelse af visse af Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsens forskrifter.

Med venlig hilsen

Christina Bergendorff

Specialkonsulent