

Carsten Niebuhrs Gade 43
1577 København V
Telefon 7221 8800
Fax 7262 6790
info@trafikstyrelsen.dk
www.trafikstyrelsen.dk

Notat

Dato 01-03-2023

Sagsnr.: 2021-000273

Udvidelse af Sletten Havn – Sammenfat- tende redegørelse på baggrund af offentlig høring af miljøkonsekvensrapport

Trafikstyrelsen, juni 2023

Udvidelse af Sletten Havn – Sammenfattende redegørelse på baggrund af høring af miljøkonsekvensrapport

Juni 2023

Trafikstyrelsen

Carsten Niebuhrs Gade 43

1577 København V

Tlf. 7221 8800

www.trafikstyrelsen.dk

Indhold



Indhold

1. Forord	4
2 Behandling af indkomne høringssvar	6
2.1 Behov for moleforlængelsen	6
2.2 Sedimenttransport og ændring af aflejringer	7
2.3 Ophobning af ålegræs, tang mv.	9
2.4 Forhold omkring overløbsbygværk.....	10
2.5 Visuelle forhold	12
2.6. Naturforhold, havstrategi, vandområdeplaner, Natura 2000 og bilag IV-arter	13
2.7 Alternativer	16
2.8 Øvrige forhold	19

1. Forord

Fonden Sletten Havn ansøgte den 12. august 2016, Trafik- og Byggestyrelsen (nu Trafikstyrelsen) om tilladelse til at udføre en forlængelse på 40 m af Sydmo- len i Sletten Havn.

Den 11. november 2016 gav Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen tilladelse til at ud- vide sydmo- len i Sletten Havn, jf. havnelovens § 2, stk. 2. Endvidere traf styrel- sen afgørelse om, at projektet ikke var VVM-pligtigt, jf. § 3, stk. 3 i dagældende bekendtgørelse nr. 579 af 29. maj 2013 om miljømæssig vurdering af visse an- læg og foranstaltninger på søterritoriet. Den 9. december 2016 klagede berørte lodsejere til Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen over afgørelsen af 11. november 2016, herunder at projektet ikke var VVM-pligtigt, og at de ikke blev partshørt på grund af deres beliggenhed i forhold til moleudvidelsen. De indsendte klager havde en opsættende virkning, hvorfor styrelsen meddelte standsningspåbud. Dette blev meddelt til Fonden Sletten Havn den 12. december 2016.

Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen genoptog efterfølgende sagen til fornyet be- handling og rettede henvendelse til Kystdirektoratet. Kystdirektoratet meddelte den 6. marts 2017, at de tog ansøgers rådgivers vurdering om erosion, som følge af moleudvidelsen til efterretning.

Styrelsen traf den 19. maj 2017 afgørelse om, at afgørelse af 11. november 2016 fastholdes, og at Fonden Sletten Havn kunne igangsætte projektet.

Denne afgørelse blev påklaget til Transport-, Bygnings- og Boligministeriet (nu Transportministeriet), herunder bl.a. om, at moleudvidelsen vil medføre ero- sion, kraftige lugtgener, nedbrydning af deres kystsikring samt om manglende partsbeføjelser.

Den 5. oktober 2017 hjemviste Transport-, Bygnings- og Boligministeriet styrel- sens afgørelse af 11. november 2016 til fornyet behandling, da man fandt at sagsbehandlingen var behæftet med alvorlige mangler bl.a. i forhold til høring af parter. Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen genoptog sagen herefter og sendte klagerne et høringsbrev i november 2017 for så vidt angår spørgsmålet om partsstatus.

Styrelsen oplyste, at der i afgørelsen om partsstatus ville blive lagt vægt på, om moleudvidelse i Sletten Havn har en individuel, væsentlig, retslig interesse for klagerne, samt om moleudvidelsen vil medføre konkrete væsentlige gener for disse.

Baseret på bemærkninger fra sagens parter, udtalelse fra Fredensborg Kom- mune, Fredensborg Forsyning og rådgivers faglige vurdering om virkninger ved

en moleudvidelse sendte Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen den 18. december 2018 den påtænkte afgørelse vedrørende VVM-pligt i partshøring hos sagens parter med frist til den 25. januar 2019.

Trafik- Bygge og Boligstyrelsen afgjorde herefter, med brev af 11. februar 2019, at der skulle udarbejdes en miljøkonsekvensvurdering i form af en miljøkonsekvensrapport forud for styrelsens afgørelse om projektet kunne tillades.

Miljøkonsekvensrapporten, som er udarbejdet af bygherre, har været i offentlig høring i perioden 22. september 2021 til 1. februar 2022.

Trafikstyrelsen har den 30. marts 2023 forespurgt Fredensborg Kommune om en officiel stillingtagen til projektet.

Byrådet har den 30. maj 2023 behandlet Trafikstyrelsens henvendelse og afgivet følgende svar (dateret 7. juni 2023):

Kommunens officielle stillingtagen til moleforlængelsen Tilsvarende høringssvaret til miljøkonsekvensrapporten, præciserer byrådet, at vi ikke ser behovet for en udvidelse af molen på Sletten Havn. Byrådet mener ikke at projektet bør tillades, idet der ikke foreligger tilstrækkelige argumenter for udvidelsen af molen. Der ønskes ikke en moleudvidelse i Sletten Havn, idet det ikke kan udelukkes, at der sker en forringelse af badevandet og stranden i området som følge af ændrede strømningsforhold.

Kommunens officielle stillingtagen til spørgsmålet om overløbsbygværket

Fredensborg Kommune finder enhver forringelse af vandudskiftningen ved overløbs-bygværket – stor som lille – for uønsket.

Kommunens stillingtagen til lokalplanlægning for moleområderne

Fredensborg Kommune har ikke aktuelt planer om at igangsætte en planlægning mhp. at tilvejebringe ny anvendelse eller nye byggemuligheder i Sletten Havn.

2 Behandling af indkomne høringsvar

Miljøkonsekvensrapporten, som er udarbejdet af bygherre, har været i offentlig høring i perioden 22. september 2021 til 1. februar 2022. I høringsperioden indkom 18 høringsvar, 11 fra borgere i området, 6 fra offentlige myndigheder, og et fra Sletten beboerforening, som har svaret på et antal borgeres vegne.

Denne sammenfattende redegørelse samler op på den gennemførte høring og danner sammen med miljøkonsekvensrapporten grundlag for Trafikstyrelsens afgørelse.

Den sammenfattende redegørelse er temaopdelt, hvilket medfører, at indkomne bemærkninger ikke gengives ordret, men i stedet besvares temavist.

2.1 Behov for moleforlængelsen

Høringsvar fra borgere

Der er indkommet et antal spørgsmål til behovet for moleudvidelsen. Havnen har fungeret i mange år og der udtrykkes undren over, hvordan behovet for molen er opstået. Bl.a. finder borgere, at det er en unødvendig og skæmmende ændring, der endvidere kan få indflydelse på vandkvaliteten og miljøet omkring havnen.

Da det primært er erhvervsfiskerne, der efterspørger moleforlængelsen, er der også stillet spørgsmål til, hvor mange erhvervsfiskere, der reelt er brugere af havnen.

I denne sammenhæng er der sat spørgsmål ved hvor ofte, der er problemer med indsejlingen, samt om et alternativ til moleforlængelsen kunne være at fjerne den indre tværvæg, der blev bygget i 2016.

Høringsvar fra myndigheder

Fredensborg Kommunes udvalg for Plan, Miljø og Klima ser ikke et behov for en moleudvidelse. Dette er bekræftet af Kommunalbestyrelsen med skrivelse af 7. juni 2023.

Kommentarer fra Sletten Havn

Behovet for moleforlængelsen er begrundet i ansøgningen og efterfølgende i miljøkonsekvensrapporten som svar på de anførte bemærkninger. Den grundlæggende besejlingsrisiko har eksisteret i mange år og Fonden er uforstående overfor udvalgets vurdering om, at moleforlængelsen er unødvendig og savner en begrundelse herfor. Moleforlængelsens indflydelse på vandkvalitet og miljø omkring havnen er afklaret i miljøkonsekvensrapporten og den tilhørende modellering. Der er iht. denne ingen eller kun ubetydelig påvirkning.

I Sletten Havn er der 2 fastliggende erhvervsfiskefartøjer bemandede dagligt af 2 - 4 erhvervsfiskere. Herudover besøges havnen jævnligt af 3 - 4 erhvervsfiskefartøjer - især i vinterhalvåret - der lander deres fangst i Sletten Havn.

Den indre tværvæg har ikke indflydelse på den besejlingsrisiko, der indgår i begrundelsen for moleforlængelsen og fjernelse af tværmolen er derfor ikke et relevant alternativ til moleforlængelsen.

Trafikstyrelsens kommentarer

Trafikstyrelsen konstaterer, at Sletten Havn har godtgjort, at moleforlængelsen vil udgøre en forbedret og mere sikker indsejling til havnen. Det må dog konstateres, at Trafikstyrelsen ikke er bekendt med, at der har været påsejlinger eller andre kritiske situationer ved Sletten Havn. Trafikstyrelsen konstaterer endvidere, at kommunen ikke ser behovet for en udvidelse af molen på Sletten Havn. Byrådet mener ikke at projektet bør tillades, idet der ikke foreligger tilstrækkelige argumenter for udvidelsen af molen. Der ønskes ikke en moleudvidelse i Sletten Havn, idet det ikke kan udelukkes, at der sker en forringelse af badevandet og stranden i området som følge af ændrede strømningsforhold.

2.2 Sedimenttransport og ændring af aflejringer

Høringssvar fra borgere

Der stilles spørgsmål til strømningsmodellens validitet og troværdighed. Herunder stilles spørgsmål vedr. ændrede sedimentationsforhold. Der henvises til en række øvrige havne på Øresundskysten - Snekkersten, Rungsted og Helsingørs nordkyst. Ingen af de nævnte havneudvidelsesprojekter har haft positiv virkning på miljøet omkring havnene, sediment transport eller tang. Specielt forlængelsen af Snekkerstens ydermole er relevant at lære af, da havnen oprindeligt var stort set identisk med Sletten Havn.

Høringssvar fra myndigheder

Kystdirektoratet bemærker, at tilstedeværelsen af tilgængeligt sediment er begrænset på den nordlige side af havnen grundet diverse faste anlæg, som har medført en kraftigt reduceret strandbredde og sedimentmægtighed. Det sediment der potentielt vil aflejres i det nordlige hjørne, vil primært være domineret af sediment fra det indre strandplan eller af det sediment, som passerer molen i nordgående retning.

Det kan ikke afvises, at øgede sedimentation vil kunne påvirke sejlrendens dybde med tiden. Det fremgår ikke om dette er undersøgt.

Kommentarer fra Sletten Havn

Strømningsmodellen tilsigter at beskrive karakter og størrelsesorden for de ændringer moleforlængelsen kan forventes at medføre for sedimentationsforholdene. Modelleringen fremstiller den variation i transportkapacitet, der genereres af de ændringer i bølgeforsøholdene, der kan opstå med moleforlængelsen.

De ændrede sedimentationsforhold vil være styret af det sediment, der er tilgængeligt for bølgernes transportkapacitet. For området nord for Sletten Havn er mængden af sediment til rådighed for transport lille i forhold til transportkapaciteten.

Moleforlængelsen vil ikke have betydende indflydelse på den mængde sediment, som passerer molen i nordgående retning, men alene ændre lokalt på fordelingen af dette sediment langs kysten i læ af molen, som beskrevet i miljøkonsekvensrapporten og gennem strømningsmodellen.

De lokale variationer i sedimentationsforholdene vil bl. a. være styret af indflydelsen på de lokale bølgeforhold fra den geometriske udformning af havnens molekonstruktioner og dybdeforholdene. En meningsfuld sammenligning med sedimentationsforholdene ved andre havne kan kun gennemføres, hvis der tages behørigt højde for de lokale forskelle i den geometriske detailudformning af havnekonstruktioner og til lokale variationer i kystlinjeforløb, dybdeforhold og revledannelse,

Moleforlængelsen forventes derfor ikke at ændre på den samlede tilsanding i sejlbunden eller på det løbende behov for oprensning.

Trafikstyrelsens kommentarer

Trafikstyrelsen har i 2018 indhentet viden fra eksternt rådgiver på dette punkt.

En forlængelse af sydmolen vil afstedkomme en aflejring af sediment, som i første omgang vil forblive på østsiden af den nye mole indtil kapaciteten her, er fyldt op. Dette vil formentligt tage i størrelsesordenen år.

Herefter vil der ske transport af sediment forbi molen (såkaldt bypass), hvor de lokale strømmønstre og bølger vil fordele det sediment som bypasser. Den midlertidige forhindring af sedimenttransport forbi havnen mod nord, som en forlængelse af molen afstedkommer, vil i teorien give en kyst tilbagerykning på nordsiden af havnen. Da kysten her allerede er beskyttet med stensætninger, kan der i stedet forventes en mindre tilvækst i vanddybde foran kysten lidt nord for havnen. En anden effekt af moleforlængelsen vil være, at tilbagefyldningen af havneløbet/indsejlingen midlertidigt vil dæmpes.

For sydgående strømme og dermed den sydgående komponent af sedimenttransporten vil forlængelsen af molen øge lævirkningen på nordsiden af havnen, hvorfor en større andel af sediment må forventes at deponere her.

Strømningsmæssigt ved sydgående strømme vil moleforlængelsen formentlig føre til, at der er øget risiko for, at der dannes en sekundær hvirvel på nordsiden af havnen. Det er uklart om denne separation af strømmingen allerede sker i dag, men tendensen vil styrkes af moleforlængelsen.

Ved nordgående strøm, er der ligeledes en risiko for dannelse af en sekundær hvirvel. Strømretningen i hvirvlen vil imidlertid være modsat, og der vil dermed ikke være den samme risiko for ophobning af tang/skidt i/nær havnen. Ligesom

blæsevejr fra sydlige retninger ikke vil give den samme tendens til at fange tang og skidt.

Der vurderes ikke at være en øget risiko for tangophobning på stranden syd for havnen som følge af moleudvidelsen.

Miljøkonsekvensrapporten fra 2020 har regnet mere detaljeret på dette og fundet, at der kan ske en mindre tilvækst i sediment i hjørnet nord for havnen. Der har ikke kunnet påvises øget risiko for ophobning af tang nord for havnen.

Trafikstyrelsen finder, at risikoen for ophobning af tang er tilbagevist af miljøkonsekvensrapportens beregninger. Risikoen for større ændringer i sedimenttransport og øget tangophobning vurderes samlet set som negligibel.

2.3 Ophobning af ålegræs, tang mv.

Høringssvar fra beboere

Beboere frygter en øget tangophobning, som mulige konsekvenser af den ansøgte moleudvidelse. Man mener ikke modelberegningerne giver det fulde billede af de fremtidige forhold, og at den øgede ophobning af tang vil give lugtgener mv.

Høringssvar fra myndigheder

Kystdirektoratet bemærker, at den hvirvelstrømning og det idvande, der kan opstå, som følge af bølgerrefraktion og udbredelse af strømningsfelt fra molehoved mod land, potentielt kan bidrage til større tangophobning i hjørnet nord for havnen.

Kommentarer fra Sletten Havn

Modelberegningerne tilsigter at give en relevant beskrivelse af størrelsesordenen for de ændringer i ophobning af tang, der kan være et resultat af moleforlængelsen.

Under de nuværende forhold uden moleforlængelsen, forekommer der regelmæssig ophobning af tang i stort omfang og i mængder, der varierer stærkt med vindforhold og årstid. Ifølge modelberegningerne vil indflydelsen fra moleforlængelsen ikke påvirke disse forhold i en størrelsesorden, der er mærkbar i forhold til de nuværende variationer.

Modelleringen knyttet til miljøkonsekvensrapporten viser, at tangophobningen som følge af hvirvelstrømme, idvande og lævirkning fra moleforlængelsen ikke vil blive påvirket i en signifikant størrelsesorden i forhold til de nuværende sæsonvariationer.

Kommentarer fra Trafikstyrelsen

Se ovenfor under sedimenttransport.

2.4 Forhold omkring overløbsbygværk

Høringssvar fra borgere

Borgere i området frygter, at der opstår et dødvande, hvor det opspædede spildevand fra overløbet ikke kan komme væk, og at vandkvaliteten derfor bliver dårligere nord for havnen.

Man mener ikke der er taget højde for, at udløb af urensset spildevand blander sig med den ophobede tang, samt en forøget mængde af vandplanter, som får lov at sætte sig på sten på bunden, som konsekvens af den begrænsning, som sydmolen giver i havstrømmen langs stranden.

Borgerne mener, at Sydmolens planlagte forlængelse begrænser bølgerne på stranden, så tangen ikke vaskes igennem efter udløb af spildevand.

Modellen for spredning af udledning fra kommunens udlignings-/overløbsbassin, er simuleret med en vindhastighed på 10 m/s. Ved skybrud, som har medført overløb, har vinden tidligere været svag fra øst, skiftende til vest eller sydvest.

Borgere i området vurderer ikke at modellen for opholdstidsforlængelsen ved udløb er realistisk. Modellen viser dog noget af problemstillingen, nemlig en fordobling i tid.

Vira og bakterier fra sort spildevand har en levetid på mellem 3-6 måneder, alt afhængigt af vandtemperaturen.

Derfor er det utroligt vigtigt, at spredningen af spildevandet og fortyndingen af dette, kan ske uhindret og øjeblikkeligt, og blive vasket af stranden ved uhindret adgang for bølger til at gennemvaske tangen.

I modelberegningerne er ikke medtaget indflydelsen fra den bølgedæmpende tværvæg. Borgerne antager, at spildevand der har blandet sig med havnevandet, kommer meget langsommere ud til opblanding.

Der efterlyses konkrete beregninger med forskellige vindscenarier, ligesom et spildevandudløb i et tangtæppe, med og uden en moleforlængelse, bør kunne indgå i beregningerne eller vurderingerne.

Høringssvar fra myndigheder

Fredensborg Kommune finder enhver forringelse af vandudskiftningen ved overløbs-bygværket – stor som lille – for uønsket.

Kommentarer fra Sletten Havn

Miljøkonsekvensrapporten vurderer relevant størrelsesorden for de ændringer, der vil være resultat af moleforlængelsen. Vurderingen er baseret på de af kommunen afgivne oplysninger om hyppighed af udløb fra overløbsbassinet.

Sletten Havn har indtryk af, at beboernes kommentarer hertil er baseret på den misforståelse, at kommunens statistik for overløb er udtryk for antallet af udløb til havet nord for molen. Dette er ikke korrekt, da et overløb i kommunens statistik er et internt overløb fra kloaksystemet til udligningsbassinet. Ifølge dimensioneringsgrundlaget for udligningsbassinet, så forudsætter det et internt overløb hvert andet år. Ved internt overløb til udligningsbassinet vil overløbsvandet efterfølgende blive pumpet til rensningsanlægget og udløb til havet vil kun finde sted, hvis overløbet overfylder udligningsbassinet. Dimensioneringsgrundlaget angiver ikke, i hvilket omfang et internt overløb vil resultere i udløb fra bassinet til havet. Ifølge kommunens registreringer har antallet af interne overløb været sjældnere end forudsat i dimensioneringsgrundlaget, og kommunen har ikke registreret udløb fra bassinet i tilknytning til de stedfundne interne overløb. De interne overløb kan derfor kun resultere i udløb til havet i meget sjældne tilfælde.

Ifølge miljøkonsekvensrapporten modellering vil spredningen ved udløb nord for havnen være fuldt effektiv på et par uger, og moleforlængelsens indflydelse vil kunne forårsage en forsinkelse på nogle få timer af denne spredning,

Det er Sletten Havns opfattelse, at udløbet under de nuværende forhold ofte er blokeret af tang uden at der gennemføres regelmæssig oprensning og sikring af udløbets funktion.

Den bølgedæmpende tværvæg i havnen har ingen indflydelse på spredningen af et eventuelt udløb fra overløbsbassinet.

Konkrete beregninger, der illustrerer den aktuelle situation ved disse, meget sjældne og varierende udløbssituationer kan ikke gennemføres realistisk på et utilstrækkeligt datagrundlag. Miljøkonsekvensrapportens modellering af størrelsesordenen for spredningens tidsforløb giver derimod et godt og relevant grundlag for at vurdere den relative indflydelse af moleforlængelsen.

Kommentarer fra Trafikstyrelsen

Fredensborg Kommune oplyser, at der i perioden 2016-2022 har været 3 udløbshændelser (i 2019, 2020 og 2022).

Kommunen har i spildevandsplanen vedtaget at Humlebæk skal separatkloakeres, og derfor vil overløbet blive nedlagt eller evt. omdannet til et separat regnvandsudløb (hvor regnvandet er rensat til BAT inden udløbet). Selve separatkloakeringen er en længere proces, og det vil nok være 10-15 år før den er fuldt "udrullet" i alle oplandene i Humlebæk.

De relativt få udløbshændelser samt kommunens beslutning om ændring af spildevandsplanen betyder, at overløbsbygværket ikke tillægges afgørende betydning for Trafikstyrelsens beslutning.

2.5 Visuelle forhold

Høringssvar fra borgere

En indsiger vurderer, at Fonden Sletten Havns visualiseringer af det ansøgte projekt, ikke følger naturstyrelsens vejledning: https://naturstyrelsen.dk/media/nst/11770239/visualiseringer_og_vvm.pdf.

Der mangler visualiseringer af påvirkningen på landskabet og kulturværdier, både fra landsiden og søsiden.

Billederne til illustrering af udsigtstab taget ud fra ejendommene nord for havnen er grynede og uskarpe. Moleforlængelsen og den eksisterende mole er gengivet så den opfattes som værende mindre dominerende end det, som det menneskelige øje i dag opfatter for den eksisterende mole, set fra stranden, på den meget korte afstand 143 meter.

Indsiger har tidligere udarbejdet visualiseringer af projektet. Disse er vedlagt som bilag til indsigelsen.

Indsiger mener ikke det er analyseret om en ny placering af fyret vil medføre lysgener for beboere.

Kommentarer fra Sletten Havn

Visualiseringerne gengiver, i overensstemmelse med naturstyrelsens vejledning, de visuelle forhold, der påvirker udsigtsforholdene for de berørte nabo-ejendomme med partsstatus.

Moleforlængelsen påvirker udsigtsforholdene over havet, men ikke landskabelige forhold eller kulturværdier.

Billederne er taget af professionel lokal fotograf og gengiver de aktuelle udsigtsforhold. Moleforlængelsen er indlagt i visualiseringerne som kopi af havnens sandfanger, der både i opbygning, udseende og geometri svarer til moleforlængelsen.

Det er Sletten Havns vurdering at flytningen på 40 m af molefyret ikke vil være en betydende ændring af de visuelle forhold for naboejendommene.

Kommentarer fra Trafikstyrelsen

Den omtalte vejledning er udarbejdet som *vejledning* af Skov- og Naturstyrelsen i 2000. Der er ikke et formelt krav om en præcis brug af vejledningen. Det er styrelsens vurdering, at visualiseringen giver et retvisende indtryk af forholdene, som de opleves ved færden i området nord for havnen. Det vurderes, at dette område er det mest visuelt påvirkede ved moleforlængelsen.

Sletten havn har foreslået at reducere moleforlængelsen til 30 m og kronehøjden til 1,2 m/DVR90. Trafikstyrelsen vurderer, at denne projektjustering vil give en reduktion af de visuelle gener moleforlængelsen giver. Dette indarbejdes i styrelsens afgørelse.

2.6. Naturforhold, havstrategi, vandområdeplaner, Natura 2000 og bilag IV-arter

Bilag IV arter

Høringssvar fra myndigheder

Miljøstyrelsen hæfter sig ved, at det fremgår af rapporten, at der ikke er registreret Bilag IV-arter, som f.eks. marsvin i området. Det fremgår dog bl.a. af rapporten "Marsvins udbredelse og status for de marine habitatområder i danske farvande", at der er marsvin i Øresund også ud for Sletten havn.

Der skal derfor i rapporten foretages en vurdering af om projektet kan påvirke marsvin.

Kommentarer fra Sletten Havn

Moleforlængelsen afviger konstruktivt ikke fra alle de øvrige anlæg langs kysten og vil ikke ved sin etablering ændre på udbredelsen og status for marsvin og andre habitatarter i området. Fonden er ikke bekendt med, at der i tilknytning til de daglige aktiviteter i havneområdet og omkring havnen er registreret forekomst af marsvin eller at disse aktiviteter vil have kunnet påvirke eventuelle marsvins ophold i området.

Såfremt der under arbejdets udførelse registreres marsvin i området, så vil arbejdet blive midlertidigt indstillet. Erfaringsmæssigt normaliseres marsvinenes adfærd kort tid efter arbejdets færdiggørelse.

Kommentarer fra Trafikstyrelsen

Marsvin er en bilag IV art jf. habitatdirektivet og er derfor beskyttet jf. Naturbeskyttelsesloven. Miljøstyrelsens registrering af arten og den beskyttelse Miljøstyrelsen anbefaler skal overholdes.

Vandplan og havstrategi

Høringssvar fra myndigheder

Miljøstyrelsen finder, at adressering af hvorvidt projektet og de dertil knyttede projektaktiviteter er i overensstemmelse med vandplanlægningen og havstrategien for det/de berørte vandområder er mangelfuld. Der er ingen referencer til de egentlige vurderinger, som heller ikke fremgår af materialet. Miljøstyrelsen oplyser, at den gældende vandplanlægning er fastlagt i bekendtgørelse nr. 448 af 11. april 2019 om miljømål for overfladevand og grundvandsforekomster og bekendtgørelse nr. 449 af 11. april 2019 om indsatsprogrammer for

vandområdedistrikter, begge udstedt i medfør af lov om vandplanlægning, jf. lovbekendtgørelse nr. 126 af 26. januar 2017.

Der savnes redegørelse for de af projektet berørte vandområders tilstand (øko-logisk og kemisk tilstand) samt fyldestgørende vurdering af projektets potenti-elle miljøpåvirkning (både direkte og indirekte) på alle relevante kvalitetsele-menter, herunder f.eks. kvalitetselementet ålegræs, i det/de berørte vandområder. Alle påvirkninger af relevante kvalitetselementer skal beskrives og vurderes konkret med henblik på at afgøre, om projektet kan gennemføres uden en forringelse af vandområdets tilstand, herunder muligheden for at opnå og fastholde målopfyldelse.

Særligt i forhold til påvirkning af kvalitetselementet ålegræs gælder, at vurde-ringer skal være helt konkrete og baseret på faktuelle oplysninger om ålegræs dybdeudbredelse for det eller de konkret berørte vandområder.

Der savnes fyldestgørende beskrivelse af indholdet i det oprensede sediment fsva. miljøfarlige forurenende stoffer. I forbindelse med spredningen af dette sediment ved optagning, klapping/bypass og andre projektaktiviteter der spre-det sediment, bør der laves en mere konkret vurdering af den eventuelle miljø-påvirkning fra sedimentspredning og potentiel frigivelse af miljøfarlige forure-nende stoffer.

Der savnes en fyldestgørende vurdering af hvorvidt projektet og de dertil knyt-tede projektaktiviteter er i overensstemmelse med Danmarks Havstrategi, her-under fastsatte miljømål samt det gældende indsatsprogram.

Miljøstyrelsen gør opmærksom på, at miljøvurderinger skal tage højde for lov om havstrategi i forhold til mulige påvirkninger af berørte havområder. Dan-mark har ifølge EU's havstrategidirektiv, implementeret i dansk lov ved havstra-tegiloven (LBK 1161 af 25/11/2019), en forpligtelse til at opnå eller opretholde en god miljøtilstand i havet. God miljøtilstand er beskrevet i havstrategidirekti-vets bilag I (lovens bilag 2) ved hjælp af 11 såkaldte kvalitative deskriptorer.

Endvidere savnes en redegørelse for lokaliseringen af projektaktiviteter i for-hold til overvågningsstationer under det nationale overvågningsprogram for havstrategidirektivet og det nationale overvågningsprogram for vandmiljø og natur (NOVANA). Redegørelsen bør omfatte hvilke konkrete hav- og kystvand-områder, der vil kunne blive direkte og indirekte påvirket af projektets aktivite-ter, samt tilstanden for de konkrete vandområder.

I vurderingen af projektets potentielle påvirkninger på havstrategiens deskrip-torer bør der inkluderes en vurdering af om projektets miljøpåvirkning vil være til hinder for opnåelse af god miljøtilstand for de relevante deskriptorer. Denne vurdering kan for eksempel præsenteres vha. en tabel.

Indirekte samt kumulative påvirkninger bør også adresseres.

I Danmarks Havstrategi II (første del) - tabel 13.2 - angives hvilke aktiviteter der kategoriseres at forårsage fysiske tab og forstyrrelser. For D6 "Havbundens integritet" henviser Miljøstyrelsen i øvrigt til det operationelle miljømål 6.4: "I forbindelse med tilladelse til aktiviteter på havet, der kræver en miljøkonsekvensvurdering, fremmer godkendelsesmyndigheden, at udstrækningen af fysisk tab og fysisk forstyrrelse af havbundens overordnede habitattyper vurderes og indrapporteres til Miljøstyrelsen (overvågningsprogram)". Det foreslås at tydeliggøre en opgørelse over udstrækningen af fysisk tab og fysisk forstyrrelse af havbundens overordnede habitattyper til indrapportering.

For D7 "Hydrografi", skal der angives hvilke forskellige aktiviteter der er potentielle kilder til hydrografiske ændringer. For D7 i Danmarks Havstrategi II henviser Miljøstyrelsen i øvrigt til miljømål 7.2: "I forbindelse med tilladelse til aktiviteter på havet, der kræver en miljøkonsekvensvurdering, fremmer godkendelsesmyndigheden, at opgørelse over hydrografiske ændringer og de negative påvirkninger heraf indrapporteres til Miljøstyrelsen (overvågningsprogram)". Det foreslås at tydeliggøre en opgørelse over potentielle hydrografiske ændringer og de negative påvirkninger til indrapportering.

Miljøstyrelsen gør desuden opmærksom på at der skal laves en særskilt vurdering af potentielle miljøpåvirkninger ift. de enkelte direktiver og at det bør fremgå tydeligt at man har vurderet potentielle miljøpåvirkninger på deskriptorer/kvalitetslementer for både havstrategi- og vandrammedirektivet uafhængigt af hinanden.

Kommentarer fra Sletten Havn:

I henhold til vandrammedirektivets bestemmelser må projektet ikke forværre kystvandsområdets tilstand og derved være til hinder for opfyldelsen af EUs målsætninger om økologisk og kemisk tilstand.

Projektet er beliggende i kystvandsområde 6 - Nordlige Øresund.

Den økologiske og den kemiske tilstand for kystvandområderne er vurderet i tilknytning til høring af vandområdeplaner 2021 - 2027 og i 'Gennemgang af grundlaget for afgrænsning, karakterisering og typeinddeling af kystvande i vandområdeplanerne, december 2019'.

Gennemgangens vurderinger for kystvandområde 6 giver grundlag for at konkludere, at projektet ikke vil have betydende indflydelse på eller forværre de relevante kvalitetslementer og type-parametre - vandudveksling, Gennemsnitsdybde, lagdeling og sediment - der er bestemmende for den økologiske og den kemiske tilstand i kystvandsområde 6 - Nordlige Øresund.

Støjen fra nedramningen af pæle i anlægsfasen vurderes at kunne påvirke marine pattedyr i mindre grad. Disse arter vurderes at trække midlertidigt væk fra det berørte område, og undervandsstøj fra nedramningen vurderes derfor ikke at medføre fysiske forstyrrelser og derved påvirke marine arter væsentligt.

Projektet vil have en meget lokal og begrænset indflydelse på sedimenttransport og dermed på sedimentaflejringens påvirkning af væksten dybdeudbredelsen af ålegræs. Projektets vurderes derfor ikke at have betydende indflydelse på kystvandsområdets økologiske tilstand.

Det oprensede sediment er en del af det kystsediment, der transporteres langs den naturlige revledannelse, typisk i området fra syd mod nord, og som løbende har været oprenset fra havneindsejlingen gennem en længere årrække i overensstemmelse med gældende oprensings- og bypasstilladelser. Oprensningen for moleforlængelsen vil blive håndteret på samme måde som de løbende oprensninger af indsejlingen indenfor havnens bypass tilladelse og i overensstemmelse med tilladelsens vilkår. Der er ikke for det oprensede sediment registreret miljøfarlige forurenende stoffer eller miljøskadelig påvirkning fra optagning, klappning og andre projektaktiviteter knyttet til det oprensede sediment.

Havstrategidirektivet lister 11 deskriptorer, hvis målsætning potentielt kan påvirkes af projektets anlægsaktiviteter. Havet ud for projektområdet Sletten Havn, Øresund hører i havstrategisammenhæng under havområdet Bælthavet/Østersøen. Projektaktiviteter er lokaliseret under overvågningsstationen for Hav og Fjord i Helsingør.

Undervandsstøj fra ramning af pæle, omfattet af deskriptor D11, vil ikke overskride grænserne for kritisk støj der kan påvirke marine pattedyr. Projektet og de tilknyttede projektaktiviteter vil ikke have indflydelse på deskriptorerne D1 - D10.

Projektet og de tilknyttede projektaktiviteter vurderes ikke at have negativ indflydelse på den lokale eller globale miljøtilstand, der skal sikres gennem overholdelse af havstrategidirektivets 11 deskriptorer. På grundlag af denne vurdering kan det konkluderes, at projektets moleforlængelse ikke vil forhindre eller forsinke opnåelsen af det langsigtede mål for god miljøtilstand.

Kommentarer fra Trafikstyrelsen:

Trafikstyrelsen vurderer, at det er dokumenteret, at projektet kan gennemføres uden at mulighederne for at opnå de langsigtede mål for vandkvaliteten i Øresund hindres. Projektet påvirker ikke havstrategidirektivets deskriptorer.

2.7 Alternativer

Høringssvar fra borgere

De påståede vanskelige forhold, begrundes med lavt vand på begge sider af indsejlingen, det lave vand mod øst, får søerne til at brække ved indsejlingen. Der skal bruges ca. 40 meter til at nedbringe hastigheden, fra et fartøj har passeret molehovedet, til manøvrefart i havnen. Der savnes dokumentationen for bremselængdes nødvendighed.

Det er indsigers opfattelse at en fri indsejling på 40 meter var mulig, inden man i 2016 byggede den bølgedæmpende tværvæg og inden man etablerede faste fortøjningspæle i det ydre havnebassin. Tidligere etablerede man midlertidige sommerliggepladser ved at lystfartøjerne, som tages op om vinteren, lå fortøjet med ankerbøje ud agter, om sommeren. Ved at fjerne den bølgedæmpende tværvæg og tage pælene op i det ydre havnebassin, samt genetablere ankerbøjer, som kan tages ind om vinteren og genoptage fjernelse af sandpuden øst for havnen, vil man igen have en sikker indsejling.

Siden havnen blev bygget, har man årligt fjernet sandet øst for indsejlingen, herved undgik man de brækkede søer. Der foreligger tilladelse fra kystdirektoratet, til at uddybe der hvor sandpuden ligger og tilladelse til at denne kan bypasses ind mod kysten, for at modvirke den erosion som bygningen af sandfangeren i 1996, har givet anledning til. Herved skabes en win-win løsning. En vurdering af dette scenarie har Niras tilbudt at beregne. Indsiger er uforstående overfor, hvorfor dette ikke er gjort.

Sammenfattende mener indsiger, at følgende bør belyses yderligere, især mht. alternativ d.

- a) En kortere moleforlængelse,
- b) En stensætning under vand, som ikke generer udsynet,
- c) Anvendelse af (materialer fra) den eksisterende stensætning, som blev etableret 1995 og
- d) Analyse af muligheden for at forbedre besejlingsforholdene ved ændret uddybningsstrategi rundt om havnen.

Efter høringsperioden har Trafikstyrelsen modtaget et borgerforslag om bølgebryder i form af en mobil ponton.

Kommentarer fra Sletten Havn:

Miljøkonsekvensrapportens overvejelser og vurderinger af alternativer, herunder de af indsiger listede alternativer a) - d), er efter Fonden Sletten Havns opfattelse tilstrækkeligt dækkende til en faglig vurdering af de alternative løsningsers egnethed,

Miljøkonsekvensrapporten har vurderet at en afkorting af moleforlængelsen til 30 m vil begrænse den opnåelige forbedring af besejlingsikkerheden, men det kan være en acceptabel løsning, hvis det vurderes at have betydelig positiv indflydelse på udsigtsforholdene. Tilsvarende vil molens kronekote på +1,5 m kunne reduceres til f.eks. +1,2 m som en løsning, der kun begrænser molens bølgebrydende effekt væsentligt under ekstreme bølgeforhold.

Reducering af moleforlængelsen fra 40 m til 30 m kan vurderes at påvirke moleforlængelsens indflydelse på de kysthydrauliske forhold som beskrevet i Miljøkonsekvensrapportens afsnit 7.3.1 og 7.4 på følgende måde:

- Moleforlængelsens lævirkning og påvirkning af bølge- og strømforholdene ved kysten nord for havnen vil som hovedregel være den samme, dog således at påvirkningen vil være begrænset til en proportionalt kortere kyststrækning nord for havnen.

- For nordøstlige bølger vil den sydgående transport af sediment langs kysten være stort set upåvirket af moleforlængelsen og dens længde. Ændring af moleforlængelsens længde vurderes derfor ikke at have indflydelse på tilvæksten af sand i hjørnet nord for havnen.

- For sydøstlige bølger vil den reducerede moleforlængelse bevirke, at transporten af sand udenom sydmolen ind i området nord for havnen vil nå kysten lidt tættere på havnen. Samtidig vil længden af strømhvirvlen med idvande i læ af moleforlængelsen blive reduceret. Mængden i den resulterende sydgående sedimenttransport langs kysten vil stort set være uændret, men med aflejringen fordelt over den kortere kyststrækning vil den resulterende aflejring i hjørnet umiddelbart nord for havnen blive lidt forøget.

- En kortere moleforlængelse vil, alt andet lige, give mindre læ for tilførsel af tang, men i forhold til de sæsonmæssige variationer i vindforhold og tilførsel af tang vil en kortere moleforlængelse ikke medføre mærkbar ændring i tilførsel og ophobning af tang i området nord for havnen.

- En kortere moleforlængelse vil, i ubetydeligt omfang, forøge vandskiftet og dermed reducere opholdstiden for udledning fra kommunens udligningsbassin.

Sammenfattende kan det derfor vurderes, at en afkortning af moleforlængelsen med 10 m hverken vil have mærkbar indflydelse på sæsonmæssige variationer i bølge- og strømforhold eller på den resulterende sedimenttransport og ophobning af tang.

Sletten Havn vurderer ikke at de foreslåede pontonlignende bølgebrydere vil være tilstrækkelige til at opfylde målet med moleforlængelsen.

Kommentarer fra Trafikstyrelsen

Trafikstyrelsens eksterne rådgiver kan ikke anbefale, at sandfangeren på østsiden af sydmolen fjernes, idet det vil betyde, at det sand der er ophobet omkring sandfangeren vil flyttes og ende i sejlrenden.

Det vurderes, at en reduktion af moleforlængelsen til 30 meter, ikke vil ændre væsentligt på de hydrauliske forhold i området i forhold til det oprindelige projektforslag. Reduktionen vil til gengæld betyde en mindre visuel påvirkning end det oprindelige projektforslag.

2.8 Øvrige forhold

Sammenhæng med bølgebryder i havnen

Høringssvar fra borgere

Det er nogle borgeres vurdering, at ansøgningen om moleforlængelsen, skal vurderes i sammenhæng med projektet for etablering af en tværvæg vinkelret på sydmolens inderside, som blev godkendt af Trafikstyrelsen, umiddelbart inden projektansøgningen i denne sag. Styrelsen godkendte således tværvæggen den 30. juni 2016, og allerede en måneds tid senere, den 7. august 2016, indgav Fonden Sletten Havn projektansøgningen om moleforlængelsen.

Efter fast praksis kan man ikke fra en bygherres side omgå VVM-reglerne mv. ved at opdele et større projekt i mindre dele, ligesom begrundelsen for ansøgningen om moleforlængelsen, "at forbedre besejlingsforholdene", skal ses i sammenhæng med den, i 2016 etablerede og godkendte tværvæg.

Kommentarer fra Sletten Havn

Tværvæggen er etableret for at beskytte bådpladserne langs sydmolen for indkommende bølger fra nord, der giver kraftig uro. Tværvæggen er placeret i umiddelbar tilknytning til bådpladserne langs Sydmolen og har ikke ændret på besejlingsforholdene til havnen. Tværvæggen har ikke ændret de besejlingsforhold, som moleforlængelsen skal forbedre.

Kommentarer fra Trafikstyrelsen

Trafikstyrelsen vurderer, at de to moler har forskelligt formål med hver deres selvstændige berettigelse og anerkender havnens vurdering af besejlingsforholdene.

Risiko for oversvømmelse

Høringssvar fra borgere

Ved NØ vind og højvande/stormflod er risikoen for oversvømmelse ikke belyst. Moleforlængelsen på 1½m over middelvandstand vil skabe en tragteffekt som opstemmer vandet og driver det ind bag moleforlængelsen op i havnen. Når denne er fyldt frygtes oversvømmelse af naboejendomme.

Kommentarer fra Sletten Havn

Stuvning genereres ved kraftig pålandsvind når vandet presses af vind og bølger fra dybere til lavere vand. Ved større vanddybder vil stuvningen være ubetydelig (få centimeter), voksende i højde på lavt vand indover kystlinjen. Ved skråt vind- og bølgeindfald fra NØ mod kysten vil stuvningen resultere i en svag sydgående kyststrøm, der dræner og derved begrænser stuvningen. Under de

nuværende forhold vil havnen delvist blokere for denne strøm, hvorved stuvningen ved det nordlige hjørne forøges og strømmen vil blive presset udenom havnen. Etablering af moleforlængelsen vil give delvist læ for vind og bølger og dermed mindre stuvning ved kystlinjen umiddelbart nord for havnen. Vandområdet mellem moleforlængelsen og kysten vil dels blokere delvist for den sydgående kyststrøm, der derfor vil blive presset nordligere udenom havnen ved enden af moleforlængelsen og dels kunne dræne gennem hulrummene mellem stenene i moleforlængelsens øverste del.

Moleforlængelsen vil derfor begrænse og ikke forstærke den stuvning der kan forekomme umiddelbart nord for havnen og moleforlængelsen vil ingen negativ indflydelse have på vandstande, der kan oversvømme naboejendommene.

Kommentarer fra Trafikstyrelsen

Trafikstyrelsen vurderer ikke, at der er øget risiko for oversvømmelse ved etablering af moleforlængelsen.

Påvirkning af kystsikring

Høringssvar fra borgere

Sandet hober sig op i hjørnet nord for havnen. Der savnes en vurdering af påvirkningerne af kystsikringerne ud for nummer 131A, 131, 129 og 127 og nordpå, her forsvinder sandet muligvis og kystsikringsstenene vil synke ned.

Kommentarer fra Sletten Havn

Kystsikringerne ved naboejendommene er etableret, for at modvirke den eksisterende læsideerosion nord for havnen. Denne erosion vil blive reduceret af moleforlængelsens lævirkning.

Kommentarer fra Trafikstyrelsen

Trafikstyrelsens eksterne rådgiver har i 2018 vurderet, at risikoen for betydende ændringer i strøm og sedimenttransport er til stede men lille.

I miljøkonsekvensrapporten fra 2020 er beregnet, at der kan ske en minimal øget ophobning af sediment i hjørnet nord for havnen i tilfældet med nordøstlige bølger, mens der ved sydøstlige bølger vil ske sedimentering noget længere nord for havnen.

Trafikstyrelsen vurderer, at de ændringer, der kan registreres af beboerne nord for havnen vil være meget små og uden praktisk betydning. Der vurderes ikke at være fare for ødelæggelse af kystsikringen.

Erosion

Høringssvar fra borgere

Området er af kystdirektoratet udpeget som risikoområde for erosion og oversvømmelse og kræver derfor særlig planlægning. Indsiger henviser til det nye værktøj fra kystdirektoratet, som dokumenterer de alvorlige risici for skader ved oversvømmelse og erosion, så ethvert tiltag som forværrer disse risici i området, betragtes som værende uacceptable.

Kommentarer fra Sletten Havn

Moleforlængelsens lævirkning vil reducere risikoen for erosion og oversvømmelse ved naboejendommene og dermed risikoen for hertil knyttede skader.

Kommentarer fra Trafikstyrelsen

Trafikstyrelsen vurderer, at afrapporteringen fra styrelsens eksterne konsulent fra 2018 og miljøkonsekvensrapporten giver tilstrækkelig sikkerhed til at vurdere, at der ikke vil ske betydende erosion ved moleforlængelsen.

Anløb af den forlængede mole

Høringssvar fra borgere

Nogle indsigere undres over, at miljøkonsekvensrapporten ikke indeholder vurdering af anløb af fiskerbåde og rekreativ sejlads til den forlængede mole. Man mener at vide at dette er en del af det ansøgte.

Kommentarer fra Sletten Havn

Broen langs den forlængede mole er ikke planlagt eller ansøgt for anløb, men som kombineret afviserværk og sikker adgang til vedligeholdelse af molefyret. Anløb, der ikke foretages af akutte sikkerhedshensyn, kan forhindres ved forbud eller ved ændring af afviserkonstruktionen.

Kommentarer fra Trafikstyrelsen

Muligheden for anløb til moleforlængelsen er ikke en del af det ansøgte og er derfor ikke behandlet i miljøkonsekvensrapporten.

Overvågningsprogram for ophobning af tang

Høringssvar fra borgere

Det bør overvejes at opstille et overvågningsprogram, der kan dokumentere en evt. øget ophobning af tang. Hvis der finder øget ophobning af tang mv. skal det overvejes om Sletten Havn skal betale fjernelsen at den ekstra ophobning af tang mv.

Kommentarer fra Sletten Havn

De nuværende forhold uden moleforlængelse er domineret af betydelig ophobning af tang med store sæsonvariationer uden registreret overvågning eller eventuel fjernelse heraf. Ophobningen af tang er knyttet til situationer med østenvind, hvor lævirkning fra en moleforlængelse vil have begrænsende indflydelse på ophobningen af tang. Et overvågningsprogram vil ikke kunne kvantificere moleforlængelsens indvirkning på ophobningen af tang.

Kommentarer fra Trafikstyrelsen

Der henvises til ovenstående vurderinger af tang og sedimenttransport.

Klaptilladelse/Bypasstilladelse

Høringssvar fra myndigheder

Miljøstyrelsen har påpeget, at havnen ikke har en klaptilladelse, men en bypasstilladelse.

Såfremt havbundsmaterialet ønskes klappet, har Miljøstyrelsen følgende bemærkninger til miljøkonsekvensrapporten:

Miljøstyrelsen bemærker, at genplacering af sediment i forbindelse med udvidelsen er en afledt aktivitet af projektet. Derfor bør miljøforholdene ved en eventuel genplacering belyses i miljøkonsekvensvurderingen på lige fod med de øvrige påvirkninger. Herunder bør bl.a. indgå påvirkninger ved sedimentspredning som følge af klapningen samt påvirkning på Natura 2000-områder, vandkvalitet, havstrategi, bilag IV-arter mm. Miljøstyrelsen finder ikke, at dette er tilfældet i den fremsendte rapport.

Da havbundssediment kan indeholde koncentrationer af forurenende stoffer, bør påvirkningen af optagning og klapping af disse forhold derfor også belyses. Det fremgår bl.a. af afgrænsningsnotatet at: "Generelt skal der oplyses om eventuelle påvirkninger (i anlæg og drift) med miljøfarlige forurenende stoffer, der kan have betydning for den økologiske og/eller kemiske tilstand i vandområdet jf. vandområdeplanerne og den tilknyttede lovgivning".

Dette ser Miljøstyrelsen ikke er tilstrækkeligt belyst, idet det ikke er beskrevet, hvorvidt forureningsniveauet i oprensingsmaterialet/uddybningmaterialet er vurderet eller undersøgt.

I miljøkonsekvensrapporten fremgår det, at der er skal foretages oprensning men ikke uddybning, men i appendix 1 fremgår det, at der skal foretages uddybning. Ansøger bør klargøre i materialet, hvilken aktivitet der skal foretages og miljøkonsekvenserne af den pågældende aktivitet.

Miljøstyrelsen bemærker endvidere, at miljøkonsekvensrapporten også bør forholde sig til nyttiggørelse af materialerne fremfor klapping af disse. Det bør

fremgå, hvordan mulighederne for nyttiggørelse er undersøgt og eventuelt, hvorfor materialerne så ikke nyttiggøres.

Kommentarer fra Sletten Havn

Oprensningen for moleforlængelsen vil blive håndteret på samme måde som de løbende oprensninger af indsejlingen indenfor havnens bypass tilladelse og i overensstemmelse med tilladelsens vilkår.

Kommentarer fra Trafikstyrelsen

De indkomne bemærkninger har ikke afgørende indflydelse på Trafikstyrelsens afgørelse.

Bygningskader ved pæleramning

Kommentarer fra borgere

Beboerne i området bemærker, at nabohusene i området er bevaringsværdige, og at der vil være væsentlig risiko for skader på disse ejendomme i forbindelse med nedramning af pæle til moleforlængelsen – der bør opstilles krav til vibrationsfrekvensen og støjniveau, samt at arbejdet standses, hvis grænseværdierne overskrides.

Kommentarer fra Sletten Havn

Pæleramningen knyttet til moleforlængelsen vil svare til tidligere ramninger af pæle i havnen og påvirkningerne af naboejendommene vil ikke afvige fra tidligere rammesituationer, hvor der ikke er registreret skader på grund af ramning.

Pæleramningen vil blive gennemført i overensstemmelse med gældende vilkår for støj og vibrationer.

Kommentarer fra Trafikstyrelsen

Trafikstyrelsen vurderer på baggrund af Sletten Havns kommentar, at risikoen for bygningskader er minimal. Bygherre er ansvarlig for eventuelle skader som følge af anlægsarbejdet.

Værditab

Kommentarer fra borgere

Beboerne frygter værditab for ejendommene hidrørende fra væsentlige indblik- og udsigtsgener, læsideerosion samt (lugt)gener fra ophobet tang. Herudover frygtes badevandskvaliteten forringet i form af overløb og udsivninger fra kloakanlægget samt fra spildolier, fiskeaffald og bundmalinger fra skibe, som ligger til ved moleforlængelsen.

Der vil også forekomme yderligere støj, diesellugt og oliespild fra fiskerbåde, motorbåde og lystsejlere, medvidere, der ligger til ved moleforlængelsen, og som fra ca. kl. 05.30, typisk starter deres motorer op (fiskekutterne) og lader dem gå i tomgang. Hertil kommer den forøgede risiko for ødelæggelse af ejendommene ved orkan og oversvømmelse, (haver og anlæg er ikke dækket af stormflodsforsikring).

Værditabet må opgøres i forbindelse med syn og skøn, enten i form af isoleret bevisoptagelse, jf. retsplejelovens § 343 og/eller, ved afholdelse af syn og skøn under en verserende retssag.

Kommentarer fra Sletten Havn

Ikke relevant.

Kommentarer fra Trafikstyrelsen

Muligheden for anløb til moleforlængelsen og de gener dette måtte give er ikke en del af det ansøgte og er derfor ikke behandlet i miljøkonsekvensrapporten. Endvidere forekommer udløb fra overløbsbygværket iflg. Fredensborg Kommune yderst sjældent.

Sletten Havn foreslår at reducere moleforlængelsen til 30 meter og højden til 1,2 meter, hvilket vil reducere de visuelle gener ift. det oprindelig projektforslag. Endvidere skal der udarbejdes et ordensreglement for havnen, der dels forhindrer anløb af moleforlængelsen og dels forbyder adgang til moleforlængelsen.

Vedrørende bilagsrapporter

Bemærkning fra Kystdirektoratet:

Case 1 i appendix 3 har overskriften

"Case 1 – sydøst vind og sydgående strøm,"

Dette må antages som værende en slåfejl, da Case 1 i appendix 3 beskrives som en hændelse med sydøstlig vind og nordgående strøm. Slåfejlen påpeges fordi forskellen mellem de to scenarier (det som fremgår i tekst og det som fremgår af overskrift for case 1 i appendix 3) er to markant forskellige situationer.

Kommentar fra Sletten Havn

Det er korrekt, at der er tale om en slåfejl.