

MILJØSCREENING – NY DUC D’ALBE 9

Projekt: CBE Kaj 42 – Ny duc d’albe 9 ved Jetty II

Bygherre: Crossbridge Energy A/S

Udarbejdet af: Marine Value ApS (BD/ETH)

Dato: 19-12-2025

Formål: Ansøgning om tilladelse til etablering af en ny fortøjnings-duc d’albe nr. 9 (DD9) ved Jetty II (Kaj 42) i Fredericia. Formålet er at udskifte den eksisterende, stærkt nedslidte konstruktion med en ny og sikker fortøjningsenhed, således at havneterminalens drift kan opretholdes. Projektet omfatter installation af stålørspæle, etablering af betonoverbygning, adgangsforbindelse og nyt fyr.

Indhold

1	Baggrund og projektbeskrivelse	2
1.1	Baggrund for projektet	2
1.2	Placering	2
1.3	Projektets omfang og udførelsestidspunkt	2
2	Metode og udførelse	3
3	Natur- og miljøforhold samt vurdering af miljøeffekter	3
3.1	Natura 2000-områder	3
3.2	Bilag IV-arter	4
3.3	Vandområdeplaner	5
3.4	Havstrategiloven	5
3.5	Screening af miljøeffekter	6
4	Konklusion	6
4.1	Myndigheds- og lovgrundlag	7
4.2	Arbejdets organisering og maritim sikkerhed	7
4.3	Arbejdssikkerhed, affald og beredskab	8
4.4	Støj og vibrationer	8
4.5	Tidsplan og driftskoordinering	8
4.6	Alternativer	8
4.7	Kumulative forhold	9
4.8	Sammenfattende vurdering	9

1 Baggrund og projektbeskrivelse

Crossbridge Energy A/S planlægger at etablere en ny fortøjnings-duc d'albe nr. 9 (DD9) ved Jetty II (Kaj 42) i Fredericia. Formålet er at udskifte den eksisterende konstruktion, som efter mange års drift er nedslidt og præget af betydelig korrosion i splashzonen. Den nye DD9 vil sikre fortsat sikker fortøjning af tankskibe og dermed opretholde en stabil og sikker drift ved havneterminalen. Udskiftningen har også betydning for sikkerhed og miljø. En driftssikker fortøjningskonstruktion mindsker risikoen for utilsigtet løsrivning og reducerer dermed sandsynligheden for påvirkninger af materiel, personel og miljø.

1.1 Baggrund for projektet

Den eksisterende DD9 blev opført i 1960'erne og er i dag markant nedslidt. Inspektionsrapporter og omfattende tykkelsesmålinger (fra 2020, 2021 og 2025) viser betydelig korrosion og reduceret tværsnit i splashzonen. Konstruktionens bæreevne og strukturelle integritet er dermed væsentligt reduceret.

For at sikre fortsat sikker havnedrift, herunder håndtering af tankskibe ved Kaj 42, er det nødvendigt at udskifte den eksisterende DD9 med en ny konstruktion. Den nye DD9 etableres umiddelbart nord for den eksisterende og vil overtage dens funktion, hvorefter den gamle konstruktion kan nedbrydes og fjernes.

1.2 Placering

Den nye fortøjnings-duc d'albe nr. 9 (DD9) etableres i det marine område umiddelbart nord for den eksisterende DD9 ved Jetty II (Kaj 42) ud for Crossbridge Energy's havneterminal i Fredericia. Placeringen er vist på vedlagte situationsplan (P2025-01-101).

Arbejdsområdet ligger bag den eksisterende DD9 og uden for skibenes fortøjnings- og manøvrelinjer. Anlægsarbejdet udføres således uden indgreb i den daglige havnedrift, som kan opretholdes uændret under hele udførelsesperioden.

1.3 Projektets omfang og udførelsestidspunkt

Projektet omfatter installation af i alt ti stålørspæle, heraf ni pæle til selve den nye fortøjnings-duc d'albe nr. 9 samt én rørpæl til mellemunderstøtning af den nye gangbro/adgangsforbindelse. Pælene nedbringes til cirka kote -22,0 m DVR90 (afhængigt af de geotekniske forhold), dog til cirka kote -16,0 m DVR90 for mellemunderstøtningen.

Derudover etableres en betonoverbygning med fortøjningskroge (4 × 100 t), adgangsforbindelse til land, nyt grønt fyr (nr. 3956) samt tilhørende mindre installationer.

Anlægsarbejdet forventes gennemført over en samlet periode på ca. 16-20 uger i 2026, hvor selve nedbringningen af pæle udgør en kort, afgrænset periode på omkring 2 uger.

Når den nye DD9 er etableret og sat i drift, planlægges den eksisterende DD9 nedbrudt og fjernet i en skibsfri periode. Nedbrydningsarbejdet forventes gennemført over få dage fra en jack-up flåde og udføres ved skæring af de eksisterende stålprofiler. Den eksisterende stålkonstruktion nedskæres og fjernes til havbunds niveau, således at der ikke efterlades konstruktionselementer over eksisterende havbund. Alt stålskrot opsamles og transporteres til godkendt modtagested på land. Arbejdet vurderes kun at medføre begrænset støj og ingen væsentlig påvirkning af havbund, fauna eller vandmiljø.

2 Metode og udførelse

Anlægsarbejdet udføres fra en jack-up flåde, som fungerer som en stabil arbejdsplatform, der hæves på støtteben, så installation af pæle og øvrige konstruktionselementer kan udføres sikkert og uafhængigt af bølger og strøm. Flåden positioneres ved hjælp af GPS og afmærkes i overensstemmelse med Søfartsstyrelsens regler.

Nedbringningen af de ti stålrørspæle sker ved traditionelle metoder for pæleinstallation i marine miljøer. Afhængigt af de lokale jordbundsforhold anvender entreprenøren den mest hensigtsmæssige metode, typisk en hydraulisk hammer. Selve pælenedbringningen gennemføres i en kort, afgrænset periode på ca. 2 uger.

Forud for opstart anvendes akustiske afværgetiltag i form af pingere og sælskræmmer samt soft-start-procedure, som har til formål at sikre, at eventuelle marsvin og andre marine pattedyr forlader nærområdet inden pælenedbringningen påbegyndes.

Ud over pælene omfatter projektet etablering af en betonoverbygning samt adgangsforbindelse til land i form af en stålgangbro. Betonoverbygningen udføres som en delvis præfabrikeret konstruktion for at minimere forskallingsarbejde på søterritoriet. Den præfabrikerede del løftes på plads med mobilkran på jack-up flåden og in situ delen udføres ved betonpumpning fra landsiden.

Gangbroen præfabrikeres som to stålkonstruktioner bestående af gitterdragere og gitterriste med korrosionsbeskyttende overfladebehandling. De to sektioner monteres ved løft med mobilkran fra henholdsvis jack-up flåden og fra landsiden.

På den nye DD9 installeres en firedobbelt 4 × 100 tons fortøjnings-slipkrog (QRH) med integreret kapstan og lastmonitoreringssystem. Konstruktionen udstyres desuden med belysning, ny strømmåler til monitorering af strømforhold samt grønt fyr nr. 3956. En ny anløbslejder monteres på den færdige konstruktion. Installationerne er placeret over vandspejlsniveau og giver ingen miljømæssig påvirkning.

Udførelsen planlægges og koordineres løbende i tæt dialog med Crossbridge Energy's havnedrift, ADP og Søfartsstyrelsen for at sikre forsvarlige arbejdsforhold, maritim sikkerhed og et uforstyrret havnemiljø.

Jack-up flåden er udstyret med opsamlingsbakker og olieabsorberende måtter, og alt brændstof, hydraulikolie og smøremidler håndteres i lukkede beholdere med opsamlingskapacitet. Der medbringes beredskabsudstyr til opsamling og inddæmning af eventuelt spild, og arbejdet udføres i overensstemmelse med terminalens HSSE-krav.

Anlægsarbejdet udgør et mindre og tidsmæssigt afgrænset indgreb i et eksisterende havneområde og vurderes samlet set ikke at kunne medføre væsentlige miljøpåvirkninger.

3 Natur- og miljøforhold samt vurdering af miljøeffekter

3.1 Natura 2000-områder

Arbejdet udføres ved Crossbridge Energy's eksisterende havneområde ved Jetty II (Kaj 42) i Fredericia. Området er et aktivt industri- og havnemiljø med regelmæssig skibstrafik, propelerosion og eksisterende kaj- og fortøjningsanlæg.

De nærmeste Natura 2000-områder omfatter:

- **N111 Røjle Klint og Kasmose Skov**, beliggende ca. **1,9 km sydøst** for projektområdet. Området er udpeget for skovnaturtyper på plastisk ler samt lysåbne naturtyper som overdrev,

rigkær og kildevæld. Området plejes gennem græsning og udlæg til urørt skov for at bevare og forbedre naturtilstanden.

- **N112 Lillebælt**, beliggende ca. **8,5 km syd** for projektområdet. Udpegningsgrundlaget omfatter marine naturtyper som sandbanker, stenrev, bugter og vige samt beskyttelse af havpattedyr (marsvin) og trækfugle, herunder edderfugl og bjergand.
- **N108 Æbelø, havet syd for og Nærå**, beliggende ca. **12 km øst** for projektområdet. Området omfatter lavvandede marine habitater, strandenge og kystnære levesteder for yngle- og trækfugle, og plejeindsatsen har fokus på forbedring af ro- og yngleområder for sæler og fugle.

Alle områder ligger i betydelig afstand fra havneterminalen og uden fysisk eller hydrodynamisk forbindelse til arbejdsområdet ved DD9. Eventuelle akustiske påvirkninger vurderes særskilt nedenfor i afsnit 3.2 og 3.5.

Projektet vurderes ikke at kunne påvirke udpegningsgrundlaget for de nærliggende Natura 2000-områder, herunder naturtyper eller arter som marsvin. Arbejdet vurderes derfor ikke at kunne medføre væsentlig påvirkning af Natura 2000-områderne.

3.2 Bilag IV-arter

Marsvin (*Phocoena phocoena*) er den eneste bilag IV-art, der forventes lejlighedsvis at kunne forekomme i området nær Skanseoddehavn. Marsvin er almindeligt udbredt i Lillebælt og omkringliggende farvande, hvor arten fouragerer og opholder sig året rundt. De tætteste kerneområder ligger i det åbne Lillebælt syd for Skanseodde, mens arten kun forekommer sporadisk i de indre havneområder.

Den planlagte nedbringning af stålørspæle forventes udført uden for marsvinenes følsomme periode fra 1. maj til 31. august, hvilket bidrager til at begrænse risikoen for forstyrrelse. Skulle der opstå projektforsinkelser, vurderes de foreskrevne afværgetiltag som tilstrækkelige til at undgå væsentlig påvirkning.

Selve pælenedbringningen udgør en kortvarig aktivitet på ca. 2 uger, som udføres i dagtimerne, hvilket bidrager til at begrænse potentielle forstyrrelser. Arbejdet foregår i et område, der allerede er præget af intensiv havnedrift og baggrundsstøj fra skibstrafik. Inden opstart anvendes en velkendt og afprøvet metode til bortskræmning af havpattedyr:

- Pingere aktiveres først og udsender akustiske signaler, der almindeligvis får marsvin til at forlade nærområdet.
- Efter få minutter suppleres med sælskræmmer, som virker på både sæler og marsvin og skaber en sikker afstand til arbejdsfeltet.
- Begge enheder aktiveres midlertidigt, typisk 30 minutter før pælenedbringningen påbegyndes, og slukkes igen, når arbejdet er i stabil drift.
- Selve installationen påbegyndes med soft-start, hvor belastningen gradvist øges, så dyr har mulighed for at trække sig yderligere væk uden stressreaktioner.

Tiltagene ændrer ikke støjniveauet, men sikrer, at marine pattedyr ikke opholder sig tæt på arbejdsområdet, når pælenedbringningen påbegyndes. Det reducerer risikoen for forstyrrelse, og det forebygger, at marsvin udsættes for pludselige impulslyde på tæt hold.

Der forekommer ingen tab af levesteder, ingen ændring af habitatforhold og ingen barriereeffekter. Eventuelle fortrængninger vil være lokale og kortvarige og forekomme i et miljø, der i forvejen er stærkt præget af havnedrift. Den økologiske funktionalitet for marsvin opretholdes, og projektet indebærer ikke beskadigelse eller ødelæggelse af yngle- eller rasteområder.

På denne baggrund vurderes projektet ikke at kunne medføre væsentlig påvirkning af marsvin eller andre bilag IV-arter, og projektet vil ikke forringe artens mulighed for at opretholde en gunstig bevaringsstatus lokalt eller regionalt.

3.3 Vandområdeplaner

Projektområdet er omfattet af **kystvandområde nr. 231 – Lillebælt, Snævringen**, jf. Miljøstyrelsens Vandområdeplaner 2021–2027. For området er miljømålet at opnå god økologisk og god kemisk tilstand. Den nuværende tilstand er vurderet som ringe økologisk og ikke-god kemisk, primært som følge af forhøjede næringsstofkoncentrationer og forekomst af miljøfarlige stoffer i biota.

Etableringen af en ny fortøjnings-duc d'albe omfatter installation af stålrørspæle og etablering af en mindre betonoverbygning i et eksisterende havne- og industriområde. Arbejdet indebærer ingen udgravning af havbund og ingen udledning af materialer eller stoffer til vandsøjlen. Pælene nedbringes direkte i havbunden, og de resterende anlægsaktiviteter foregår fra jack-up flåde eller fra land uden påvirkning af vandkvaliteten.

Da projektet er begrænset i omfang og tidsmæssigt afgrænset, og da der ikke sker nogen sedimentforstyrrelse eller udledning, vurderes arbejdet ikke at kunne påvirke de kvalitetsselementer, der indgår i vurderingen af den økologiske tilstand, herunder fytoplankton, ålegræs, bundfauna og miljøfarlige stoffer.

Projektet vurderes derfor ikke at kunne forringe den nuværende tilstand eller være til hinder for opfyldelse af miljømålene i vandområdeplanen for Lillebælt, Snævringen (vandområde 231).

3.4 Havstrategiloven

Danmarks havstrategi omfatter 11 kvalitative deskriptorer, der tilsammen beskriver god miljøtilstand i havområderne. For projektområdet i Bælthavet er følgende deskriptorer potentielt relevante:

- D1 – Biodiversitet
- D4 – Havets fødenet
- D6 – Havbundens integritet
- D8 – Forurenende stoffer
- D11 – Undervandsstøj

Projektet omfatter installation af stålrørspæle og etablering af en mindre betonoverbygning inden for et eksisterende havneområde. Arbejdet berører et meget begrænset areal og medfører ingen udgravning af havbund eller ændringer i hydrografiske forhold. Eventuelle påvirkninger af havbundens struktur (D6) er lokale og begrænsede.

Der sker ingen udledning af materialer eller stoffer til vandmiljøet, og projektet påvirker dermed ikke D8 (forurenende stoffer), D1 (biodiversitet) eller D4 (havets fødenet).

Installation af pæle indebærer kortvarig undervandsstøj i en afgrænset periode på ca. 2 uger, og arbejdet udføres i dagtimerne. Arbejdet foregår i et allerede støjpåvirket havnemiljø og ledsages af afværgetiltag, som sikrer, at marine pattedyr ikke opholder sig i nærområdet ved opstart. Påvirkningen er dermed begrænset i både tid og rum, og vurderes ikke at kunne påvirke D11 (undervandsstøj) i væsentlig grad.

På denne baggrund vurderes projektet ikke at kunne påvirke eller forhindre opretholdelsen af god miljøtilstand i henhold til Havstrategiloven.

3.5 Screening af miljøeffekter

Direkte effekter

Den direkte påvirkning af havbunden i selve anlægsfasen er lokal og tidsmæssigt afgrænset. De installerede pæle udgør en meget begrænset permanent fysisk ændring af havbundens struktur i et område, der allerede anvendes til havneformål, og ændrer ikke havbundens funktion eller den faglige vurdering af havbundens integritet.

De øvrige konstruktionselementer, herunder betonoverbygning, gangbro og installationer, udføres over vandspejlet og medfører ingen udledning eller påvirkning af vandmiljøet.

Sediment og vandkvalitet

Da arbejdet ikke indebærer opgravning af materiale og ikke medfører udledning til vandmiljøet, forventes der ingen målbar påvirkning af sedimenttransport, turbiditet eller vandkvalitet.

Undervandsstøj og vibrationer

Nedbringningen af pælene vil medføre kortvarig undervandsstøj i en afgrænset periode på cirka 2 uger. Arbejdet udføres i dagtimerne og ledsages af afværgetiltag i form af soft-start, pingere og sælskræmmere, som sikrer, at marine pattedyr ikke opholder sig i nærområdet ved opstart. Støjen forekommer i et havnemiljø med eksisterende baggrundsstøj fra skibstrafik, og påvirkningen vurderes at være lokal og midlertidig.

Miljøfremmede stoffer og affald

Der anvendes ingen kemikalier i forbindelse med installation af pæle eller betonoverbygning. Arbejdet udføres fra en jack-up flåde med opsamlingsbakker og absorberende måtter, som minimerer risikoen for spild. Alt affald og restmaterialer håndteres og bortskaffes til godkendt modtageanlæg på land. Risikoen for udslip af olie eller andre miljøfremmede stoffer vurderes som meget lav.

Samlet vurdering

De planlagte anlægsaktiviteter vurderes samlet set ikke at kunne medføre væsentlig påvirkning af miljøet.

- Der sker en meget begrænset permanent fysisk ændring af havbunden i form af de nedbragte pæle, men ændringen er lokal og uden betydning for den faglige vurdering af havbundens integritet (D6).
- Der sker ingen udledning af stoffer (D8) og ingen påvirkning af biodiversitet eller fødenet (D1 og D4).
- Undervandsstøj (D11) er tidsmæssigt begrænset, lokal og håndteret gennem etablerede afværgetiltag.

Projektet er derfor uden målbar effekt på miljømål eller god økologisk tilstand i kystvandområde Lillebælt, Snævringen (231).

4 Konklusion

Etableringen af en ny fortøjnings-duc d'albe nr. 9 ved Crossbridge Energy's Jetty II udgør et mindre og afgrænset anlægsprojekt inden for et eksisterende industrielt havneområde. Arbejdet omfatter nedbringning

af stålørspæle og etablering af en mindre betonoverbygning samt adgangsforbindelse. De fysiske påvirkninger under anlægsarbejdet er lokale og tidsmæssigt begrænsede og foregår i et område med allerede eksisterende havneaktivitet.

Projektet medfører alene en lokal og punktvis permanent ændring af havbunden inden for et eksisterende havneområde.

På denne baggrund vurderes projektet ikke at kunne medføre væsentlig indvirkning på miljøet i henhold til:

- Miljøvurderingsloven (Lovbekendtgørelse nr. 4 af 3. januar 2023)
- Habitatdirektivet (92/43/EØF)
- Vandrammedirektivet (2000/60/EF)
- Havstrategidirektivet (2008/56/EF)

Der sker ingen forringelse af vandforekomsters tilstand, ingen væsentlig påvirkning af marine bilag IV-arter (herunder marsvin), og ingen konflikt med gældende vandområdeplan eller havstrategiske miljømål for vandområde 231 (Lillebælt, Snævringen).

4.1 Myndigheds- og lovgrundlag

Den nye DD9 etableres ved et allerede anvendt erhvervsmæssigt havneareal tilknyttet Crossbridge Energy's havneterminal, og projektet giver derfor ingen planmæssige konflikter og kræver ingen dispensationer fra naturbeskyttelsesloven, planloven eller anden arealplanlægning.

Anlægsarbejdet gennemføres fra en jack-up flåde, som midlertidigt positioneres i farvandet øst for Jetty II. Projektet kræver tilladelse fra Trafikstyrelsen i henhold til Lov om beskyttelse af havmiljøet (LBK nr. 147 af 19. februar 2024) og Bekendtgørelse nr. 1608 af 9. december 2024 om bygge- og anlægsarbejder, råstofindvinding mv. på søterritoriet og i den eksklusive økonomiske zone.

Arbejdet udføres endvidere under hensyntagen til reglerne i Lov om sikkerhed til søs (LBK nr. 221 af 11. februar 2022), herunder bestemmelser om sejladsikkerhed, afmærkning og Efterretninger for Søfarende (EfS). Arbejdsområdet vil blive afmærket efter gældende forskrifter og koordineret med ADP og Søfartsstyrelsen for at opretholde sikker sejlads.

4.2 Arbejdets organisering og maritim sikkerhed

Arbejdet med etablering af den nye DD9 udføres fra en jack-up flåde, der positioneres ved hjælp af GPS og understøttes sikkert på havbunden med støtteben, så installation af pæle og øvrige dele af konstruktionen kan foregå stabilt under hele arbejdsperioden.

Flåden afmærkes med lys, dagsignaler og signalflag i overensstemmelse med Søfartsstyrelsens bekendtgørelse om afmærkning af arbejdsområder i danske farvande (Bekendtgørelse nr. 1466 af 29. juni 2021) samt de internationale søvejsregler. Afmærkningen tilpasses løbende entreprenørens arbejdspositioner og eventuelle ændringer i flådens placering.

Flåden overvåges kontinuerligt under arbejdet, og arbejdet kan midlertidigt standses ved ændrede vind-, bølge- eller strømforhold for at sikre stabilitet og personsikkerhed.

Ilandstigning og logistik håndteres via ADP's havnefaciliteter, således at arbejdet kan udføres uden påvirkning af Crossbridge-terminalens sikkerhedszoner.

Arbejdet gennemføres i overensstemmelse med bekendtgørelse nr. 1229 af 3. oktober 2023 om sejladsikkerhed ved entreprenørarbejder og andre aktiviteter i danske farvande. Såfremt der identificeres

ueksploderet ammunition eller lignende farlige genstande i forbindelse med arbejdet, standses arbejdet straks, og Søværnskommandoen kontaktes i henhold til bekendtgørelsens § 9.

4.3 Arbejdssikkerhed, affald og beredskab

Entreprenøren skal følge Crossbridge Energy's HSSE-krav (Health, Safety, Security and Environment) samt gældende regler for arbejdsmiljø og maritim sikkerhed. Alt arbejde udføres i dagtimerne og i tæt koordination med terminalens sikkerhedsorganisation, som orienteres før opstart og efter afslutning af hver arbejdsdag.

Jack-up flåden udstyres med spildbakker og absorberende måtter under maskineri, og alle smøremidler og brændstoffer opbevares i tætte beholdere med tilstrækkelig opsamlingskapacitet. Der udføres løbende kontrol med udstyr og hydraulikslanger for at forebygge spild.

Der anvendes ingen kemikalier i forbindelse med installation af pæle eller etablering af betonoverbygningen. Alt affald og restmateriale håndteres efter entreprenørens miljøprocedurer og transporteres til godkendt modtageanlæg på land.

Der medbringes et spildberedskab ombord, bestående af absorbenter, flydespærring og opsamlingsmateriel. Eventuelle uheld eller observationer af forurening rapporteres straks til terminalens kontrolrum og håndteres i overensstemmelse med Crossbridge Energy's Oil Spill Response Procedure og Port Information and Safety Regulations.

4.4 Støj og vibrationer

Vurderingen af undervandsstøj fremgår af afsnit 3.2 og 3.5.

Over vand vil støjen primært opleves som kortvarige rammeimpulser i forbindelse med pælenedbringningen. Da arbejdet foregår i dagtimerne i et industrielt havnemiljø med eksisterende baggrundstøj fra skibstrafik, og da påvirkningen er kortvarig, vurderes den samlede støjpåvirkning at være begrænset og uden væsentlig betydning.

Arbejdet forventes ikke at give anledning til vibrationer af betydning for nærliggende konstruktioner, herunder eksisterende kajanlæg eller øvrige havnestrukturer.

4.5 Tidsplan og driftskoordinering

Anlægsarbejdet forventes gennemført over en samlet periode på cirka 16-20 uger i 2026, hvor pælenedbringningen udgør en kort, afgrænset aktivitet på omkring to uger. De øvrige arbejder med etablering af betonoverbygning, gangbro og installationer udføres løbende i dagtimerne og tilpasses vejrforhold.

Planlægningen gennemføres i tæt koordinering med Crossbridge Energy's havneterminaldrift og ADP for at sikre, at arbejdet kan udføres uden driftsmæssige forstyrrelser og med fuld hensyntagen til sikker sejlads. Ved ugunstige vind-, bølge- eller strømforhold kan anlægsarbejdet midlertidigt pauseres for at opretholde sikkerhed og stabilitet på jack-up flåden.

4.6 Alternativer

Der er ikke identificeret realistiske alternativer, som kan opfylde formålet med projektet. Den eksisterende DD9 er nedslidt og har reduceret bæreevne, og udskiftning vurderes nødvendig af hensyn til sikker forføjringsdrift. Placeringen nord for den eksisterende konstruktion muliggør, at arbejdet kan gennemføres uden driftsmæssige konflikter og uden væsentlige miljømæssige påvirkninger.

4.7 Kumulative forhold

Anlægsarbejdet er lokaliseret til et afgrænset område inden for et eksisterende havnemiljø, hvor påvirkninger fra havnedrift allerede forekommer. Da pælenedbringningen er kortvarig, og de øvrige aktiviteter er begrænsede, forventes der ingen kumulative eller grænseoverskridende påvirkninger i samspil med andre projekter eller aktiviteter i området.

4.8 Sammenfattende vurdering

De planlagte anlægsaktiviteter vurderes samlet set at kunne gennemføres uden væsentlig indvirkning på miljøet. Der sker ingen udledning af forurenende stoffer, og den permanente konstruktion udgør en meget begrænset fysisk ændring af havbunden i et område, der i forvejen er stærkt modificeret. Den efterfølgende nedbrydning af den eksisterende DD9 forventes ligeledes at være kortvarig og uden væsentlig miljømæssig påvirkning.

Projektet er i overensstemmelse med hensynet til nærliggende Natura 2000-områder, beskyttede bilag IV-arter (herunder marsvin) samt gældende vandområdeplaner og Havstrategiloven. Der vurderes ingen risiko for forringelse af vandforekomsters tilstand eller forringelse af gunstig bevaringsstatus for arter eller naturtyper. Projektet vurderes ikke at kunne forringe den økologiske eller kemiske tilstand i vandområdet og er ikke til hinder for opfyldelse af miljømål efter Vandrammedirektivet eller Havstrategidirektivet.

Det konkluderes derfor, at anlægsarbejdet ikke er VVM-pligtigt og kan tillades inden for rammerne af Miljøvurderingsloven (LBK nr. 4 af 3. januar 2023) og Lov om beskyttelse af havmiljøet (LBK nr. 147 af 19. februar 2024) samt Bekendtgørelse nr. 1608 af 9. december 2024 om bygge- og anlægsarbejder, råstofindvinding mv. på søterritoriet og i den eksklusive økonomiske zone, i overensstemmelse med Trafikstyrelsens sagspraksis.

Projektet vurderes ikke at være til hinder for vandområdets målopfyldelse og vil hverken medføre midlertidig eller permanent forringelse af de kvalitetselementer, der indgår i vurderingen af den økologiske og kemiske tilstand i vandområde 231.

Referencer

/1/ Miljøstyrelsen, 2018, Basisanalyse for Natura 2000-område N111 Røjle Klint og Kasmose Skov (2022–2027).

/2/ Miljø- og Fødevareministeriet, 2019, Danmarks Havstrategi II – Første del: God miljøtilstand, basisanalyse og miljømål.

/3/ Miljøstyrelsen (2021–2027), Vandområdeplaner for Jylland og Fyn – Kystvandområde 231 Lillebælt, Snævreringen.

/4/ DCE – Nationalt Center for Miljø og Energi, 2018. Marsvins udbredelse og status for de marine habitatområder i danske farvande. Aarhus Universitet, Videnskabelig rapport nr. 284.