

Professor, dr. jur. Peter Pagh

Folketingets Miljø- og Fødevareudvalg  
Christiansborg  
1218 København K

13. januar 2016

Vedr.: Klage over tilladelse til etablering af lystbådshavn ved Knudshoved Færgehavn

Idet Danmarks Naturfredningsforening har valgt at fremsende foreningens klage over Kystdirektoratets tilladelse af 10. december 2015 til etablering af lystbådshavn ved Knudshoved Færgehavn, fremsender jeg hermed det svar, som jeg på vegne af A/S Knudshoved Havn har fremsendt til Miljø- og Fødevareministeren, idet jeg dog har undladt at medsende bilag.

Med venlig hilsen

  
Peter Pagh

## Professor dr. Jur. Peter Pagh

Degnehusene 70,  
2620 Albertslund  
tlf.: 43421238/35323127  
e-mail: peter.pagh@jur.ku.dk

Til  
Miljø- og Fødevareminister Eva Kjer Hansen  
og  
Kystdirektoratet

Den 13. januar 2016

Sendt som mail til:

[mfvm@mfvm.dk](mailto:mfvm@mfvm.dk)  
[kdi@kyst.dk](mailto:kdi@kyst.dk)

Vedr.: Danmarks Naturfredningsforenings klage over Kystdirektoratets tilladelse af 10. december 2015 til om anlæg af lystbådehavn i Knudshoved Færgehavn – j.nr. 15/00383-53

---

Direktør Peter Poulsen har på vegne af A/S Knudshoved Havn kontaktet mig og anmodet om min bistand i forbindelse med, at Danmarks Naturfredningsforening har klaget til ministeren over Kystdirektoratets tilladelse af 10. december 2015 til den af A/S Knudshoved Havn indsendte ansøgning om anlæg af lystbådehavn i Knudshoved Færgehavn. Tilladelsen af 10. december 2015 vedlægges som bilag 1.

I klagesagen nedlægger jeg påstand om, at klagen afvises.

Som begrundelse for påstanden gøres principalt gældende, at der efter delegationsbekendtgørelsen (580/2013) § 9 alene kan klages over retlige spørgsmål, og at der ikke i klagen fra Danmarks Naturfredningsforening er fremkommet oplysninger eller i øvrigt foreligger oplysninger, der giver grundlag for at tilsidesætte Kystdirektoratets skøn. Subsidiært gør jeg til støtte for afvisningspåstanden gældende, at en nærmere prøvelse af de af Danmarks Naturfredningsforening fremsatte indsigelser viser, at indsigelserne er grundløse, som det uddybes nedenfor.

Som det vil fremgå, drejer klagesagen sig om, hvorvidt det med den af Niras A/S udarbejdede konsekvensvurdering af projektets påvirkning af de nærliggende Natura 2000 områder nr. 115 og 116 (vedlagt som bilag 2) og sagens øvrige akter er godtgjort, at det tilladte projekt ikke vil have

væsentlig skadevirkning på Natura 2000 område nr. 116 som levested for marsvin, idet der er enighed om, at projektet ikke kan tillades, hvis dette må besvares benægtende, og der ligeledes synes at være enighed om, at Kystdirektoratets afgørelse skal stadfæstes, hvis svaret er bekræftende.

Da klagen efter delegationsbekendtgørelsens § 11, stk. 3 har opsættende virkning, anmodes ministeren om at afgøre sagen hurtigst muligt, idet baggrunden for den påklagede tilladelse er et projekt, som Knudshoved Havn A/S oprindeligt ansøgte om allerede i februar 2009, hvor den voldsomme forsinkelse ikke skyldes ansøger, men derimod myndighedernes sagsbehandling.

### **1. Den påklagede tilladelse**

Kystdirektoratets afgørelse efter kystbeskyttelseslovens § 16a omfatter en tilladelse til at anlægge en lystbådshavn med 2800 bådpladser i den tidligere Knudshoved Færgehavn på en række vilkår. I begrundelsen for tilladelsen anfører Kystdirektoratet bl.a.:

"Kystdirektoratet har vurderet, at der kan gives tilladelse til det ansøgte projekt på baggrund af nedenstående begrundelse. Det indgår i vurderingen, at ansøgningsmaterialet redegør for, at projektet kan realiseres uden væsentlig påvirkning på natur og miljø. Endvidere er det vægtet, at havnen etableres ved allerede eksisterende havneanlæg, samt at aktiviteten og driftsfasen kan anskues separat, ligesom en afgørende forudsætning er muligheden for at nedsætte en følgegruppe af førende marsvineeksperter.

[..]

Af fremsendte konsekvensvurdering, der er en del af ansøgningsmaterialet, konkluderes det, at den nye lystbådehavn i driftsfasen ikke vil medføre påvirkninger, der kan have skadelige virkninger på habitatområdet "Centrale Storebælt og Vresen" og dets udpegningsgrundlag.

[..]

Ansøger har bemærket, at en fuld udbygget lystbådehavn kun vil påvirke det samlede registrerede trafiktal i Storebælt meget begrænset (efter det oplyste ca. 8 promille), hvorfor den samlede konsekvens af havnens aktivitet må siges at være uden betydning. Hertil skal bemærkes, at habitatdirektivet ikke indeholder et væsentlighedskriterium efter tilvejebringelsen af en konsekvensvurdering, hvorfor det principielt er uden betydning, hvilken udstrækningen en skadelig påvirkning måtte have.

[..]

Kystdirektoratet har i denne sag vurderet, at projektet ikke vil medføre en væsentlig påvirkning af Natura 2000-områderne eller bilag IV-arten marsvin. Kystdirektoratet vurderer således at der ikke vil ske en forringelse af naturtyper og levesteder eller at projektet i øvrigt vil medføre forstyrrelser, der har betydelige konsekvenser for de arter, området er udpeget for, samt for bilag IV-arten marsvin."

### **2. Danmarks Naturfredningsforenings begrundelse for klagen**

Danmarks Naturfredningsforening gør i den uddybende begrundelse gældende, at den af Niras A/S den 12. april 2015 udarbejdede konsekvensvurdering af projektets påvirkning af de nærliggende Natura 2000 områder nr. 115 og 116 "ikke er fyldestgørende", og at der derfor ifølge Danmarks Naturfredningsforening "ikke på det foreliggende grundlag er hjemmel til at meddele tilladelse til at etablere 2800 bådepladser i den gamle færgehavn". I konsekvensvurderingen konkluderes det:

*"Samlet set vurderes det, at den beskrevne etablering af lystbådehavn ved Knudshoved, Nyborg Kommune ikke i hverken anlægsfase eller driftsfase vil have skadelige virkninger på Natura 2000-områderne nr. 115 "Østerø Sø" og nr. 116 "Centrale Storebælt og Vresen", under hensyn til bevaringsmålsætningen for de beskyttede arter i området."*

Danmarks Naturfredningsforening forklarer ikke i klagen helt præcist, hvorfor foreningen mener, at konsekvensvurderingen af Natura 2000 påvirkningen "ikke er fyldestgørende", men jeg forstår klagen på den måde, at Danmarks Naturfredningsforening mener, at konsekvensvurderingen ikke i tilstrækkelig grad godtgør, at den fremtidige drift af en kommende lystbådshavn ikke vil medføre væsentlig skade på marsvin, der udgør en del af udpegningsgrundlaget for Habitatområde nr. 100. Habitatområde nr. 100 omfatter 8.572 hektar havområde i det centrale Storebælt fra kyst til kyst, og er samtidigt et af Danmarks mest besejlede stræder. Koncentrationen af marsvin i sommer og vinteråret fremgår af DMU-rapport nr. 484 og er gengivet på i konsekvensvurderingen (s. 25).

Som forklaring på, hvorfor Danmarks Naturfredningsforening mener, at konsekvensvurderingen af projektets påvirkning af området som levested for marsvin er utilstrækkelig, anføres i den uddybende klage fire forhold. For det første henvises (s. 3) til kortet over marsvins udbredelse (Niras' konsekvensvurdering s. 25), der ifølge foreningen skulle vise, "at marsvinene i Storebælt om sommeren er koncentreret netop langs Storebæltsbroen og dermed lige ud for den ønskede lystbådehavn".

For det andet anføres i klagen, at konsekvensvurderingen er baseret på "ikke dokumenterede skøn" over besøgshyppigheden af lystsejere og fordelingen mellem motorbåde og sejlbåde, men at foreningen i øvrigt er uenig i, at det på dette grundlag er dokumenteret, "at der ikke kan være en væsentlig negativ støjpåvirkning i driftsfasen af marsvinenes brug af området."

For det tredje anføres i klagen (s. 4), at det er forkert, at konsekvensvurderingen afskriver besejling med små motorbåde, idet foreningen anfører, at forbuddet mod sejllads i bekendtgørelse nr. 23 af 1. januar 2012 alene omfatter vandscooter, jetski og lignende.

For det fjerde henviser Danmarks Naturfredningsforening, at det af Naturstyrelsens høringssvar af 22. maj 2015 og 21. august 2015 fremgår, at Naturstyrelsen mener, at konsekvensvurderingen ikke er fyldestgørende.

#### 4. Naturstyrelsens høringssvar

Naturstyrelsens første høringssvar af 22. maj 2015, der vedlægges som bilag 3, indeholdt ingen nærmere omtale af indholdet af ansøgningen om tilladelse eller af Niras' konsekvensvurdering af 12. april 2015. I stedet omtalte Naturstyrelsen Kystdirektoratets tidligere afgørelse af 25. august 2014 til maksimalt 500 pladser (afgørelsen vedlægges som bilag 4), og at det i denne afgørelse var anført, at der ikke kunne gives tilladelse til udvidelse af havnen, medmindre påvirkningen af marsvin var blevet belyst i et fremtidigt monitoringsprogram af lystbådssejlernes påvirkning af marsvin, og at der derfor skulle gå mindst 4 år før ansøgning om udvidelse kunne behandles. Med henvisning hertil anførte Naturstyrelsen:

*"Naturstyrelsen vurderer, at der ikke foreligger væsentlige nye oplysninger i den fremsendte konsekvensvurdering, der kan belyse sagen yderligere, og finder derfor ikke, at det er godt gjort, at etablering af 2800 bådpladser ikke vil skade udpegningsgrundlaget for Natura 2000-område 116, Centrale Storebælt og Vresen."*

I det supplerende høringssvar fra Naturstyrelsen af 21. august 2015, der vedlægges som bilag 5, henviser Naturstyrelsen i relation konsekvensvurderingskravet i habitatdirektivet til "DCE's notat af 28. maj 2013 og konsekvensvurderingen", hvorefter Naturstyrelsen anfører:

*"I forhold til projektets konsekvenser på marsvin, som er på udpegningsgrundlaget i det nærliggende Natura 2000-område, lægger Naturstyrelsen vægt på vurderingen i DCE's notat, hvoraf det fremgår, "at 2800 bådpladser vil give en væsentlig stigning af lokal trafik, som potentielt vil kunne forstyrre marsvin i nærområdet" ligesom de henviser til, "at en sådan stigning i den kystnære trafik må forventes at kunne påvirke marsvin grundet øget højfrekvent kavitationsstøj netop karakteriseret ved mindre motorer med høje omdrejninger. En sådan støjkilde vil kunne påvirke marsvins tilstedeværelse samt evne til at kommunikere og søge føde".*

*Naturstyrelsen vurderer på den anførte baggrund ikke, at det med den nuværende bedste faglige viden kan afvises, at der vil forekomme en påvirkning af marsvin.*

*Ansøger har endvidere med henvisning til et konkret vindmølleprojekt ved Sprogø konkluderet, at havneanlægget ikke vil påvirke marsvin. Vindmølle-projektet blev godkendt af Energistyrelsen efter forudgående vurderinger, der samlet set viste, at påvirkningen fra projektet ville være ubetydelig, såvel i anlægs- som driftsfasen.*

*Det er Naturstyrelsens opfattelse, at det ikke er muligt at sammenligne den midlertidige påvirkning, der fulgte af opsætning af vindmøllerne i vinterhalvåret, med vedvarende påvirkning fra sejlads i marsvinets yngletid i sommerhalvåret. Det bemærkes, at Storebælt er udpeget for marsvin, fordi det udgør et vigtigt yngleområde for marsvin.*

*DCE har i ovennævnte notat opfordret til, at der etableres et monitoringsprogram, som kan medvirke til at afklare, om bådetrafik vil påvirke marsvin. Naturstyrelsen er enig med ansøger i, at der ikke efter habitatdirektivet kan stilles krav om, at ansøger skal gennemføre sådanne undersøgelser i forbindelse med en konkret sag. Der er heller ikke efter direktivet en pligt for myndighederne til at gennemføre sådanne flerårige undersøgelser i forbindelse med konkrete ansøgninger. Naturstyrelsen noterer sig imidlertid også, at tilvejebringelse af sådanne supplerende oplysninger vil kunne have betydning for udfaldet af vurderingen af ansøgninger om forøget antal både i lystbådehavnen." (mine fremhævelser).*

Som det fremgår, baserede Naturstyrelsen sin indsigelse i august 2015 på et DCE notat fra 2013. I notatet, der er vedlagt som bilag 6, er anført:

### **Vurdering af anvendelsen af den færdige havn**

Med en maksimal belægning på 2.800 bådpladser indenfor 10 år må det forventes at der vil forekomme en væsentlig stigning i aktiviteten af lokal trafik af rekreative både med varierende motor- og skruetørrelse omkring Knudshoved Havn. En sådan stigning af kystnær trafik må forventes at kunne påvirke marsvin grundet øget højfrekvent kavitationsstøj netop karakteriseret ved mindre motorer med høje omdrejninger (NRC 2003). En sådan støjkilde vil kunne påvirke marsvins tilstedeværelse samt evne til at kommunikerer og søge føde. Det er dog med den nuværende viden ikke muligt at estimerer en sådan effekt for marsvin.

Det anbefales at etablere et monitoringsprogram der inkludere en baselineperiode på min 1 år samt under og efter etableringen. På den måde kan en eventuel effekt evalueres tilsvarende monitoring af vindmølleparken ved Sprogø (Tougaard & Carstensen 2011).

En eventuelt negativ påvirkning af marsvin vil efterfølgende kunne afværges ved en trafikregulering omkring Knudshoved Havn således at Natura 2000 området ikke påvirkes på længere sigt.

### **Samlet vurdering**

I forhold til en eventuel etablering af en ny lystbådehavn ved Knudshoved er det ikke muligt at udtale sig specifikt om effekten på marsvin i området med den viden vi har i dag.

Den forventede stigende trafik af mindre både tæt på kysten ved den efterfølgende brug af anlægget, vil potentielt kunne forstyrre marsvin i nærområdet. Igen er det med den nuværende viden ikke muligt at komme med konkrete bud på en eventuel effekt, men det opfordres til at man som minimum i forhold til forpligtelserne i Habitatdirektivet gennemfører et monitoringsprogram som beskrevet ovenfor. (mine fremhævelser).

Naturstyrelsens høringssvar i august 2015 gav anledning til, at Thomas Mollerup på vegne af A/S Knudshoved Havn den 28. august 2015 indsendte et supplerende høringssvar (vedlagt som bilag 7).

I det supplerende høringssvar redegør Thomas Mollerup for den seneste nye faglige viden, idet det bl.a. anføres:

”Sidste nye faglige viden på området som jeg kan finde frem til er: Tougaard, J. 2014. Vurdering af effekten af undervandsstøj på marine organismer. Del 2 – Påvirkninger. Aarhus Universitet, DCE – National Center for Miljø og Energi, 51 s. – <http://dce2.au.dk/pub/TR45.pdf>.  
Uddrag af ovennævnte vurdering s.33.

#### **Maskering**

Marsvin producerer grundlæggende kun én type lyde, meget korte rentone-pulser op til 100  $\mu$ s i varighed og med hovedparten af energien ved 130 kHz. Disse lyde bruges både til orientering (ekkolokalisering) og til kommunikation med andre marsvin (Clausen et al., 2010). Af flere grunde anses det for meget vanskeligt at maskere disse signaler. Ekkolokaliseringsslyde er specielt vanskelige at maskere, bl.a. fordi modtageren er dyret selv og dermed på forhånd ved, hvornår og fra hvilken retning lyden kommer.

Den anden væsentlige faktor, der taler imod udbredt maskering af marsvins ekkolokalisering, er den høje absorptionskoefficient for lyde over 100 kHz (ca. 35 dB/km ved 130 kHz) i havet. Den meget højfrekvente del af frekvensspektret dæmpes meget hurtigt med afstanden fra lyd-kilden, og derfor vil lydtrykket fra selv kraftige lyd-kilder hurtigt (indenfor maksimalt nogle få km) nå under marsvins høre-tærskel, så maskering ikke kan forekomme.

Højfrekvent kavitationsstøj omkring 130 kHz som er det område marsvin benytter, såvel ved kommunikation med artsfæller samt søgning af føde, kan stort set kun frembringes af vandscootere og lignende fartøjer som i flg.

Vandscooter bekendtgørelsen har forbud mod besejling af området.

Hvis der i havnen skulle findes enkelte speedbåde med motorer med høje omdrejninger som vil kunne frembringe kavitationsstøj på 130 kHz vil det være i meget begrænset omfang, og som nævnt i ovennævnte vurdering fra Jacob Tougaard dæmpes de meget højfrekvente lyde meget hurtig hvorfor maskering ikke kan forekomme.

[..]

Vi har nu en Teknisk rapport udarbejdet af DCE i december måned 2014 som fastslår at maskering af marsvins kommunikation med artsfæller samt søgning af føde ikke kan forekomme.

På baggrund af ovennævnte kan vi afvise, at projektet har skadelig virkning på Natura 2000 områdets udpegningsgrundlag, hvorfor vi forventer en endelig godkendelse af havneprojektet fra Kystdirektoratet.”

Efter det oplyste er der ikke efterfølgende fremkommet ny videnskabelig viden om, hvorvidt det tilladte projekt til en lystbådshavn ved Knudshoved Havn kan påvirke habitatområde nr. 100 som levested for marsvin.

## **5. Foreløbigt sammenfattende subsumtion**

Ved bedømmelsen af den foreliggende klagesag må det lægges til grund, at den af A/S Knudshoved Havn i april 2015 indsendte ansøgning om tilladelse til etablering af lystbådshavn til 2.800 både opfylder kravene til en ansøgning om tilladelse efter kystbeskyttelseslovens § 16 a. Ansøgningen indeholder tillige de oplysninger, der kan kræves fra ansøger i forbindelse med Kystdirektoratets VVM-screening efter bekendtgørelse 579/2013 om VVM for visse anlæg på søterritoriet, ligesom ansøgningen indeholder de oplysninger, der kan kræves fra ansøger efter bekendtgørelse 874/2008 om beskyttelse af internationale naturbeskyttelsesområder ved anlæg af havne. Det må endvidere lægges til grund, at Knudshoved Havn A/S sammen med ansøgningen indsendte en konsekvensvurdering af, hvordan projektet kan påvirke de nærliggende Natura 2000 områder og herunder, hvordan projektet kan påvirke habitatområde nr. 100 som levested for marsvin. Konsekvensvurderingen, der blev udarbejdet af et af Danmarks mest erfarne konsulentfirmaer, konkluderede, at projektet ikke vil have skadelig virkning på habitatområde nr. 100 som levested for marsvin.

Det må videre lægges til grund, at Naturstyrelsen i sine høringssvar ikke har forholdt sig nærmere til indholdet i konsekvensvurderingen fra april 2015, idet Naturstyrelsen i stedet har henholdt sig til et kort notat fra DCE fra 2013 og til en tidligere påklaget afgørelse fra Kystdirektoratet, hvor klagesagen blev hævet efter råd fra Kystdirektoratet, hvorefter der blev indsendt en ny ansøgning, som er baggrunden for den foreliggende klagesag.

Der er således ikke fra Naturstyrelsen fremkommet nærmere oplysninger om, hvilke skadelige virkninger som tilladelsen til lystbådshavnen skulle antages at have for Habitatområde nr. 100 som levested for marsvin, men alene en tilkendegivelse om, at DCE i 2013 anbefalede, at der blev etableret et monitoringsprogram, så støjpåvirkningen af marsvin kunne undersøges, og en bemærkning om, at det ikke på forhånd kunne udelukkes, at sådanne fremtidige videnskabelige undersøgelser vil påvise en negativ påvirkning af marsvin fra sejllads fra et forøget antal både i lystbådshavnen.

Naturstyrelsen forudsætter dermed i sit høringssvar, at der efter habitatdirektivets artikel 6, stk. 3 og de modsvarende danske regler skulle være hjemmel til at kræve *nye videnskabelige undersøgelser* for at belyse et projekts mulige påvirkninger af Natura 2000 områder. Dette er imidlertid ikke retsstillingen. Det fremgår meget tydeligt af EU-domstolens dom i sag C-127/02 Waddenzee, at kravet om konsekvensvurdering i habitatdirektivets artikel 6, stk. 3, alene omfatter *den eksisterende nyeste videnskabelige viden*, hvilket ligeledes gentagne gange er fastslået af Natur- og Miljøklagenævnet i sager om vindmølleparker. Det må videre konstateres, at den eneste mulige negative konsekvens for marsvin af projektet, som Naturstyrelsen har anført, vedrører sejllads fra den kommende havns motordrevne lystbåde, når disse motordrevne fartøjer sejler ind i habitatområde 100. Dette må sammenholdes med, at det er ubestridt, at etablering af en fuldt udbygget ny lystbådshavn maksimalt vil forøge den nuværende besejling af området med under 1 %, og at Naturstyrelsen ikke er fremkommet med oplysninger om, hvordan den nuværende trafik i Storebælt påvirker marsvin.

Det er i denne sammenhæng påfaldende, at den statslige Natura 2000 plan for område nr. 116 end ikke omtaler, at den nuværende meget omfattende skibstrafik i området skulle være et problem for områdets gunstige bevaringsstatus (Natura 2000 planen vedlægges som bilag 8). Tilsvarende indeholder forslag til Natura 2000 plan 2016-2021 for område nr. 116, der vedlægges som bilag 9, ikke antydninger af, at den meget omfattende sejllads gennem Storebælt medfører problemer for marsvin. Set i dette lys forekommer det ubegribeligt, at Naturstyrelsen, som har ansvaret for forslag til Natura 2000 planen, kan komme frem til, at færdsel med mindre fritidsfartøjer fra en kommende lystbådshavn ved Knudshoved Havn overhovedet kan være et problem for Natura 2000 områdets gunstige bevaringsstatus.



Det må i forlængelse heraf noteres, at Naturstyrelsen ikke i høringssvarene har taget højde for *de nye videnskabelige undersøgelser fra 2014* om påvirkning af marsvin, og at disse undersøgelser viser, at en negativ påvirkning fra lystsejllads med motorbåde kan afvises, når bortses fra sejllads med højfrekvente speedbåde. Såfremt Naturstyrelsen på baggrund af de nye oplysninger måtte finde, at sejllads med speedbåde med højfrekvent støj har så skadelig virkning på marsvins levesteder, at det er i modstrid med habitatdirektivets artikel 6, stk. 3 at tillade projekter, som omfatter sejllads i habitatområde nr. 100 med sådanne speedbåde, kan dette problem ikke løses ved at regulere antallet af bådpladser i Knudshoved Havn eller ved at nægte projektet, da habitatområde nr. 100 besejles med højfrekvente speedbåde fra andre havne. Hvis Naturstyrelsen måtte antage, at sejllads med højfrekvente speedbåde medfører en uacceptabel skadelig virkning på marsvin i modstrid med habitatdirektivets artikel 6, vil Miljø- og Fødevareministeren derimod være forpligtet til at fastsætte forbud efter naturbeskyttelseslovens § 29 mod sejllads med højfrekvente speedbåde i habitatområde nr. 100, da beskyttelsen af Natura 2000 områder er den samme efter habitatdirektivets art. 6, stk. 2 og artikel 6, stk. 3, jf. EU-domstolens i sag C-241/08 *Kommissionen mod Frankrig* og sag C-226/08 *Stadt Papenburg*. De særlige problemer, der eventuelt måtte være med højfrekvente speedbåde, er derfor i alle tilfælde uden betydning for den foreliggende klagesag.

## **6. Bemærkninger til Danmarks Naturfredningsforenings klage**

Danmarks Naturfredningsforenings klage indeholder som anført fire begrundelser for, at der ikke foreligger en tilstrækkelig konsekvensvurdering af projektets påvirkning af marsvin til at projektet kan tillades efter habitatdirektivets artikel 6, stk. 3.

For det første henviser foreningen til det i konsekvensvurderingens s. 25 bragte kort over udbredelse og koncentration af marsvin. Hertil bemærkes, at kortet viser en særlig koncentration af marsvin i den midterste del af Storebælt i sommerhalvåret, men kortet viser ikke, at der skulle være en særlig koncentration ud for Knudshoved Færgehavn. Tværtimod viser kortet netop en mindre koncentration ved Knudshoved Færgehavn end i det øvrige område, og koncentrationen er bl.a. udtalt i de stærkt trafikerede dele af Storebælt, hvilket nærmest kontraindicerer, at sejllads fra lystbåde skulle medføre skadevirkninger på marsvin. Det er i den sammenhæng påfaldende, at Danmarks Naturfredningsforening i klagen helt forbigår, at hverken den gældende Natura 2000 plan eller forslag til Natura 2000 plan indeholder angivelser om at den betydelige trafik gennem

Storebælt skulle være et problem for marsvin eller andre dele af udpegningsgrundlaget for Natura område nr. 116. Det første klagepunkt må derfor afvises som grundløst.

For det andet anfører Danmarks Naturfredningsforening, at der ikke i konsekvensvurderingen er et nærmere dokumenteret skøn over den anslåede besøgshyppighed og af fordelingen mellem sejlbåde og motorbåde. Hertil må anføres, at det i konsekvensvurderingen er oplyst (s. 19), at de gennemførte skøn er baseret på erfaringer fra to sammenlignelige havne, nemlig Egå Marina og Kaløvig Lystbådehavn. Da Danmarks Naturfredningsforening ikke er fremkommet med oplysninger, der giver grundlag for at tilsidesætte det i konsekvensvurderingen indeholdte skøn over besøgstal og fordeling mellem sejlbåde og motorbåde, og det i øvrigt ikke er godtgjort, at ændringer i den anslåede besøgshyppighed eller i fordelingen mellem sejlbåde og motorbåde vil have en registrerbar indflydelse på påvirkningen af marsvin, må også den anden klage afvises som grundløs.

For det tredje anfører foreningen, at oplysningerne i konsekvensvurderingen om forbuddet mod fritidssejllads i bekendtgørelse nr. 23. af 1. januar 2012 ikke er korrekt, da forbuddet ikke omfatter speedbåde. Selve indsigelsen er korrekt. Det må derimod afvises, at denne misforståelse har betydning for, om det kan anses for godtgjort, at tilladelse til etablering af havnen ikke har væsentlig skadelig virkning på Natura 2000 området. For hvis det må lægges til grund, at sejllads i habitatområde nr. 100 med højfrekvente speedbåde kan have skadelig virkning på marsvin, må sejllads med sådanne fartøjer i området naturligtvis forbydes, da det for marsvinene ikke gør en forskel om speedbåden udgår fra Knudshoved eller fra en anden havn i området. Og som anført ovenfor har Miljø- og Fødevareministeren hjemmel i naturbeskyttelseslovens § 29 til at gennemføre et sådant forbud mod en sådan sejllads i området, hvis denne har skadelig virkning, og ministeren vil i øvrigt være forpligtet hertil efter habitatdirektivets artikel 6, stk. 2. Danmarks Naturfredningsforenings tredje indsigelse må således også afvises, da den er uden relevans for den påklagede tilladelses gyldighed.

For det fjerde begrundes klagen med Naturstyrelsens to høringssvar. Hertil må for det første bemærkes, at Danmarks Naturfredningsforening ikke forholder sig til de supplerende nye videnskabelige oplysninger, der fremkom den 28. august 2015, selv om disse oplysninger viser, at grundlaget for Naturstyrelsens betænkeligheder i alle tilfælde må anses for imødegået. Dette kommer til udtryk i Kystdirektoratets begrundelse for tilladelsen, idet der sidst i afgørelsen henvises

til udtalelser fra lektor i bioakustik, Magnus Wahlberg med henvisning til ”den nyeste videnskabelige viden” har afvist, at etablering af en lystbådshavn ved Knudshoved vil medføre nogen skadevirkning på Natura 2000 området under hensyn til bevaringsmålsætningen for marsvin. Så vidt vides, har Naturstyrelsen da også herefter frafaldet sine betænkeligheder.

For det andet finder jeg anledning til at bemærke, at selv hvis der ses bort fra de senere fremkomne videnskabelige oplysninger, må betænkelighederne mod projektet i Naturstyrelsens høringssvar afvises som baseret på misforståelser af lovgivningen. Som der uddybende er redegjort for ovenfor under den foreløbigt sammenfattende subsumtion, har Naturstyrelsen ikke anført eller påvist konkrete fejl eller mangler i Niras’ konsekvensvurdering af projektet, men alene henvist til, at DCE i et notat fra 2013 anbefalede et monitoringsprogram for at belyse, hvordan støj fra lystfartøjer påvirker marsvin. Mens det er forståeligt, at en forskningsinstitution som DCE søger ny videnskabelig viden (og den fornødne finansiering af nye videnskabelige undersøgelser), indeholder hverken kystbeskyttelsesloven eller habitatdirektivet hjemmel til, at denne forskningsmæssige interesse kan medføre, at tilladelser til projekter udsættes ind til nye forskningsprogrammer er gennemført. Det må således fastholdes, at habitatdirektivets artikel 6, stk. 3 og de modsvarende danske regler i bekendtgørelse nr. 874 af 2. september 2008 om administration af internationale naturbeskyttelsesområder samt beskyttelse af visse arter for så vidt angår anlæg og udvidelse af havne og kystbeskyttelsesforanstaltninger samt etablering og udvidelse af visse anlæg på søterritoriet *alene kræver konsekvensvurdering på grundlag af den eksisterende nyeste videnskabelige viden*, men ikke indeholder hjemmel til at kræve nye videnskabelige undersøgelser.

For det tredje bemærkes, at det i relation til maritim støjpåvirkning af marsvin ikke udgør en relevant forskel, om støjen udgår fra erhvervsfartøjer eller fritidsfartøjer, eller hvilken havn skibet ligger ved. Hvis Naturstyrelsen mener, at støj fra skibe kan udgøre et problem for marsvin, er det derfor uforståeligt, at dette spørgsmål slet ikke er berørt i Natura 2000 planen for Storebælt, da Storebælt er et af de mest trafikkerede stræder. Og hvis skibsstøj i øvrigt måtte være et problem for marsvin, må dette problem imødegås ved at begrænse skibstrafikken i bestemte områder og ikke ved at nægte tilladelse til en lystbådshavn.

Af de anførte grunde må Danmarks Naturfredningsforenings fjerde indsigelse derfor ligeledes afvises som grundløs.

Jeg anmoder på ovenstående baggrund om, at der hurtigt træffes afgørelse om at afvise klagen, så projektet ikke yderligere forsinkes.

Da Danmarks Naturfredningsforening har fremsendt den uddybende klage til Folketingets Miljø- og Fødevarerudvalg, er nærværende svar på klagen ligeledes sendt til udvalget til orientering.

Med venlig hilsen

Peter Pagh

Vedlagte bilag:

- Bilag 1: Kystdirektoratets afgørelse af 10. december 2015
- Bilag 2: Niras' konsekvensvurdering af projektet
- Bilag 3: Naturstyrelsens høringssvar af 22. maj 2015
- Bilag 4: Kystdirektoratets tidligere afgørelse af 25. august 2014
- Bilag 5: Naturstyrelsens høringssvar af 21. august 2015
- Bilag 6: DCE notat af 28. maj 2013
- Bilag 7: Supplerende høringssvar fra A/S Knudshoved Havn af 28. august 2015
- Bilag 8: Natura 2000 plan 2010-2015 for Natura 2000 område nr. 116 og habitatområde nr. 100
- Bilag 9: Forslag til Natura 2000 plan for Natura 2000 område nr. 116 og habitatområde nr. 100
- Bilag 10: Fuldmagt