



Roskilde Havneselskab A.m.b.a.  
Strandgade 2  
4000 Roskilde  
Att.: Kenneth Aagaard

Kystdirektoratet  
J.nr. 21/08849-53  
Ref. Thomas Larsen  
19-05-2021

## **Tilladelse til nye flydebroanlæg og bølgebryder i Roskilde Havn**

Kystdirektoratet giver hermed tilladelse til udvidelse af Roskilde Havn med flydebroanlæg op til 110 nye pladser, samt bølgebryder. Den samlede kapacitet bliver på op til 485 både.

Tilladelsen indeholder afgørelse efter kystbeskyttelsesloven, kysthabitatbekendtgørelsen og miljøvurderingsloven.

Ansøgningen er indsendt og hånderet af WSP A/S.

Kystdirektoratet har vurderet, at det ansøgte kan tillades efter kystbeskyttelsesloven.

Kystdirektoratet har vurderet, at der ikke skal udarbejdes en konsekvensvurdering for projektet.

Kystdirektoratet har videre vurderet, at der ikke skal foretages en miljøkonsekvensvurdering (VVM) af projektet.

### **Lovgrundlag**

Etablering af flydebroer, fortøjningsanlæg o. lign. på søterritoriet kræver tilladelse fra Kystdirektoratet, jf. § 16 a, stk. 1, nr. 2 i kystbeskyttelsesloven (LBK nr. 705 af 29/05/2020). I henhold til § 16 a, stk. 4, kan der stilles vilkår i forbindelse med en tilladelse efter kystbeskyttelseslovens § 16 a.

Kystdirektoratet skal, når der træffes afgørelse efter kystbeskyttelsesloven, vurdere om projektet kan påvirke et internationalt naturbeskyttelsesområde eller visse udpegede arter væsentligt, jf. § 3 i bekendtgørelse om administration af internationale naturbeskyttelsesområder samt beskyttelse af visse arter for så vidt angår kystbeskyttelsesforanstaltninger samt etablering og udvidelse af visse anlæg på søterritoriet (BEK nr. 654 af 19/05/2020).

Kystdirektoratet skal, når træffes afgørelse efter kystbeskyttelsesloven, samtidig vurdere om projektet kræver en miljøkonsekvensvurdering (VVM), jf. § 21, stk. 1, i bekendtgørelse af lov om miljøvurdering af planer og programmer og af konkrete projekter (LBK nr. 973 af 25/06/2020 med senere ændringer).



Det ansøgte projekt er omfattet af lovbekendtgørelsens bilag 2, nr. 12, pkt. b. idet der er tale om udvidelse af en lystbådehavn.

### **Tilladelsen gives på følgende vilkår**

*Fælles vilkår efter kystbeskyttelsesloven, kysthabitatbekendtgørelsen og miljøvurderingen:*

1. Udformningen og etableringen af anlægget skal ske i overensstemmelse med det ansøgte.
2. Der må ikke uden Kystdirektoratets tilladelse foretages udvidelser eller ændringer af anlægget eller anlægsmetoderne.

*Vilkår efter kystbeskyttelsesloven:*

3. Tilladelsen bortfalder hvis anlægsarbejdet ikke er afsluttet indenfor 5 år fra udstedelsen af denne tilladelse.
4. Samtidig med at anlægsarbejdet afsluttes, skal Kystdirektoratet (kdi@kyst.dk), Søfartsstyrelsen (sfs@dma.dk) og Geodatastyrelsen (gst@gst.dk) underrettes herom. Snarest herefter skal samme myndigheder tilsendes en færdigmelding, som dokumenterer at projektet er opført i overensstemmelse med tilladelsen samt angiver anlæggets endelige position.
5. Anlæggets ejer forpligter sig til at vedligeholde anlægget i god og forsvarlig stand.
6. Tilladelsen til at etablere anlægget og det opførte anlæg må ikke uden tilladelse fra Kystdirektoratet overdrages til andre.
7. Anlægget eller dele heraf kan af Kystdirektoratet kræves fjernet, for ejers regning, såfremt:
  - anlægget ikke længere anvendes som ansøgt.
  - anlægget ikke vedligeholdes eller det ødelægges og ikke straks genetableres, eller
  - vilkår for tilladelsen ikke opfyldes eller overholdes.

Kystdirektoratet (kdi@kyst.dk), Søfartsstyrelsen (sfs@dma.dk) og Geodatastyrelsen (gst@gst.dk) skal underrettes umiddelbart efter anlæggets permanente fjernelse.

I forbindelse med en fjernelse af anlægget skal området bringes i en stand så tæt på de forhold, som eksisterede inden anlæggets etablering, som muligt.

Der skal tilsendes Kystdirektoratet (kdi@kyst.dk), Søfartsstyrelsen (sfs@dma.dk) og Geodatastyrelsen (gst@gst.dk) dokumentation for reetableringen.



*Fælles bemærkninger:*

Kystdirektoratet skal gøre opmærksom på at tilladelsen fortabes, hvis nogle af de for tilladelsen fastsatte vilkår ikke måtte blive opfyldt.

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

Tilladelsen erstatter ikke privatretlige aftaler med fysiske og juridiske personer, som kan være berørt af projektet, ligesom den ikke fritager ejeren af anlægget for et, i forbindelse med anlæggets tilstedeværelse eller etablering, opstået civilretligt ansvar.

Tilladelsen indeholder ikke en garanti for den projekterede konstruktions sikkerhed eller stabilitet.

### **Afgørelse efter kystbeskyttelsesloven**

Kystdirektoratet har vurderet, at der kan gives tilladelse til det ansøgte projekt med den begrundelse, at der ikke synes at være væsentlige hensyn der taler imod projektet.

Kystdirektoratet lægger også vægt på, at området i forvejen anvendes som lystbådehavn, og udvidelsen med de 110 ansøgte pladser ikke væsentligt forøger det samlede antal bådpladser, som efterfølgende vil være på 485 bådpladser. Udvidelsen med flydebroer sker i samme område, hvor der er eksisterende broanlæg, og de bygges og kobles på eksisterende broanlæg. Søværts sker der ingen nævneværdig udvidelse, da de nye anlæg vurderes at være beliggende i et område, som betragtes som havnens søområde. Da området i forvejen bærer præg af eksisterende broanlæg og fortøjningsanlæg, så vurderes det ikke, at etableringen af nye flydebroer og bølgebryder forringer det visuelle indtryk af området, hverken fra land eller vand.

Der lægges også vægt på, at indretningen i havneområdet ikke forringer andres muligheder for benyttelse af de eksisterende broanlæg, og at de nye flydebroanlæg sammen med fortøjningsanlæg kan sameksistere med øvrige anlæg i havnens område, og således er hverken besejlingsforhold, herunder sikkerhedsmæssige betragtninger, forringet. Kystdirektoratet har ved afgørelsen være opmærksom på, at pladsen i en lystbådehavn efter er trang, men i afgørelsen er der lagt vægt på ansøgers plan for indretning, samt tilkendegivende hørings svar fra Roskilde Sejlklub.

Der er tale om præfabrikerede anlæg, som flyttes til området, hvorefter de udlægges og indrettes. Ansøger har oplyst, at anlægsperioden er på ca. 4-6 uger, hvilket vurderes at være en forholdsvis kort periode og kan også ses som udtryk for projektets begrænsede omfang.

Det er Kystdirektoratets vurdering, at anlæggene ikke medfører hverken forurening eller nævneværdig berøring med havbunden. Ved etableringen vil der efter ansøgers oplysninger ikke ske sedimentspredning og påvirkning af havbunden og derfor efter Kystdirektoratets vurdering er påvirkningen minimal og uden væsentlig betydning.



Kystdirektoratet lægger også vægt på, at etableringen af anlægget sker som følge af et behov for yderligere bådpladser, og således vil anlægget være med til at understøtte den fortsatte rekreative udnyttelse af søterritoriet.

Broanlæggene indrettes med strøm, ferskvand, redningsudstyr og fortøjningspæle.

Kystdirektoratet lægger også vægt på, at bølgebryder og flydebroer vil medføre en gunstig afledt effekt i havnens område, idet bølgeuro reduceres, og projektet kommer dermed flere til gavn, end blot brugerne af de nye pladser der udvides med. Et kendetegn ved en lystbådehavn er ofte et ydre dækværk i form af stenmole, og hvor mere åbne havne, typisk fjordhavne, vælger at beskytte sig mod bølgeuro, så kan en løsning med tværliggende flydebro ofte være den bedste helhedsløsning. Kystdirektoratet finder, at den visuelle påvirkning med en tværliggende flydebro, hvorved der skabes roligere vand bagvedliggende, ikke udgør en væsentlig visuel forringelse af kystlandskabet i et almindeligt havneområde, hvor der i forvejen er sejlbåde med master mm. som samlet kan virke mere synlige og dominerende. Udvidelsen i Roskilde Havn vurderes ikke at forringe kystlandskabet.

Det anføres også i et af de modtagne hørings svar, at der ikke er tilstrækkelig plads på land til at understøtte en udvidelse med op til 110 både, og at både skal vinteropbevares langt fra havnen med dertil hørende gener. Havnen har oplyst, at der er tilstrækkelig vinteropbevaringsplads, anden opbevaring væk fra havnen alene sker efter bådejerens ønske.

Det anføres også, at der foregår en lang række andre aktiviteter i løbet af året på land, såsom træf, dansearrangementer og musikarrangementer. Det er Kystdirektoratets opfattelse, at arrangementer på land ikke har betydning for vurderinger af flydebroerne, og set i samlet øjemed, så finder vi ikke at op til 110 bådpladser i den grad vil forringe muligheden eller på anden måde medvirke væsentlig negativt til landområdet anvendelse eller være en afgørende forskel i balancen af aktiviteter. Der lægges også vægt på, at kommunen som planmyndighed ikke har afgivet bemærkninger om dette forhold.

Kystdirektoratet har også valgt at partshøre otte tilstødende grundejere, og der er alene indkommet bemærkning fra én grundejer om hvorledes de 110 pladser er optalt. Ansøger har efterfølgende oplyst, at der er tale om 110 ansøgte pladser og antallet ikke overstiger 485 samlet, hvilket naboen dog ikke er enig i. Det er Kystdirektoratets vurdering, at ansøger tilstrækkeligt har besvaret og dokumenteret antallet af pladser, herunder antallet af de ansøgte, samt de eksisterende pladser.

Kystdirektoratet har ved afgørelsen endvidere vurderet, at der ikke er væsentlige naturhensyn som taler imod projektet, ligesom der ikke synes at være hensyn i øvrigt, som taler imod projektet.

I forbindelse med Kystdirektoratets vurdering er der bl.a. blevet lagt vægt på de indkomne hørings svar samt at formålet med projektet er at gennemføre en udvidelse med flydebroer i eksisterende område, som benyttes som lystbådehavn.

Kystdirektoratet finder derfor, at der kan gives tilladelse til det ansøgte.



## Afgørelse efter kysthabitatbekendtgørelsen

Alle planer og projekter, der ikke er direkte forbundet med eller nødvendige for et internationalt naturbeskyttelsesområdes forvaltning, skal vurderes med hensyn til deres virkning på områdets naturtyper og levesteder samt de arter, området er udpeget for at bevare. Alle planer og projekter skal samtidig vurderes med hensyn til deres virkning på arter omfattet af habitatdirektivets bilag IV.

Hvis Kystdirektoratet efter høring af andre berørte myndigheder vurderer, at projektet kan påvirke et internationalt naturbeskyttelsesområde eller en beskyttet art væsentligt, skal der foretages en konsekvensvurdering af projektets virkning.

Det ansøgte projekt vil finde sted i Natura 2000-område nr. 136 "Roskilde Fjord og Jægerspris Nordskov". I forbindelse med ansøgningen er der udarbejdet en væsentlighedsvurdering for Natura-2000 området, som også har været udsendt i høring. I væsentlighedsvurderingen er udpegningsgrundlaget oplyst, og er derfor ikke vedlagt som bilag i denne afgørelse.

Kystdirektoratet har i denne sag vurderet, at projektet ikke vil medføre en væsentlig påvirkning af Natura 2000-området eller bilag IV arter. Kystdirektoratet vurderer således at der ikke vil ske en væsentlig 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 arter. Kystdirektoratet vurderer derfor, at der ikke skal udarbejdes en konsekvensvurdering for projektet.

Kystdirektoratets vurdering er foretaget på baggrund af væsentlighedsvurderingen, høringssvar fra Miljøstyrelsen, og ansøgers supplerende oplysninger og ikke mindst Kystdirektoratets egen vurdering, at anlægget af flydebroerne, samt den øgede sejlsads og de mulige forstyrrelser, den afsted kommer at være uden betydning.

Der lægges også vægt på, at væsentlighedsvurderingens grundlag for vurderingen er, at antallet af hurtiggående motorbåde ikke forøges og holdes på maksimalt 81 både. I tillæg til ansøgningen og væsentlighedsvurderingen har ansøger skriftligt redegjort for, at det sikres at antallet ikke forøges jf. egenkontrol, idet der bl.a. føres registrering i havnens administrationssystem af bådtypen og runderinger flere gange årligt, samt regulering af benyttelse af slæbestedet.

I høringssvar har Danmarks Naturfredningsforening givet udtryk for at 81 både er et arbitrært tal og der efter et ideelt synspunkt om Roskilde Fjord overhovedet ikke bør være planende motorbåde. Kystdirektoratet finder, at der er udarbejdet et fagligt grundlag, som kan lægges til grund for et defineret antal motorbåde. Kystdirektoratet finder, at lystbådehavne medvirker til naturoplevelser og motorbåde vurderes som udgangspunkt ikke at være uforenlige i en fjord eller i et Natura-2000 område, hvilket væsentlighedsvurderingen i sagen understøtter. Der er således efter vores vurdering sameksistens mellem det ansøgte og Roskilde Fjord.

Danmarks Naturfredningsforening skriver også i høringssvaret, at det er "muligt at en øgning med 110 ekstra sejlbåde kun har relativt lidt betydning for fjordens miljø mht. fugle og andet vildt liv". Til dette har Kystdirektoratet vægtet væsentlighedsvurderingen mere afgørende end DN's opfattelse, som ikke findes fagligt understøttet.

Kystdirektoratet finder, at den afgørende forstyrrelse mod Natura-2000 området, hvis der overhovedet bliver en, alene vil kunne skyldes, at sejlere og andre brugere



(såsom kajak, surfere osv.) ikke respekterer gældende regler for sejlads i vildtreservat, og dette har igen direkte sammenhæng med antallet af flydebroer og bådpladser, da det alene vedrører adfærdsmæssige forhold for den sejlede. Det har derfor heller ingen afgørende betydning for, om det ansøgte flydebroer kan etableres, hvorved antallet af bådpladser forøges, da der efter Kystdirektoratets vurdering ikke er sammenhæng mellem antallet af bådpladser og adfærd.

Kystdirektoratets vurdering, af at der ikke skal udarbejdes en konsekvensvurdering, skyldes bl.a. projektets begrænsede omfang og placering, samt at gennemførelse af projektet ikke medfører en væsentlig påvirkning af Natura-2000 området eller bilag IV arter i hverken anlægs- eller driftsfasen.

### **Afgørelse efter miljøvurderingsloven (VVM)**

Kystdirektoratet skal vurdere, om der skal foretages en miljøkonsekvensvurdering af projekter, der er omfattet af bekendtgørelse af lov om miljøvurdering af planer og programmer og af konkrete projekter (VVM).

Vurderingen sker under hensynstagen til de kriterier, som er anført i bilag 6 til lov-bekendtgørelsen.

For at kunne foretage denne vurdering har Kystdirektoratet bl.a. indhentet udtalelser fra andre berørte myndigheder.

Kystdirektoratet har i denne sag vurderet at projektet ikke vil indebære sådanne væsentlige påvirkninger af miljøet, at der bør foretages en miljøkonsekvensvurdering af projektet.

Kystdirektoratet har i forbindelse med denne afgørelse lagt vægt på at projektet ikke vil have en negativ påvirkning på Natura2000-områder eller udpegede bilag IV-arter.

Det vurderes at støj kan forekomme i forbindelse med anlægsfasen, men samtidig at det vil være acceptabelt grundet placering af beboelsesejendomme i forhold til havnens øvrige indretninger på land og ikke mindst placeringen af de ansøgte flydebroers afstand fra beboelsesejendomme.

Flydebrosanlæggene og bølgebryderen vurderes primært at være en optimal udnyttelse af det eksisterende vandområde i havnen, og der er i den forstand ikke tale om en udvidelse uden for det område som kan betragtes som lystbådehavnens søområde.

Der anvendes almindelige materialer, som benyttes til marine konstruktioner og udvidelsen af bådpladser medfører ikke væsentlig affaldsproduktion eller andre væsentlige gener.

Det vurderes ikke, at der er kumulation med andre projekter.

Screeningen fremgår af bilag 1.

Kystdirektoratet skal henlede opmærksomheden på, at afgørelsen bortfalder, hvis denne ikke er udnyttet, inden 3 år efter den er meddelt, eller ikke har været udnyttet i 3 på hinanden følgende 3 år.



## Projektbeskrivelse

Tilladelsen omfatter anlæg af flydebroer i forlængelse af eksisterende broer, der forankres med nedrammede pæle. Udvidelsen er på 110 pladser således den samlede kapacitet bliver op 485 pladser.

Der etableres en bølgebryder på 30 meter i forlængelse af Bro F.

Derudover anlægges der fra ”knækket” på Bro C, i nordøstlig retning, en flydebro på 105 m, bestående af en flydebro på hhv. 60 m og 45 m, der skal anvendes som fortøjningsbro. For enden af denne etableres, der diagonalt en svær bølgebryder på i alt 135 meter med bådpladser på den indvendige side.

På ydersiden af Bro C – mellem land og flydebro – vil der blive etableret en ny fortøjningsbro. Denne bro vil blive et fast anlæg med pælepladser. Samtidig vil vindskærmen på Bro C ud til den nye flydebro blive nedtaget af hensyn til adgangen til den nye bro på ydersiden af Bro C og samtidig skabe sammenhæng i havneområdet.

Alle flydebroer får en brodækhøjde på 0,5 m over vandspejlet.

Alle nye broer forsynes desuden med redningsstiger, landstik til 230 V til alle pladser og ferskvandstappedsteder. Der opsættes desuden orienteringslys ved samtlige ”knæk” og broender samt i forbindelse med el-standere.

Flydeplatformene præfabrikeres og transporteres til havnen, hvorefter de søsættes med kran. Herefter placeres og befæstes de med bugserfartøj. Befæstningen foregår ved at flydebroerne fastsættes til nedrammede pæle. Ydermere forsynes alle nye flydebroer, lige som eksisterende broer, med 230V samt ferskvandshaner og redningsstiger. Anlægsarbejdet til etablering af flydebroer forventes at tage 4-6 uger.

Se bilag 2.

## Sagsgennemgang

Efter Kystdirektoratet modtog ansøgningen, har den været sendt i høring hos Søfartsstyrelsen, Trafikstyrelsen, Miljøstyrelsen, Erhvervsstyrelsen, Fiskeristyrelsen, Forsvarsministeriets Ejendomsstyrelse, Vikingeskibsmuseet, Roskilde Kommune samt sendt til orientering til Danmarks Naturfredningsforening, Dansk Ornitologisk Forening, Friluftsrådet, Fritidshusejernes Landsforening, EjendomDanmark, Geodatastyrelsen, samt M/S Sagafjord, Roskilde Roklub, Roskilde Strandjagtforening, Kællingehavens Brolaug, Roskilde Sejlklub og naboer.

Væsentligste høringssvar pr. 28. april 2021, samt ansøgers bemærkninger er samlet i bilag til denne afgørelse.

Roskilde Sejlklub har efterfølgende meddelt Kystdirektoratet, at der er indgået en mindelig aftale om afstand mellem sejlklubbens eksisterende anlæg og de ansøgte anlægsplacering, således klubbens skolebåde får nemmere ud- og indsejlingsforhold.

-

Alle bemærkninger blev fremsendt til ansøger og rådgiver.



## Klagevejledning

Dette dokument indeholder tre afgørelser:

- afgørelse om at give tilladelse til projektet
- afgørelse om, at der ikke skal udarbejdes en konsekvensvurdering
- afgørelse om, at der ikke skal foretages en miljøkonsekvensvurdering (VVM)

Afgørelserne kan påklages til Miljø- og Fødevarerklagenævnet.

For afgørelserne gælder følgende:

- Kystdirektoratets afgørelse kan alene påklages for så vidt angår retlige forhold.
- Klagefristen er 4 uger fra den dag afgørelsen er meddelt.
- Der klages via Klageportalen, som der er et link til på forsiden af [www.nmkn.dk](http://www.nmkn.dk). Klageportalen ligger på [www.borger.dk](http://www.borger.dk) og [www.virk.dk](http://www.virk.dk). Man logger på via [www.borger.dk](http://www.borger.dk) eller [www.virk.dk](http://www.virk.dk) typisk med NEM-ID. Klagen sendes gennem Klageportalen til den myndighed, der har truffet afgørelsen. En klage er indgivet, når den er tilgængelig for myndigheden i Klageportalen. Det koster 900 kr. for privatpersoner og 1.800 kr. for virksomheder og organisationer i gebyr at indgive en klage. Gebyret betales med betalingskort i Klageportalen.
- Klageberettigede efter kystbeskyttelsesloven er:
  - 1) adressaten for afgørelsen,
  - 2) ejeren af den ejendom, som afgørelsen vedrører,
  - 3) enhver, der har en væsentlig individuel interesse i sagens udfald,
  - 4) en berørt nationalparkfond oprettet efter lov om nationalparker,
  - 5) lokale foreninger og organisationer, som har en væsentlig interesse i afgørelsen,
  - 6) landsdækkende foreninger og organisationer, hvis hovedformål er beskyttelse af natur og miljø,
  - 7) landsdækkende foreninger og organisationer, som efter deres formål varetager væsentlige rekreative interesser, når afgørelsen berører sådanne interesser, og
  - 8) landsdækkende foreninger og organisationer, som efter deres formål varetager væsentlige brugerinteresser inden for arealanvendelsen, og som repræsenterer mindst 100 medlemmer.
- Klageberettigede efter Natura 2000-bekendtgørelsen er:
  - 1) adressaten for afgørelsen,
  - 2) ejeren af den ejendom, som afgørelsen vedrører,
  - 3) enhver, som har en væsentlig, individuel interesse i sagen,





- 4) en berørt nationalparkfond oprettet efter lov om nationalparker,
  - 5) lokale foreninger og organisationer, som har en væsentlig interesse i afgørelsen,
  - 6) landsdækkende foreninger og organisationer, hvis hovedformål er beskyttelse af natur og miljø,
  - 7) landsdækkende foreninger og organisationer, som efter deres formål varetager væsentlige rekreative interesser, når afgørelsen berører sådanne interesser, og
  - 8) landsdækkende foreninger og organisationer, som efter deres formål varetager væsentlige brugerinteresser inden for arealanvendelsen og som repræsenterer mindst 100 medlemmer.
- Klageberettigede efter miljøvurderingsloven er:
    - 1) miljøministeren,
    - 2) enhver med retlig interesse i sagens udfald, og
    - 3) landsdækkende foreninger og organisationer, der som formål har beskyttelse af natur og miljø eller varetagelse af væsentlige brugerinteresser inden for arealanvendelsen og har vedtægter eller love, som dokumenterer deres formål, og som repræsenterer mindst 100 medlemmer.

Miljø- og Fødevareklagenævnet skal som udgangspunkt afvise en klage, der kommer uden om Klageportalen, hvis der ikke er særlige grunde til det. Hvis man ønsker at blive fritaget for at bruge Klageportalen, skal man sende en begrundet anmodning til Kystdirektoratet. Kystdirektoratet videresender herefter anmodningen til Miljø- og Fødevareklagenævnet, som træffer afgørelse om, hvorvidt anmodningen kan imødekommes.

Fristen for eventuelt søgsmål ved domstolene er 6 måneder, jf. § 18 b i kystbeskyttelsesloven, samt § 54, stk. 1, i miljøvurderingsloven.

*Tilladelsen må ikke udnyttes, før klagefristen er udløbet. Hvis der bliver klaget over afgørelsen kan tilladelsen ikke udnyttes, før klagesagen er færdigbehandlet, medmindre Kystdirektoratet eller Miljø- og Fødevareklagenævnet konkret bestemmer andet.*

Med venlig hilsen

Thomas Larsen  
Landinspektør, Specialkonsulent I Kystzoneforvaltning  
+45 91 35 74 42 | tla@kyst.dk



**Kopi:** WSP A/S, Søfartsstyrelsen, Trafikstyrelsen, Miljøstyrelsen, Erhvervsstyrelsen, Fiskeristyrelsen, Forsvarsministeriets Ejendomsstyrelse, Vikingeskibsmuseet, Roskilde Kommune, Danmarks Naturfredningsforening, Dansk Ornitologisk Forening, Friluftsrådet, Fritidshusejernes Landsforening, EjendomDanmark, Geodætistyrelsen, samt M/S Sagafjord, Roskilde Roklub, Roskilde Strandjagtforening, Kællingehavens Brolaug, Roskilde Sejlklub og naboer.

*Kystdirektoratets afgørelse offentliggøres på Kystdirektoratets hjemmeside.*



## Bilag 1: VVM screening

Projektet omfatter udvidelse af antallet af bådpladser med nye flydebroer og en 30 m bølgebryder i Roskilde Havn. Havnen er i forvejen indrettet og benyttes som lystbådehavn og udvidelsen medfører alene op til 110 nye bådpladser og den samlede kapacitet bliver efterfølgende på 485 både. Udvidelsen sker inden for det som må opfattes som havnens søområde. Der er tale om et selvstændigt projekt med nye flydebroer og mindre bølgebryder, som ikke er en del af andre projekter, og dermed ikke som et integreret projekt af andet eller i funktionel sammenhæng med øvrige projekter.

Projektet vurderes ud fra en bred tolkning at være omfattet af bilag 2, nr. 12b, idet projektet indeholder en udvidelse af kapacitet i lystbådehavnen og en bølgebryder, der fungerer som en afskærmning af havnen, og på den baggrund foretages en screening af hele projektet.

**Projekt:** Udvidelse af bådpladser med nye flydebroer, samt bølgebryder i Roskilde Havn

**Ansøger:** WSP på vegn af Roskilde Havneseelskab

**Kystdirektoratets afgørelse:** Ikke VVM-pligt

**Offentliggørelse:**

Kystdirektoratets afgørelse offentliggøres på [kyst.dk](http://kyst.dk)

**Kriterier**, som er anvendt for vurdering af projektet fremgår af bilag III til VVM-direktivet, Rådets direktiv 85/337/EØF af 27. juni 1985 med senere ændringer. Direktivet er gennemført i dansk ret fsva søterritoriet ved LBK nr. 973/2020:

### Vurdering af miljøpåvirkning

Vurderes det som en mulighed, at projektet/anlægget kan få en indvirkning på miljøet med hensyn til følgende kriterier?	Ja	Nej	Bemærkninger
<b>1. Projektets karakteristika:</b>			
<b>Dimensioner</b>		x	<b>Etablere flere flydebroer med samlet kapacitet op til 110 bådpladser, og samlet kapacitet bliver 485 bådpladser. Anlæg forankres med nedrammede pæle. Flydebroernes højde er ca. 50 cm over vandspejlet.</b>



			<p>Bølgebryder på 30 meter i forlængelse af eksisterende bro. Bølgebryderen er flydende med dybde på 1,2 meter på 4 m vand.</p> <p>Mindre øvrige tilpasninger, såsom nedtagninger af vindskærm, etablering af tekniske understøttende installationer, orienteringslys, agterpæle osv.</p>
<b>Kumulation med andre projekter</b>		x	<p>KDI har kendskab til en kommende mindre ombygning af andet broanlæg til M/S Saga-fjord.</p> <p>Ansøger oplyser, at der er givet tilladelse til to stenrevsprojekter i Roskilde Fjord.</p> <p>Der er indsendt ansøgning om mindre udvidelse af jollehavn ved Østby Bådelaug, som primært er en renovering inden for eksisterende havneområde.</p> <p>Vikingskibsmuseet har planer om ombygning/udbygning.</p> <p>KDI finder ikke, at hverken enkelte af disse projekter eller projektet i kumulation medfører væsentlig påvirkning, idet de for det første er spredt over store geografiske områder og tidsperioder, samt at der ikke er tale om store eller væsentlige anlægsprojekter, som har sammenhæng og betydning for 110 ansøgte nye bådpladser.</p>
<b>Anvendelse af naturressourcer</b>		x	<p>Der anvendes almindelige materialer til havnekonstruktioner. Der er således ikke tale om anvendelse af knappe ressourcer.</p>
<b>Affaldsproduktion, forurening og gener</b>		x	<p>Rådgiver forventer ikke at der vil være større affaldsproduktion og i drift er der blot almindelig dagrenovation. KDI finder ikke, at flydebros anlæg mm. medfører øget affaldsrenovation udover almindelig dagrenovation, som håndteres jf. kommunalt affaldsregulativ.</p>



Risikoen for ulykker, navnlig under hensyn til de anvendte materialer og teknologier		x	Anlægsarbejdet anses som almindeligt anlægsarbejde. I driftsfasen vurderes der ikke at være øget risiko for ulykker, da aktiviteten i området vil være delvis uændret.  Rådgiver oplyser, at projektet vurderes ikke at medføre særlig risiko for ulykker. Projektet vil blive gennemført af entreprenører med stor erfaring, og der er desuden tale om kendte teknologier og arbejdsrutiner.
<b>2. Projekters placering - den miljømæssige sårbarhed i de geografiske områder, der kan blive berørt af projektet, skal tages i betragtning, navnlig:</b>			
- nuværende arealanvendelse		x	Etablering i eksisterende vandområde som benyttes til lystbådehavn.
-naturressourcernes relative rigdom, kvalitet og regenereringskapacitet i området		x	Der vurderes ikke at være væsentlige naturressourcer i området, der vil blive påvirket af projektet.
<b>- det naturlige miljøes bæreevne med særlig opmærksomhed på følgende områder:</b>			
a) vådområder		x	Området vægtes ikke at have væsentlige høje værdier, da det bærer præg af eksisterende havnemiljø
b) kystområder		x	Området vægtes ikke at have væsentlige høje værdier, da det bærer præg af eksisterende havnemiljø
c) bjerg- og skovområder		x	Området vægtes ikke at have væsentlige høje værdier, da det bærer præg af eksisterende havnemiljø
d) reservater og naturparker		x	Roskilde fjord er kategoriseret som vildtreservat, der indeholder særlig værdifuld natur. Det vurderes ikke, at dette er relevant for



			havneområdet, hvor der er en lang række eksisterende marine anlæg og andre anlæg der understøtter marin- og maritime oplevelser.
e) områder, der er registreret eller fredet ved national lovgivning; særligt beskyttede områder udpeget af medlemsstater i henhold til direktiv 79/409/EØF og 92/43/EØF	x		<p>Rådgiver oplyser, at Roskilde Havn i Roskilde Fjord er etableret i et af Danmarks Natura 2000 områder. Natura 2000-området består af habitatområde nr. 120 Roskilde Fjord og nr. 199 Kongens Lyng, samt fuglebeskyttelsesområde nr. 105 Roskilde Fjord og nr. 107 Jægerspris Nordskov. Nærmeste kortlagte terrestriske habitatnaturtyper i forhold til projektområdet er enkelte partier med Kalkoverdrev* (6210) samt strandeng (1330) i Kællingehaven ca. 300 meter nordvest for havneområdet. Der er ikke registreret fund af bilag IV-arter på land i nærområdet omkring havnen. Af marine naturtyper er stort set hele Roskilde Fjord, herunder området udfor Roskilde Havn, kortlagt som bestående af habitatnaturtypen 1160 Bugt (Miljøportalen 2021). Den eneste beskyttede bilag IV-art, der kan forekomme i det berørte marine område, er marsvin. Arten observeres dog kun sjældent i de indre dele af Roskilde Fjord.</p> <p>Påvirkningen fra projektet indebærer i anlægsfasen sedimentspredning, der vil opstå ved nedramning af pælene, dette vil dog være begrænset lokalt til projektområdet og vil foregå i en kort periode. Der vil ligeledes ved nedramning af pæle opstå støj. Støjen fra nedramning vil være kortvarig, men vil potentielt kunne skræmme dyr i nærheden, væk fra området. Da området i dag er en eksisterende havn, forventes de arter, der findes i området at have en vis form for tilvænning til støjende aktiviteter, der til daglig foregår på havnen. Derudover vil fugle, der forstyrres i forbindelse med nedramning, let kunne søge føde i tilstødende farvande i den periode, hvor arbejdet foregår.</p> <p>Påvirkningen i driftsfasen indebærer en minimal arealinddragelse af havbunden, hvor pælene vil blive nedrammet.</p> <p>Der er stor sandsynlighed for, at miljøpåvirkningerne vil være som beskrevet, idet videns-</p>



			<b>grundlaget er stort. Indvirkningen af udvidelse af Roskilde Havn vurderes samlet set at have lav intensitet, idet det vurderes, at der ikke opstår overskridelser af vejledende grænseværdier. Indvirkningen vurderes ligeledes at have lav kompleksitet, idet der ved etablering af flydebroer m.fl. er tale om en relativ simpel proces hvor, der ikke er mange delprocesser og indvirkninger, der griber ind i hinanden.</b>
<b>f) områder, hvor de i fællesskabslovgivningen fastsatte miljøkvalitetsnormer allerede er overskredet</b>		x	<b>Projektet vurderes ikke at have væsentlig indvirkning på miljøkvaliteten i området i forhold til eksisterende forhold. Dette vurderes bl.a. på baggrund af, at driftsaktiviteten vil være forholdsvis uændret, og udvidelsen ikke vurderes at være væsentlig.</b>
<b>g) tætbefolkede områder</b>		x	<b>Roskilde Havn ligger bynært. Placeringen af det ansøgte er beliggende mere en 100 meter fra nærmeste beboelsesejendom og ud til knap 300 meter. Anlæggene er hovedsageligt placeret bag ved eksisterende havnebygninger og mod nord-vest. Der er derfor en mindre buffer mellem broanlæg og beboelse og i øvrigt er havnebassinet i forvejen indrette med flere bådpladser og udvidelsen sker så langt fra land og i tilknytning til øvrige broer, at det ikke vurderes af få væsentlig betydning for beboede områder.</b>  <b>Støj påvirkningen af nedramning vurderes at være marginal for det konkrete projekt.</b>
<b>h) vigtige landskaber set ud fra et historisk, kulturelt eller arkæologisk synspunkt.</b>		x	<b>Der har været gennemført undersøgelsesprojekt v. Vikingeskibsmuseet tidligere og området blev i den forbindelse frigivet.</b>

**Samlet konklusion ud fra skemaet. Herunder vurderingen af betydning af den/ de potentielle miljøpåvirkninger (se vejledningen):**

Det forventes ikke, at projektet vil medføre væsentlige negative påvirkninger på miljøet. Derfor vurderes det, at der ikke skal foretages en VVM-undersøgelse for det pågældende projekt. Dette vurderes på baggrund af ovenstående screeningsskema, der er udarbejdet ved hjælp af interne og eksterne høringer, samt ud fra de oplysningerne der fremgår af indsendte ansøgningsmateriale, udtalelser fra relevante myndigheder modtaget i høringsperioden samt egen vurdering.

Det er særligt vægtet, at projektet ikke vil have en negativ påvirkning på Natura2000-områder eller udpegede bilag IV-arter.



Det vurderes at støj kan forekomme i forbindelse med anlægsfasen, men samtidig at det vil være acceptabelt grundet placering af beboelsesejendomme i forhold til havnens øvrige indretninger på land og ikke mindst placeringen af de ansøgte flydebroers afstand fra beboelsesejendomme.

Flydebrosanlæggene og bølgebryderen vurderes primært at være en optimal udnyttelse af det eksisterende vandområde i havnen, og der er i den forstand ikke tale om en udvidelse uden for det område som kan betragtes som lystbådehavnens søområde. Der anvendes almindelige materialer, som benyttes til marine konstruktioner og udvidelsen af bådpladser medfører ikke væsentlig affaldsproduktion eller andre væsentlige gener.





Bilag 2: Ansøgte broanlæg vist med mørkeblå.

