



UDVIDELSE AF ROSKILDE HAVN

APRIL 2021

Svar på hørings svar

28-04-2021

Projekt navn	Udvidelse af Roskilde Havn
Kunde	Roskilde Havneselskab A.m.b.a
Projektleder	DKLN01331
Projekt nummer	3622100097
Til	Kystdirektoratet
Udarbejdet af	ANST, EMJA
Kvalitetssikret af	LBNE
Godkendt af	LESC
Version	0.2
Versionsdato	23/04-21
Første udgivelsesdato	28/04-21

wsp



	AFSENDER	HØRINGSSVAR	KOMMENTERING
1	Vikingskibsmuseet	Vikingskibsmuseet udtaler, at der ikke er bemærkninger til det ansøgte. dog henvises til Museumslovens § 29h.	Taget til efterretning.
2	Flemming Østergaard Strandgade 8b	<p>For flere år siden fik havnen en tilladelse til en udvidelse, kommunen udarbejdede også en lokalplan. Jeg har fået oplyst at der efter den første tilladelse blev anlagt 60 nye pladser - dengang søgte man også om 110 nye pladser, der er således kun 50 pladser tilbage. Nu søger man om 110 pladser - er det nye pladser? Eller får man lov til anlægge 220 pladser?</p> <p>Desuden undrer det mig at nogle af de pladser som man har anlagt, ikke fremgår af tegningerne heller ikke af de tegninger, som vedlægges den foreliggende ansøgningen.</p>	<p>Den aktuelle ansøgning er en fornyelse af den gamle ansøgning. Den gamle ansøgning blev taget i brug, men der blev kun etableret en del af de tilladte pladser. Tilladelsen fra dengang blev således ikke fuldt udnyttet.</p> <p>De pladser der er blevet etableret de seneste år er placeret ved flydebroen i ø-havnen, "viften" for enden af bro E, pladser på nordøstsiden af bro E, samt pladser på vestsiden af bro C (mellem land og "Ole Rømer"). Samtidigt er der nedlagt lidt pladser "hist og her" af hensyn til udviklingen i bredden på bådene i havnen.</p> <p>Der er nu blevet udarbejdet den aktuelle opdaterede version af den oprindelige ansøgning af de i alt 110 pladser (ca. 60 nye pladser plus de pladser, der allerede er etableret de seneste år). Den aktuelle nye version af ansøgningen er opdateret med de nyeste informationer og data fra området.</p> <p>Efter havneudvidelsen vil der således være samlet op til 485 pladser i alt.</p>

<p>3</p>	<p>Danmarks Naturfredningsforening Roskilde</p>	<p>1. DN Roskilde er ikke i tvivl om at projektet i sin helhed bør VVM-vurderes; alene fordi det handler om en stor ændring i roskildensernes (og vores gæsters) rekreative miljø; ikke kun i sejlernes forhold. Der kan og vil være afledte effekter på både fjorden og dens kyster, og på miljøet på og omkring havnen og tilkørselsveje mm. Det kan andre roskildensere end lige DN sagtens have mere viden og flere meninger om. For alles skyld er det bedst, at det bliver læst og taget med i betragtning.</p> <p>En ordentlig grundig analyse med lokalkendte og indsigtsfulde borgeres bidrag vil også være i bedre overensstemmelse med Aarhus-konventionen <i>om adgang til oplysninger, offentlighedens medvirken og klageadgang på miljøområdet</i>, end bare at genoptage en praksis med at lave planlægning af det fælles miljø "under radaren" som i de forudgående gentagne fristforlængelser med "væsentlige retlige mangler".</p> <p>Rent substantielt er der jo også dét ved det, at vældig mange forhold har ændret og udviklet sig meget siden, der vistnok i 2012 sidst var offentlighed omkring projektet i forbindelse med lokalplan 586. Hvad der dengang kunne virke realistisk, kan <i>måske nu</i> vise sig at være lidt hasarderet. Det ved naboer og jævnligere brugere af havnen mere om end DN Roskilde.</p>	<p>DN betragter havneudvidelsen som en stor ændring i Roskildes rekreative miljø, og vurderer på denne baggrund, at der bør foretages en fuld miljøvurdering af projektet.</p> <p>Denne betragtning er ansøger ikke enig i. Der er i ansøgningen beskrevet 110 pladser, hvoraf de 50 allerede indgår i de aktuelle forhold. Ansøger ser udvidelsen med de yderligere 60 pladser i forhold til de aktuelle forhold som en lille ændring (14 % ekstra). Der er ikke tale om nogen ny aktivitet. På en god sommerdag vil der komme yderligere sejlere til måske 25 ekstra både til havnen og ud på fjorden. De potentielle påvirkninger vil ikke have ny karakter. Ansøger vurderer, at de vil smelte sammen med og passe godt til de aktuelle aktiviteter på havnen. Eventuelle negative påvirkninger vurderes som lokale, med lav intensitet og aktiviteterne vil foregå i kortere perioder ad gangen (om end med jævne mellemrum). Den permanente tilstedeværelse af den nye bro og tilknyttede både vil ligne de eksisterende forhold og ikke føre til at området ændrer nævneværdig karakter. Når alt kommer til alt ser ansøger ændringen som et mindre positivt bidrag til udviklingen af havneområdet. For at sikre, at der heller ikke må forventes negative indvirkninger på naturen, er der foretaget en Natura 2000 væsentlighedsvurdering, som også afviser væsentlige negative påvirkninger. Ansøger ser ikke, hvilke indvirkninger fra projektet der potentielt skulle kunne være væsentlige og afføde en fuld miljøvurdering af projektet.</p>
----------	---	---	---

4	<p>Danmarks Naturfredningsforening Roskilde</p>	<p>2. Uanset hvor mange eller få planende (<i>læs: støjende</i>) motorbåde, der rent faktisk er pladser til i den nuværende, eller bliver pladser til i den kommende lystbådehavn, så er 81 et i realiteten arbitrært antal, der kun bygger på et historisk tilfælde og et egentlig ikke substantielt begrundet kompromis dengang i 2010 eller hvornår det lige var, det blev endeligt besluttet.</p> <p>DN Roskilde anbefalede ihvertfald i 2010 et generelt forbud mod planende motorbåde, og senere, da det ikke fik opbakning en mere meningsfuld ordning, (som tiden heller ikke var moden til dengang). Næmlig at antallet løbende skulle nedbringes ved at hver gang en motorbådsplads skiftede ejer, skulle den omdefineres til en sejlbådsplads. Den objektive begrundelse herfor var og er stadig, at planende motorbåde egentlig ikke har noget at gøre i en smal, forhåbentlig fredelig fjord med tæt befolkede omgivelser, nationalparkstatus og meget omfattende rekreativ brug på mange måder, der for flertallets vedkommende inkluderer behov for fred og ro. "Afkobling".</p> <p>Der er ingen objektiv grund til at fastholde et antal udover måske nogle få til redningsformål og til politiets fartkontroller og andre myndighedslignende opgaver. Det bør naturligvis belyses ordentligt i en VVM. Ikke alene eller hovedsageligt for fuglenes skyld, men for menneskenes.</p>	<p>Projektet vil ikke øge antallet af hurtiggående motorbåde i havnen. Det er ikke en del af projektet at vurdere behovet for en reduktion af antallet af motorbåde. Dialogen for hvorvidt dette kunne være relevant bør tages op i anden regi.</p> <p>Havnen vil dog gerne bidrage til løsninger på problemstillingen og har derfor bl.a. indledt en god dialog med DN, hvor der igangsættes en række initiativer, som samlet set vil forbedre forholdene for fugle på fjorden, herunder informationskampagner for lavere.</p>
---	---	---	---

5	<p>Danmarks Naturfredningsforening Roskilde</p>	<p>3. Det er muligt at en øgning med 110 ekstra sejlbåde kun har relativt lidt betydning for fjordens miljø mht fugle- og andet vildt liv, og til belastning med forskellige stoffer og andre påvirkninger. Også af rekreative brugeres oplevelser på fjorden og i skove og på strandenge mv langs med den. Det er også muligt, at betydningen er større end som så, og at den samlede belastning er øget meget siden 2013, så at der faktisk er god grund til at gennemføre en grundig VVM.</p>	<p>Danmarks Naturfredningsforening stiller spørgsmålstegn ved ansøgningsmaterialets konklusioner. Ansøger er ikke enig i denne betragtning men mener derimod at relevante problemstillinger er tilstrækkeligt belyst og underbygget.</p> <p>Vurderingen er foretaget på baggrund af erfaringer med eksisterende sejlads mønstre med hensyn til årstid og under antagelse af, at de eksisterende regler for sejlads i vildtreservatet overholdes.</p> <p>Det er sandsynligvis korrekt, at den samlede belastning er steget siden 2013, men dette skyldes i høj grad sejladsformer som havkajak, windsurfing m.m., der finder sted med fartøjer, der kan sættes praktisk taget overalt i fjorden, og som derfor ikke er relateret til havneprojektet.</p>
---	---	--	---

6	Roskilde Sejlklub	<p>Roskilde Sejlklub af 1905 (RS) har nogle begrundede forventninger om små tilpasninger af havneprojektet, der stort set allerede er aftalt/under forhandling med RHS, men ingen principielle indvendinger mod den af Roskilde Havne Selskab (RHS) indsendte ansøgning om en udvidelse af den nuværende havn som beskrevet til i alt 485 bådpladser til lystbåde i det samlede havneområde.</p> <p>Sammenfattende forventer RS følgende forhold overholdt ved udvidelsen af RHS-broer:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Der bliver minimum 26 m fri udsejling mellem bro D og knækket på forbindelsesbroen samt mellem bro D og havnemunding 2. Der etableres ingen faste bådpladser på N og V side af forbindelsesbroen. 3. En minimumsafstand på 16 m mellem vores bro og pælerækken på vestsiden af C-broen. 	<p>Ændringer er blevet drøftet med Roskilde Sejlklub, og dette aftales endeligt når tilladelsen er givet.</p> <p>Ifølge eksisterende aftale skal RHS administrere den kommende aftale.</p> <p>Hvad angår en minimumsafstand på 16 meter mellem sejlklubbens bro og pælerækken på vestsiden af C-broen, så er der desværre sket en meget beklagelig fejl i bilaget til ansøgningen. Dels er der målsat til en "fiktiv linie" ved sejlklubbens bro som ligger tættere på broen end pælene står i virkeligheden, og dels så er der oprundet fra reelt 15,5 meter til 16 meter i den PDF editor der er anvendt til at lave tegningen.</p> <p>Da vi lavede layoutet til pladserne, var vores intention at der skulle være en fri bredde på minimum 13 meter fra pæl til pæl. Det var dette mål der skulle have stået på tegningen til ansøgningen. Disse pladser er etableret allerede som en midlertidig løsning, og vi har målt en fri afstand på godt 14 meter fra pæl til pæl. Vi har forelagt dette for sejlklubben, og afventer deres svar pt..</p> <p>RHS har tilbudt at bistå med eventuelle ændringer af RS' bro således, at de 14 m vil være tilstrækkelige.</p>
---	-------------------	---	---

			<p>Ændringer er blevet drøftet med Roskilde Sejlklub, og dette aftales endeligt når tilladelsen er givet.</p> <p>Roskilde Sejlklub anfører fejlagtigt, at det ikke er RHS, der skal administrere aftalen. Det fremgår netop af aftalen, at det er RHS, der skal administrere den.</p> <p>Der vil blive 14 m, hvilket er inkluderet på opdateret bilag 1 til ansøgningen.</p>
7	Fiskeristyrelsen	Fiskeristyrelsen har ingen kommentarer til sagen	Taget til efterretning.
8	Roskilde Kommune	1.....I forbindelse med denne høring er vi i øvrigt blevet opmærksomme på, at der foretaget en udvidelse af broer indenfor de dækkende værker og som ikke fremgår af hverken lokalplanen, ansøgningen eller Natura 2000 væsentlighedsvurdering. Kystdirektoratet bør ved behandling af sagen være opmærksomme på dette forhold.	Placering af broer er, som anført i lokalplan.
9	Roskilde Kommune	2. I forhold til kumulativ virkning, kan Roskilde Kommune oplyse, at forvaltningen aktuelt i dialog med ejer af M/S Sagafjord om muligheder for ombygning af mole i Roskilde Havn, hvor Sagafjord lægger til land. Projektet har til formål at forbedre adgangsforhold til skibet, og forventes ville omfatte 2 lokale udbygninger af molen ved duc d'albe anlæg, hvorfra der føres anlægsbro til Sagafjords dæk og til en mindre flydebro, hvorfra der vil være adgang til skibet. Projektet er endnu på et ideplan og er ikke fremlagt politisk.	Taget til efterretning.

10	<p>Dorte Egelund Sejler og medlem af Roskilde Sejlklub</p>	<p>1. Der er i dag ikke nok plads til vinteropbevaring på p-pladser i området af havnen: Bananen samt plads ved spejderhytte. Derfor køres i dag et større antal både ud på Dyrskuepladsen. Transport af både fra havn til Dyrskueplads t/rt 2 x årligt (april + oktober) belaster såvel vejnettet som Co2 udledningen.</p> <p>Er der foretaget beregning herfor, når mængden af både der skal fragtes øges?</p>	<p>Der er tilstrækkelig plads til vinteropbevaring. Vinteropbevaring foregår ved "bananen", men også på gruspladsen nord for gasværket, pladsen ved spejderhytten og i andelshavernes private haver. Det er korrekt, at der i dag også køres både til Dyrskuepladsen, men det sker udelukkende efter eget ønske, fordi nogle gerne vil have deres båd opbevaret indenfor.</p> <p>Roskilde Kommune er indstillet på - og i henhold til den indgåede samarbejdsaftale forpligtet til - at sikre fornøden plads til vinteropbevaring. Havnen er desuden i løbende dialog med kommunen om behovet for vinteropbevaring på land.</p> <p>I øvrigt går udviklingen imod at flere vælger at blive liggende i vandet om vinteren, og RHS arbejder med flere praktiske tiltag for at understøtte denne udvikling og gøre det mere attraktivt.</p>
----	--	--	---

<p>11</p>	<p>Dorte Egelund Sejler og medlem af Roskilde Sejlklub</p>	<p>2. Vedr Hørrings sag 21/08849 side 15 + 79. Se vedhæftede. Materiale som ligger til grund for høringen, er ikke i overensstemmelse med Havneselskabets hjemmeside.</p>	<p>RHS beklager, at hjemmesiden ikke altid er helt up to date, og til tider halter lidt bagefter.</p> <p>Den aktuelle ansøgning er en fornyelse af den gamle ansøgning. Den gamle ansøgning blev taget i brug, men der blev kun etableret en del af de tilladte pladser. Tilladelsen fra dengang blev således ikke fuldt udnyttet.</p> <p>De pladser der er blevet etableret de seneste år er placeret ved flydebroen i ø-havnen, "viften" for enden af bro E, pladser på nordøstsiden af bro E, samt pladser på vestsiden af bro C (mellem land og "Ole Rømer"). Samtidigt er der nedlagt lidt pladser "hist og her" af hensyn til udviklingen i bredden på bådene i havnen.</p> <p>Der er nu blevet udarbejdet den aktuelle opdaterede version af den oprindelige ansøgning af de i alt 110 pladser (ca. 60 nye pladser plus de pladser, der allerede er etableret de seneste år). Den aktuelle nye version af ansøgningen er opdateret med de nyeste informationer og data fra området.</p> <p>Efter havneudvidelsen vil der således være samlet op til 485 pladser i alt.</p>
-----------	--	---	---

<p>Dorte Egelund Sejler og medlem af Roskilde Sejlklub</p>	<p>3. Vedr. infrastrukturen i det berørte område:</p> <p>Ansøgning tager udgangspunkt i informationer der er 8-10 år gamle. Der er i forhold til infrastrukturen flg interesser, som gennem de seneste år, har udvidet aktiviteterne og/eller tilvalgt Roskilde Havn som base:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Vinterbaderne - Vikingeskibsmuseet som er kommet på Unesco´s liste - <p>I sommerhalvåret:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Paradis Is - Motorcykel/veteranbiler hver torsdag aften - Latin Dans på museumsøen Hver fredag aften - Spillemand & folkedans på museumsøen hver onsdag aften <p>Samtidig opføres der I denne tid en havne-cafe ved Sagafjord og med en forventet færdiggørelse i 2021.</p> <p>Alle disse aktiviteter, sammen med yderligere havneliggere kræver land faciliteter. Hvordan er der taget højde herfor i hørringsmaterialet?</p>	<p>Det er korrekt, at ansøgningsmaterialet tager udgangspunkt i den oprindelige ansøgning, men den er opdateret med nyeste informationer og data fra området, så den ikke er forældet.</p> <p>Med hensyn til de mange aktiviteter på havnen, så er der i 2020 udarbejdet et tillæg til lokalplan 310, som har til formål at skabe et levende og aktivt miljø på havnen ved at muliggøre anvendelse af området til udendørs aktiviteter samt parkering i forbindelse med dette. Der foretages således en overordnet koordinerende planlægning for området i kommunen, som skal sikre de nødvendige faciliteter. RHS er i løbende dialog med kommunen omkring aktiviteter i området.</p> <p>Med hensyn til udviklingen af vikingeskibsmuseet og havnens udvikling i øvrigt er der også foretaget en koordinering med øvrige aktiviteter på havnen, og der er bl.a. afholdt dialogforløb med de forskellige aktører og interessenter i den centrale havn. Det forventes, at Roskilde Kommune indarbejder resultatet af dialogforløbet i forbindelse med den nye plan for Vikingeskibsmuseet.</p>
--	--	---

<p>12</p>	<p>Miljøstyrelsen Vandmiljø og Friluftsliv (V&F)</p>	<p>1 V&F bemærker, at screeningsmaterialet ikke omfatter en vurdering af projektets påvirkning af berørte havområder, herunder påvirkning af havets økosystemer og målet om at opnå eller opretholde god miljøtilstand, jf. § 18 i lov om havstrategi.</p> <p>Det fremgår af "Vejledning til ansøgningssekema om tilladelse til anlæg på søterritoriet" at projektets betydning for den miljømæssige sårbarhed skal vurderes, hvor der herunder bør inkluderes en vurdering af mulige miljøpåvirkninger af berørte havområder i henhold til havstrategiloven.</p> <p>I vurderingen af projektets påvirkninger på havstrategiens deskriptorer bør der inkluderes en vurdering i form af f.eks. en tabel om projektets miljøpåvirkning vil være til hinder for opnåelse af god miljøtilstand for de relevante deskriptorer. Ligeledes bør det fremgå hvad argumentationen er for ikke at vurdere potentielle miljøpåvirkningerne på de øvrige af havstrategiens deskriptorer.</p> <p>For D6 i Havstrategien nævnes derudover for 6.4 under "Operationelle miljømål vedr. udstrækning af tab og fysisk forstyrrelse", at "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)".</p> <p>Ifm. D7 Hydrografi, skal der angives hvilke forskellige aktiviteter der er potentielle kilder til hydrografiske ændringer. For D7 i Havstrategien nævnes derudover for 7.2 under "Miljømål", at "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)".</p>	<p>Der vurderes ikke at være påvirkninger af havområdet. Idet der er tale om flydebroer, vil der ikke ske arealinddragelse. Der vil ikke ske gravearbejde (kun nedramning af pæle), hvorfor der ikke vil være sedimentspild af betydning til vandet. I øvrigt bemærkes, at de nye bropladser afgrænses ved brug af y-bomme og at pæle kun anvendes til fastholdelse af selve flydebroen, hvilket begrænser antallet af pæle betragteligt.</p> <p>Der er gennemført visuelle verifikationer af havbunden, som bekræfter, at området har karakter af siltet sediment og ikke er af biologisk værdi. Til anlægget anvendes ikke materialer, der indeholder eller afgiver miljøfremmede stoffer til vandmiljøet. Brugere af de nye bådpladser forventes at overholde gældende regler på området, så der ikke sker væsentlige forureninger af vandmiljøet fra bådende.</p> <p>Flydebroerne placeres i forlængelse af eksisterende anlæg og har ikke en massefylde, der kan føre til ændringer af hydrografien i området. På denne baggrund vurderes projektet ikke at kunne ændre tilstanden eller påvirke målopfyldelse.</p>
-----------	--	--	--

13	<p>Miljøstyrelsen Vandmiljø og Friluftsliv (V&F)</p>	<p>2. Der savnes en redegørelse og vurdering af risiko for frigørelse af miljøfarlige forurenende stoffer, jf. bekendtgørelse om fastlæggelse af miljømål for vandløb, søer, overgangsvande, kystvande og grundvand.</p> <p>Det følger af § 8 i bekendtgørelse nr. 449 af 11/04/2019 om indsatsprogrammer for vandområdedistrikter, at der ikke kan gives tilladelse til projekter der medfører forringelse af tilstanden eller hindrer målopfyldelse for berørte vandforekomster. Med henblik på en vurdering efter § 8 savnes en beskrivelse af materialer for etablering af anlægget, og herunder om der kan ske frigivelse og tilførsel af miljøfarlige forurenende stoffer fra de anvendte materialer til kystvandet.</p>	<p>Der vil ikke ske gravearbejde (kun nedramning af pæle), hvorfor det ikke vil være nævneværdigt sedimentspild til vandet. Der er gennemført visuelle verifikationer af havbunden, som bekræfter, at området har karakter af siltet sediment og ikke er af biologisk værdi. Til anlægget anvendes ikke materialer, der indeholder miljøskadelige stoffer, som vil overføres til vandmiljøet, men udelukkende rene materialer leveret af anerkendte leverandører, der opfylder gældende bestemmelser. Brugere af de nye bådpladser forventes at overholde gældende regler på området, så der ikke sker væsentlige forureninger af vandmiljøet fra bådende.</p>
14	<p>Miljøstyrelsen Vandmiljø og Friluftsliv (V&F) <i>Vurdering af bølgeuro</i></p>	<p>3. Analyser af sedimentet i anlægsområdet viser forhøjede koncentrationer af miljøfarlige forurenende stoffer. Disse sammenholdes med Klapvejledningens aktionsniveauer, selvom det ikke fremgår, at der skal uddybes og klappes materiale fra projektet. Er dette af hensyn til eventuelle fremtidige oprensninger og klapping?</p> <p>Det forekommer derfor, at være mere relevant, at sammenholde de målte koncentrationer af stoffer med gældende miljøkvalitetskrav for relevante stoffer i bekendtgørelse om fastlæggelse af miljømål for vandløb, søer, overgangsvande, kystvande og grundvand, BEK nr. 1625 af 19/12/2017.</p> <p>Det beskrives, at etableringen ikke medfører betydelig påvirkning/forstyrrelse af sedimentet, således at de forurenende stoffer ikke frigives. Miljøstyrelsen ligger således til grund, at projektet i kombination med de eksisterende forhold ikke medfører en forringelse af den kemiske og den økologiske tilstand og ikke hindrer målopfyldelse efter vandområdeplanerne.</p>	<p>Bemærkningen omkring miljøkvalitetskrav tages til efterretning.</p> <p>Ansøger bekræfter, at etableringen ikke medfører betydelig påvirkning/forstyrrelse af sedimentet, således at de forurenende stoffer ikke frigives. Ansøger er på denne baggrund enig i Miljøstyrelsens antagelse, at projektet i kombination med de eksisterende forhold ikke medfører en forringelse af den kemiske og den økologiske tilstand og ikke hindrer målopfyldelse efter vandområdeplanerne.</p>

<p>15</p>	<p>Miljøstyrelsen Vandmiljø og Friluftsliv (V&F) N2000 <i>væsentlighedsvurdering</i></p>	<p>4. MST bemærker, at ansøgers vurdering, af at Natura 2000 området Roskilde Fjord og Jægerspris Nordskov (N136) ikke påvirkes væsentligt af øget sejlads som følge af udvidelsen af Roskilde Havn.</p> <p>Det fremgår ikke af høringsmaterialet, hvordan ovenstående forhold sikres, og om der fx vil gælde særlige vilkår ifm en tilladelse til projektet.</p>	<p>Hvorvidt havneudvidelsen i kraft af eventuel øget sejlads vil kunne påvirke Natura 2000-området (dvs. fuglene) afhænger især af, hvilke bådtyper, det drejer sig om samt karakteren af den sejlads, der finder sted.</p> <p>Det beskrives i væsentlighedsvurderingen, at den er gennemført under forudsætning af, 1) projektet gennemføres i overensstemmelse med projektbeskrivelsen, 2) at havneudvidelsen ikke omfatter hurtigtgående motorbåde og 3) at de allerede eksisterende bestemmelser for sejlads i vildtreservatet overholdes.</p> <p>Der redegøres således i ansøgningsmaterialet for, hvor mange pladser, det drejer sig om, at havneudvidelsen ikke vil omfatte de særligt forstyrrende bådtyper.</p> <p>På havnen oplyses om reglerne for sejlads i vildtreservatet.</p>
-----------	--	---	--

<p>16</p>	<p>Miljøstyrelsen Vandmiljø og Friluftsliv (V&F) N2000 <i>væsentlighedsvurdering</i></p>	<p>5. Det fremgår af ansøgningen (s. 101), at der ikke er tilgængelig viden om hvor stor en havneudvidelse og hvor mange både, som N136 kan bære, før der er tale om en negativ påvirkning af området. MST bemærker, at den forstyrrelse som projektet i form af øget sejlads vil forårsage, skal vurderes særskilt, og det er ikke tilstrækkeligt at vurdere hvorvidt forstyrrelsen er af mindre betydning ift. de forstyrrelser, der allerede pågår i området. MST bemærker, at der bør sikres indsamling af tilstrækkelig data i forhold til hvad områdets fugle kan tåle, så det er muligt at redegøre for evt. negative effekter på fuglebeskyttelsesinteresserne, som følge af sejlads i N136.</p>	<p>Forstyrrelsen vurderes særskilt i væsentlighedsvurderingens kapitel 5.2, hvoraf det fremgår, at den eneste potentielt betydende påvirkning af Natura 2000-området udgøres af øget sejlads på fjorden og deraf følgende risiko for forstyrrelser af ynglende og rastende fugle. I 5.2.1 gennemgås forhold vedrørende fugle og forstyrrelser, i 5.2.2. skelnes mellem forskellige bådtyper, i 5.2.3 beskrives de forventede ændringer i antal og bådtyper som følge af havneudvidelsen, og i 5.3. foretages på den baggrund en sammenfattende vurdering.</p> <p>Det er ikke muligt at sætte en præcis grænse for, hvor mange både, der skal til, før der er tale om en "væsentlig negativ påvirkning", da dette i høj grad afhænger af adfærden hos den enkelte sejlede. De forudsættes derfor, at de gældende regler for sejlads i vildtreservatet overholdes. RH arbejder p.t. på en række initiativer sammen med DN, for at oplyse sejlerne om fartregler og adfærd på Fjorden. Disse initiativer udbredes endvidere til nabohavnene.</p> <p>Antallet af potentielt forstyrrende sejladsformer som havkajakker, windsurfere m.m. er uafhængigt af havneprojektet.</p>
-----------	--	--	---

17	<p>Miljøstyrelsen Vandmiljø og Friluftsliv (V&F) N2000 <i>væsentlighedsvurdering</i></p>	<p>MST bemærker, at der ikke er redegjort uddybende for at bilag IV-arten marsvin ikke påvirkes væsentligt i anlægsfasen eller for evt. kumulative effekter.</p>	<p>Marsvin er ikke på udpegningsgrundlaget og skal derfor vurderes som bilag IV-art, dvs. i forhold til, om områdets økologiske funktionalitet også er opretholdt efter projektets gennemførelse. En kortvarig nedbankning af pæle med de beskrevne dimensioner i den indre del af Roskilde Fjord, hvor marsvin sjældent forekommer, vil ikke kunne påvirke områdets samlede økologiske funktionalitet for arten. Der forventes ikke være samtidig nedbankning af pæle andre steder i Roskilde Fjord og derfor ingen kumulative påvirkninger.</p>
18	<p>Miljøstyrelsen Vandmiljø og Friluftsliv (V&F) N2000 <i>væsentlighedsvurdering</i></p>	<p>MST påpeget, at såfremt det ikke kan udelukkes at udvidelsen af havnen kan påvirke N136 bevaringsmålsætninger væsentligt, skal der udarbejdes en konsekvensvurdering.</p>	<p>Det er korrekt, men det er fortsat vores vurdering, at det med de antagelser, der ligger til grund for væsentlighedsvurderingen, er muligt at afvise en væsentlig negativ påvirkning.</p>