LYSHOLT FABER

ADVOKATANPARTSSELSKAB

Algade 15, 3. Sal
9000 Aalborg
CVR 44633124

Louise Faber
Advokat (L) Ph.d.
lf@lysholtfaber.dk
Tlf. 22 79 95 35

Miljø- og Fødevareklagenævnet
Nævnenes Hus
Toldboden 2
8800 Viborg

Uploadet via klageportalen.

Aalborg, den 8. juli 2025

Min jr. nr. 10123
Kystdirektoratet jr. nr. 17/03147-35

Klage over Kystdirektoratets afgørelse af 2. juli 2025 vedr. Hirtshals Havn

På vegne af Foreningen Beskyt Havmiljøet i Danmark (CVR42797987), Kystbeskyttelseslaget Gl. Skagen (CVR39746867), og Fællesgruppen fra Kjul, Tversted, Skiveren, Kandestederne og Gl. Skagen v. talsmand Svend Erik Kristensen, som jeg repræsenterer, indgives hermed klage over Kysdirektoratets indirekte afgørelse af 2. juli 2025 om ikke, at genoptage tilladelsen til Hirtshals Havn 2025-9976 (MST-id nr. 12925775) om bypass og/eller nyttiggørelse af oprenset sediment fra Hirtshals Havn.

Foreningen Beskyt Havmiljøet i Danmark, Kystbeskyttelseslaget Gl. Skagen og Fællesgruppen omtales herefter som ”klager”.

Den **29/11-2024** indgav klager anmodning til Kystdirektoratet om genoptagelse af miljøvurderingerne vedr. tilladelsen tildelt Hirtshals Havn om nyttiggørelse. Anmodningen medsendes som **Bilag 6**. Anmodningen angår Kystdirektoratets tilladelse udstedt til Hirtshals Havn den 15. juli 2018 (**Bilag 2**)

Kystdirektoratet afslår anmodningen den 2. juli 2025 per mail (**Bilag 1**). Afslaget lyder således:

> ”Kystdirektoratet har gennemgået dine anmodninger og andragender.
>
> Det er vores vurdering, at tilladelsen er meddelt på et korrekt og tilstrækkeligt oplyst grundlag, og vi finder ikke, at der er anledning til, at tilsidesætte de begrundede vurderinger eller de faglige materialer, som er baggrunden for afgørelsen og som har indgået i sagsbehandlingen.
>
> Kystdirektoratet finder ikke, at de nye rapporter der er indsendt ændrer det beslutningsgrundlag afgørelsen er vurderet ud fra. Vi vurderer at det fortsat er retvisende for forholdene.
>
> (…)
>
> Kystdirektoratets klage blev desuden påklaget, og Miljø- og Fødevareklagenævnet stadfæstede afgørelsen. Vi finder derfor, at der er taget stilling til vores afgørelse i forhold til afgørelsens indhold, idet klagenævnet har fuld prøvelse, som kan vælges at begrænses.
>
> Det fremgår af afgørelsen, at:

"For så vidt angår spørgsmålet om det faktiske grundlag, er det et skønsmæssigt og ikke retligt forhold, hvordan Kystdirektoratet har vurderet og konkluderet på baggrund af de foreliggende notater og analyser. Miljø- og Fødevareklagenævnet finder, på baggrund af en retlig prøvelse, at der ikke er grundlag for at tilsidesætte Kystdirektoratets begrundelse for at nå frem til konklusionen."

Vi finder ikke, at der er korrekt sammenhæng mellem benyttelse af tilladelsen til bypass/nyttiggørelse i et konkret projekt og som oplyst, i henhold til din skrivelse, andre opfattede skader og årsager hertil."

Det gøres gældende,

At Kystdirektoratet er forpligtet til at genoptage sin afgørelse, hvis direktoratet i 2018, ikke iagttog miljøvurderingsloven, idet projektet er omfattet af Bilag II, litra I, nr. 10, pkt. k.

At der er genoptagelsespligt, jf. det EU-retlige forsigtighedsprincip og EU-domstolens Dom i C-399/14 (Grüne Liga Sachsen), hvis myndighederne er i tvivl om, at et projekt medfører skadelige virkninger.

At Kystdirektoratets afslag på genoptagelse den 2. juli 2025, er behæftet med væsentlige retlige mangler, der kan prøves af Miljø- og Fødevareklagenævnet.

Det gøres gældende at de retlige mangler udgøres af

at Kystdirektoratet afslår anmodningen om genoptagelse, men begrundelsen, at de nye rapporter, der er indsendt fra 2024 ikke ændrer det beslutningsgrundlag, som afgørelsen den 15. juli 2018 (**Bilag 2**) er vurderet ud fra. Afslaget er utilstrækkeligt begrundet. Det fremgår ikke hvad der var kendt viden i 2018 om sandtransporten ved vestkysten, eller hvorfor de nye oplysninger i 2024 "ikke ændre beslutningsgrundlaget" med ny viden. Der er ingen kystfaglig (eller anden fagligt baseret) begrundelse for KDI's afgørelse.

Det fastholdes, at de nye rapporter fra 2024 indeholder væsentlige ny viden, der ikke indgik i de notater og rapporter, der lå til grund for Kystdirektoratets tilladelse i 2018. De oprindelige kysttekniske forudsætninger var at sandtransporten fortsætter ud på dybt vand. I dag er de nye faglige vurderinger, at den sydfra kommende sandtransport føres forbi havnen og fortsætter i kystzonen videre mod nordøst. Det er dermed ikke længere uden betydning, om sandtransporten mod nordøst formindskes.

Det har ingen betydning for vurderingen af om der er kommet nye oplysninger, at Miljø- og Fødevareklagenævnet i sag 18/05287 den 4. januar 2019 stadfæstede Kystdirektoratets afgørelse af 15. juli 2018 om tilladelse til bypass og/eller nyttiggørelse af oprenset sediment fra Hirtshals Havn.

Rapporternes nye viden uddybes i afsnit 2.

at det udgør en retlig mangel, at de fysiske ændringerne af kyststrækningen øst for Hirtshals Havn ikke er indgået i skønnet og begrundelsen for afslaget på at genoptage sagsbehandlingen med nye miljøvurderinger.

Det kan dokumenteres skadelige virkninger på de østlige kyststrækninger på Otofotos og i den nye rapporter, der må anses for at have sammenhæng afgørelsen den 15. juli 2018 (**Bilag 2**) punkt 11 og punkt 12.

Det kan ikke uden nye faglige vurderinger afvises, at havnens fysiske forandringer igennem de sidste ca. 10 år sammenholdt med havnens praksis vedr. bypass/nyttiggørelse i perioden 2018 til i dag har medført en formindskelse af sandtransporten til områderne øst for Hirtshals Havn.

De fysiske ændringer på kyststrækningen i perioden 2018 til i dag uddybes i afsnit 3.

At det ikke uden yderligere undersøgelser kan afvises, at der er påvirkning, herunder væsentlig påvirkning af udpegningsgrundlaget på Natura 2000-områderne H2, Råbjerg Mile og Hulsig Hede, H5-Uggerby Klitplantage og Uggerby Ås udløb, H1 – Skagen Gren og Skagerrak og H203- Knudegrund, og områdernes bevaringsmålsætninger.

at det ikke indgår i vurderingen om genoptagelsen om det udgør en mangel, at tilladelsen ikke indeholder vilkår (afværgeforanstaltninger), der sikrer, at det samlede projekt (benyttelsen af tilladelsen og den efterfølgende anvendelse af sand), ikke påvirker sandtransporten og kyststrækningerne øst for havnen væsentligt, herunder udpegningsgrundlaget på Natura 2000-områderne H2, H5, H1 og H203.

Der redegøres nærmere for Natura 2000-beskyttelsen i afsnit 4.

at Kystdirektoratet ikke forholder sig til om projektets væsentlige skadelige indvirkning kunne forudses i 2018, og om projektets skadelige indvirkning i øvrigt går ud over det, som blev lagt til grund ved direktoratets meddelelse af tilladelse.

Det fastholdes, at der er grund til at tro, at de skadelige virkninger er opstået, fordi de oprindelige kysttekniske forudsætninger, om at sandtransporten fortsætter ud på dybt vand, har vist sig urigtige. I dag er de nye faglige vurderinger, at den sydfra kommende sandtransport føres forbi havnen og fortsætter i kystzonen videre mod nordøst.

At Det udgør en retlig mangel, at Kystdirektoratet afviser, at der er sammenhæng *mellem "benyttelsen af tilladelsen bypass/nyttiggørelse"* og *"andre opfattede skader og årsager hertil".* Begrundelsen beror på en antagelse om, at det ikke er selve tilladelsen, der er skyld i det, der efterfølgende sker, men netop de efterfølgende beslutninger.

Herved opdeler Kystdirektoratet miljøvirkningerne af tilladelsen (til fjernelse af sand fra Hirtshals Havn) fra, miljøvirkningerne af sandets efterfølgende anvendelses (nyttiggøres eller back/bypass og placeringen af sandet) (salamimetode).

Anbringenderne om salamimetoden uddybes nærmere i afsnit 5.

Miljø- og Fødevareklagenævnets prøvelseskompetence

Det gøres gældende, at Kystdirektoratet har truffet en indirekte afgørelse om ikke at genoptage miljøvurderingen af tilladelsen, jf. kysthabitatbekendtgørelsens § 10, miljøvurderingslovens § 28, og kystbeskyttelseslovens § 16 b, stk. 1, nr. 1 og 2.

Kystbeskyttelsesloven

Tilladelsen er udstedt i medfør Kystbeskyttelseslovens § 16 b, stk. 1, nr. 1 og 2, hvorfor en afgørelse om genoptagelse beror på bestemmelsen.

Afgørelser, som er truffet med hjemmel i kystbeskyttelsesloven, kan påklages til Miljø- og Fødevareklagenævnet for så vidt angår retlige spørgsmål, jf. kystbeskyttelseslovens § 18, stk. 1.

Kysthabitatbekendtgørelsen

Tilladelser udstedt i medfør af kystbeskyttelsesloven § 16b, stk. 1, nr. 1 og 2, er afgørelsen omfattet af kysthabitatbekendtgørelsen, jf. kysthabitatbekendtgørelsens § 2, stk. 1, nr. 4.

Klager gør i sin anmodning om genoptagelse (**Bilag 6**) gældende, at miljø- og habitatvurderingen af tilladelsen skal genoptages efter kysthabitatbekendtgørelsens § 10. Kystdirektoratets meddelelse den 2/7-2025 (**Bilag 1**) indeholder derfor en afgørelse truffet i medfør af bestemmelsen.

Afgørelser, som er truffet med hjemmel i kysthabitatbekendtgørelsen, kan påklages til Miljø- og Fødevareklagenævnet, jf. kysthabitatbekendtgørelsens § 11, stk. 1.

Miljøvurderingsloven

Klager gjorde i sin anmodning om genoptagelse (**Bilag 6**) gældende, at Kystdirektoratet skulle genoptage sin afgørelse efter miljøvurderingslovens § 25, jf. miljøvurderingslovens § 28. Kystdirektoratet har således truffet afgørelser efter miljøvurderingslovens § 25, jf. miljøvurderingslovens § 28.

Afgørelser, som er truffet i medfør af miljøvurderingslovens § 25, kan påklages til Miljø- og Fødevareklagenævnet, jf. miljøvurderingslovens § 49, stk. 1.

Klageberettigelse

Klager udgør tre parter, henholdsvis Foreningen Beskyt Havmiljøet i Danmark (CVR42797987), Beskyttelseslaget Gl. Skagen (CVR39746867), og Fællesgruppen fra Kjul, Tversted, Skiveren, Kandestederne og Gl. Skagen v. talsmand Svend Erik Kristensen

Foreningen Beskyt Havmiljøet i Danmark – landsdækkende forening

Foreningen Beskyt Havmiljøet i Danmark, er en landsdækkende forening, som i henhold til vedtægternes (**Bilag 7**) § 2, har til formål, at

> "… arbejde for at beskytte, bevare og forbedre havmiljøet og tilgrænsende landarealer i Danmark, herunder navnlig fjorde, bugter og strande, samt forebygge yderligere forringelser af havmiljøet til skade for naturen, miljøet, det biologiske liv og områdets rekreativ værdi for mennesker."

Vedtægternes § 2, stk. 2 uddyber tillige omfanget af foreningens formål med følgende præcisering:

> "at deltage aktivt lokalt, nationalt og internationalt i debatten om havmiljøet, samt at bidrage til formidling af viden og bæredygtige løsninger.
>
> at anvende foreningen demokratiske muligheder i forbindelse med lovgivnings- og beslutningsprocesser ved eks. udarbejdelse af høringssvar, indsigelser og ved prøvelse af offentlige myndigheders beslutninger i tilsyn og/eller rekursorganer samt domstole.
>
> at styrke folkeoplysningen og dermed medlemmers evne og lyst til at tage ansvar for eget og andres liv og fremtid ved at deltage aktivt og engageret i samfundslivet."

Foreningen har 100+ betalende medlemmer.

Det gøres gældende, at Foreningen Bevar Havmiljøet i Danmark er en landsdækkende forening med hovedformål at beskytte natur og miljø samt varetage væsentlige rekreative og bruger interesser, jf. kystbeskyttelseslovens § 18, nr. 6, 7 og 8, kysthabitatbekendtgørelsens § 11, stk. 2, nr. 6, 7 og 8, og miljøvurderingslovens § 50, stk. 1.

Foreningen er derefter klageberettiget.

Kystbeskyttelseslaget Gl. Skagen og Fællesgruppen – lokale foreninger

Kystbeskyttelseslaget Gl. Skagen, er en lokal forening i Gl. Skagen bestående af grundejere inden for lagets område. Laget har i henhold til vedtægternes (**Bilag 8**) pkt. 2.0 til formål, at

> " a) at drive og vedligeholde det anlæg på i alt 25 høfder, der er anlagt på en ca. 3.350 meter lang kyststrækning fra matr. nr. 301ø, Skagen
> Markjorder, mod sydvest til matr. nr. 14x og 14fg, Skagen Markjorder, mod nordøst for at beskytte de bagvedliggende arealer og bebyggelser.

b) at drive og vedligeholde skråningsbeskyttelsesanlægget, der er etableret med sten ved klitfoden pa ejendommene matr.nr. 14en,
Skagen Markjorder, samt matr. nr. 364f, 364c, 368, 367, 369, 370a, 370b, 333a, 333k, 333c, 7000ch og 7000bø, Skagen Bygrunde.

c) at sikre almenheden adgang til de rekreative værdier på kyststrækningen ved Gl. Skagen og medvirke til at bevare det rekreative miljø, de lokale traditioner, fællesskabet og det særlige kulturelle liv i Gl. Skagen.

d) at varetage medlemmernes interesser som grundejere i Gl. Skagen."

Fællesgruppen, består af næsten alle grundejerforeninger og vejlaug i Kjul, Tversted, Skiveren, Kandestederne og Gl. Skagen, og omfatter ca. 2.000 lodsejere. Fællesgruppen omfatter dertil en række interessenter indenfor turisterhvervet, som eks. Tversted Borger- og Turistforening, Åbo Camping i Tversted, Skiveren Camping, Hjorts Hotel, Ruths Hotel.

Det gøres gældende, at Kystbeskyttelseslaget Gl. Skagens og Fællesgruppens har væsentlige og individuelle interesser i sagen, jf. kystbeskyttelseslovens § 18 a, nr. 3 og 5, kysthabitatbekendtgørelsens § 11, stk. 2, nr. 3 og 5, og miljøvurderingslovens § 50, stk. 1. Til støtte herfor bemærkes, at kyststrækningerne som skades af tilladelsens udnyttelse er beliggende inden for foreningens/gruppens geografiske afgrænsninger. Tillige er medlemmerne individuelt lodsejere nær kyststrækningerne og/eller har individuelle og forretningsmæssige interesser i at kyststrækningerne ikke eroderes af utilstrækkelig sandtransport.

Mange af medlemmerne i grundejerforeningerne i Fællesgruppen og medlemmer af Kystbeskyttelseslaget Gl. Skagen, har væsentlig individuel interesse i genoptagelsessagen og sagens udfald, i og med, at deres ejendomme kan påvirkes af kysterosion. De har væsentlig individuel interesse i, at en evt. genoptagelses medfører fastsættelse af de fornødne afværgeforanstaltninger, f.eks. vilkår til bypass, der sikrer mod erosion.

Klagefristens iagttagelse

Klagefristen udløber 4 uger efter, at afgørelsen er meddelt, jf. kystbeskyttelseslovens § 18 a, stk. 4, kysthabitatbekendtgørelsens § 11, stk. 5, og miljøvurderingslovens § 51, stk. 1. I nærværende sag blev Kystdirektoratets afgørelse meddelt pr. mail den 2/7-2025 (**Bilag 1**), hvorfor klagefristen er 30. juli 2025. Klagen er indgivet inden klagefristen udløb og dermed rettidig.

1. Sagsfremstilling

Den **15/7-2018** udstedte Kystdirektorat tilladelse (**Bilag 2**) til Hirtshals Havn, Norgeskajen 11, 9850 Hirtshals, CVR 25868455 på baggrund af dennes ansøgning (**Bilag 3**).

Tilladelsen giver Hirtshals Havn mulighed for at foretage bypass og/eller nyttiggørelse med op til 500.000 m^3/år rent sand fra indsejlingen til Hirtshals Havn, og at nyttiggørelse skal ske på strækninger i Hjørring Kommune.

Det fremgår af tilladelsen, at denne er udstedt i medfør af Kystbeskyttelsesloven (LBK nr. 78 af 19/01/2017), § 16b, stk. 1, nr. 1 og 2. Det fremgår ikke af tilladelsen, om der er foretaget en screening i henhold til miljøvurderingsloven.

Kystdirektoratets tilladelse indeholder på nuværende tidspunkt ikke vilkår, om hvor nyttiggørelse af de 500.000 m^3 sand, skal ske. Det fremgår alene, at nyttiggørelsen skal tilgodese Hjørring Kommunes kyststrækninger. Det er således Havnens ansvar at sikre sig, at nyttiggørelse sker hensigtsmæssigt og uden skadelige virkninger for bl.a. de østlige kyststrækninger i såvel Hjørring Kommune som Frederikshavns Kommune.

Den **10/8-2018** påklagede fire grundejerforeninger den tilladelse. Grundejerforeningen er beliggende nordøst for Hirtshals Havn, og omfatter medlemmer med sommerhuse i flere rækker mod kysten. Denne klage førte til Miljø- og Fødevareklagenævnets afgørelse af **4/1-2019** med stadfæstelse af Kystdirektoratets afgørelse om at udstede tilladelsen. Afgørelsen har sagsnr. 18/05287.

I **maj 2024** sendte klager en bekymringshenvendelse til Kystdirektoratet, vedrørende kysten og natura 2000-områder, herunder H2. Henvendelsen medsendes som **Bilag 4**.

Den **13/6-2024** indgav Kystsikringsgruppen ”Tannisbugt” anmodning til Kystdirektoratet om, at inddrage tilladelsen til bypass og/eller nyttiggørelse af oprenset sediment fra Hirtshals Havn. Anmodningen var blandt andet begrundet med henvisning til kendte negative miljømæssige konsekvenser, jf. rapporter fra 2024, der dokumenterede, at Hirtshals Havns nuværende nyttiggørelsen er medvirkende årsag til en kraftig forværring af erosionen i Kjul-Tversted området. Mailen medsendes som **Bilag 5**. Kystdirektoratet har ikke besvaret henvendelsen.

Den **29/11-2024** indgav klager anmodning til Kystdirektoratet om genoptagelse af miljøvurderingen af tilladelsen tildelt Hirtshals Havn. Anmodningen medsendes som **Bilag 6**.

Kystdirektoratet besvarede anmodningen den **2/7-2025** med en afgørelse om ikke at genoptage tilladelsen (**Bilag 1**). Det er denne afgørelse, som er indklaget i nærværende sag.

2. Ny viden/nye oplysninger om sandtransport

Den "naturlige" gennemsnitlige, nordgående transport langs kysten udgør ca. 800.000 m^3 pr. år. Indsejlingen til Hirtshals Havn tilsander med sand, som transporteres lang Vestkysten i nordgående retning. Tilsandingen har fundet sted siden, havnen blev bygget omkring 1930.
Den årlige oprensning af havneindsejlingen ligger på størrelsesordenen 400.000 m^3 sand.

2.1. Viden og praksis fra 1970 og frem

I en lang årrække (formentlig siden 1970erne indtil nu) var det en kystteknisk antagelse, at restmængden af den nordgående sandtransport ud for havnen fortsatte i nordlig retning ud på dybt vand i Tannisbugt, hvor den aflejredes uden at vende tilbage til kysten øst for havnen. Antagelsen var også, at sandtransporten (de ca. 800.000 m^3/år), før havnens etablering (dvs. før 1920-1930), forsvandt ud på dybt vand i Tannisbugt.

2.2. Viden og praksis perioden 2015-2018

Frem til 2015-2016 blev det oprensede sand klappet (dvs. udtømt på havbunden) nogle sømil nordøst for havnen på en position så langt fra kysten, at der var sikkerhed for, at det ikke ville vende tilbage til indsejlingen.

Herefter blev en mindre del af oprensningen klappet tættere på kysten (nu betegnet bypass) for at indgå i den kystnære langsgående sandtransport.

2.3. Viden og praksis 2018-2024

Antagelserne i perioden afspejler sig i tilladelsen fra 2018, hvor Kystdirektoratets vurderinger sker med udgangspunkt i et notat fra 2018 (notatet medsendes). Som begrundelse for sit skøn, anfører Kystdirektoratet:

> "Bypass skal jf. hierarki i § 3 i bekendtgørelse om bypass, nyttiggørelse og klapning af optaget havbundsmateriale (nr. 1130/2015) ske forud for nyttiggørelse.
>
> Bestemmelsens stk. 2 giver mulighed for fravigelse i særlige tilfælde, med henblik på at opnå det bedste samlede miljømæssige resultat og under hensyn til almindelige forvaltningsretlige principper.
>
> Det er Kystdirektoratets vurdering, **at der ikke er en nævneværdig forskel på driftsarbejdet, hvorvidt sedimentet skal bypasses eller nyttiggørelse. Dertil er de afstande på hver side af havnen for ubetydelige til, at det i sig selv kan have en afgørende betydning for fravælgelse af nyttiggørelse i forhold til et miljømæssigt resultat.**
>
> Derfor er der også sat vilkår om, at det alene er for strækninger i Hjørring Kommune, at der kan nyttiggøres. Vilkåret betyder samtidig, at det er på hele strækningen i Hjørring Kommune der kan nyttiggøres og ikke alene på de i ansøgningen nævnte områder." (min fremhævelse)

Kystdirektoratets begrundelse for at fravige hierarkiet mellem bypass og nyttiggørelse i 2018 forekommer i rimelig overensstemmelse med den forståelse, der på daværende tidspunkt var angående

sandets transport for havnen. Vurderingen om, at det næppe kan anses for at have afgørende betydning om der bypasses eller nyttiggøres, følger naturligt af antagelsen om, at hele den sydfra kommende sandtransport til Hirtshalspynten og til Hirtshals Havn ellers fortsatte ud på dybt vand i Tannisbugten og aflejredes her, men ikke nordover langs kysten øst for havnen.

Det forekommer derfor logisk, at give tilladelse til at sand, der ellers ville forsvinde på dybt vand i Tannisbugt, kan nyttiggøres ved kystfodring ved Lønstrup mv.

Hypotesen er imidlertid i dag forkastet.

2.4. Ny viden 2024

Ifølge DHIs nyeste rapport fra 19. april 2024,"Sedimentbudget omkring Hirtshals Havn og effekten af havneudvidelsen" (rapporten medsendes), forkastes denne forudsætning.

I rapporten dokumenteres, at hele den sandtransport, der ankommer sydfra til havnens indsejlingsområde, transporteres til kystzonen øst for havnen med undtagelse af den mængde, der oprenses i indsejlingen og føres ud af området.

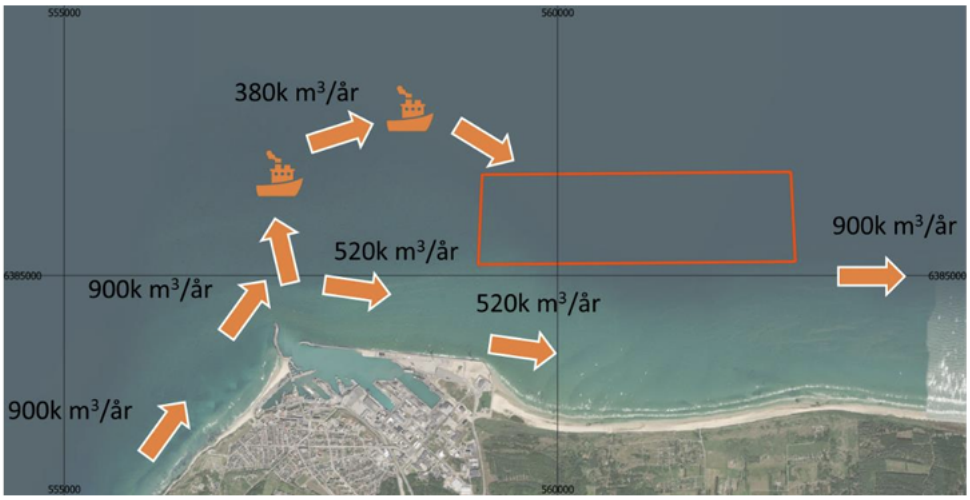
Det centrale faglige element i den nye forståelse er, at sandtransporten uden for bølgernes brydningszone nord om molerne sker via strømdrevne sandbølger, der fører sandet tilbage til revlezonen øst for havnen. Herfra fortsætter sandet "på sædvanlig vis" nordover langs revlerne. Med DHIs nye undersøgelse brydes således adskillige årtiers generelle opfattelse af, hvorledes sandtransporten omkring havnen finder sted. Denne skelsættende ændring førte til at Hirtshals Havn anmodede DHi om udarbejdelsen af en særskilt redegørelse, Sedimenttransporten omkring Hirtshals Havn - Nyeste viden i et historisk perspektiv, alene til forklaring af sagens ekstraordinære forløb.

I dag er der konsensus om, at hele den sydfra kommende sandtransport naturligt ville føres forbi havnen og fortsætter i kystzonen videre mod nordøst. I dag er det ligeledes den klassiske geologiske forklaring på dannelsen og udviklingen af Skagen Odde (f.eks. resumeret af GEUS nr. 1. september 2004, Temanummer: Skagen Odde – et fuldskala naturligt laboratorium), der anerkendes som værende fagligt korrekt.

Det er således ny faglig viden, når det i DHIs rapport "Sedimenttransporten omkring Hirtshals Havn - Nyeste viden i et historisk perspektiv", april 2024, på side 6 i en figur vises, at sedimentet ikke forsvinder ud på dybt vand, men bliver ført ind til kysten igen og fortsætter den normale sedimentsvandring.

Uddrag af tekst og figur er indsat nedenfor.

Sedimenttransporten omkring Hirtshals Havn er vist simplificeret på Figur 2. Der transporteres ca. 900.000 m³/år sediment fra syd. I gennemsnit oprenses der 380.000 m³/år som klappes på bypass-pladsen eller nyttiggøres (den mængde der nyttiggøres, vil i gennemsnit erodere i området øst for havnen, ikke vist på figuren). De resterende 520.000 m³/år transporteres naturligt forbi havnen og videre mod øst. Ca. 5 km øst for havnen er transporten på ca. 900.000 m³/år genoprettet og denne mængde transporteres videre mod øst.



Figur 2-2: Simplificeret sedimenttransport omkring den eksisterende havn

Sedimentbudgettet er fremkommet via samlet analyse af de tilgængelige oprensningsdata for havneindsejlingen, bundopmålinger, sediment data, historiske fly og satellitbilleder samt computersimuleringer.

Sedimenttransporten forbi havnen langs den østlige havnemole, sker til dels ved at sandbølger vandrer fra vest mod øst i området. Fronterne på sandbølgerne kan ses i området øst for havnen på billedet på Figur 2-2, men de genereres i området nord for den østlige bølgebryder (i området syd for pilen der indikerer 520.000 m³/år). Sandbølgerne vandrer mod fra vest mod øst med i gennemsnit 140 m/år, de er omkring 1 m høje og 200-400 m lange.

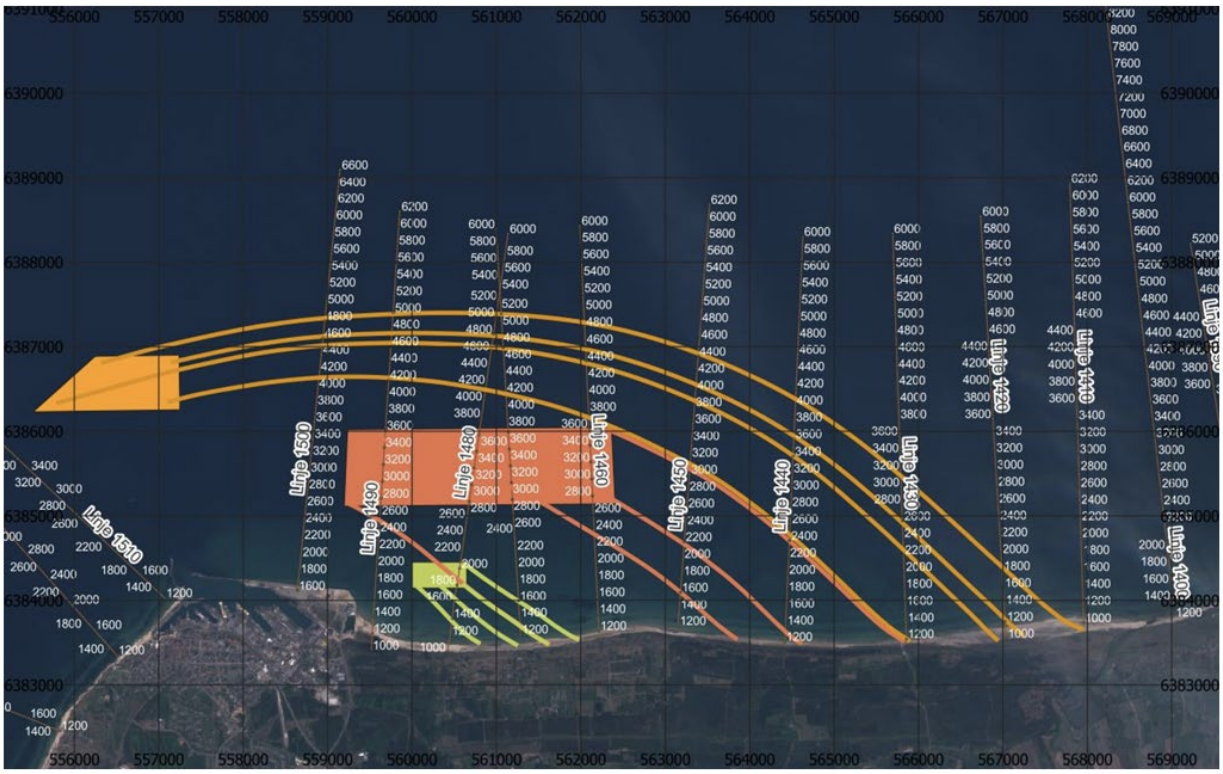
Sandtransporten forbi havneindsejlingen og langs den østlige mole er primært drevet af vinddrevet strøm i kombination med bølger, der under store storme er brydende.

De nye faglige vurderinger har stor betydning, når der udstedes tilladelser, hvor sandmængden der indgår i vandringen ændres. Eksempelvis fordi sandet anvendes til nyttiggørelse opstrøms, eks. ved Lønstrup området, idet sandet da udgår af den normale langsgående sandtransport.

Det er ligeledes ny faglig viden, når det i DHIs rapport ”Hirtshals Havn Sediment budget omkring Hirtshals Havn og effekten af havneudvidelsen Rapport 2.0 19-4-2024”, side 50, figur 6-16 illustreres med transport linjer, at den totale, samlede transport der passerer havnen, vender tilbage til kysten.

Den del af transporten der fjernes ved oprensning af indsejlingen, er tabt for kysten øst for havnen og dermed også for hele kysten i Tannis Bugt.

Figuren er indsat nedenfor.



Figur 6-16: Transportlinjer fra hjørnerne på klapplads, bypass pladsen og den lille bypass plads.
Positionen af vestkystlinjerne samt offshore afstand på hver linje er også vist.

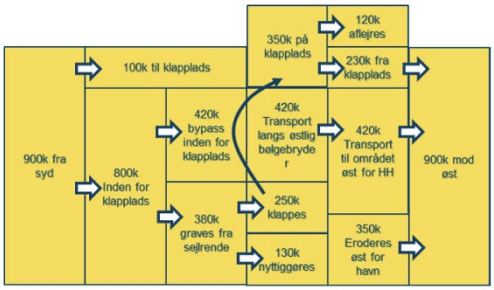
Det er ligeledes ny faglig viden, når det i DHIs rapport "Hirtshals Havn Sediment budget omkring Hirtshals Havn og effekten af havneudvidelsen Rapport 2.0 19-4-2024", side 68, figur 7-1 og 7-2 udarbejdes et skematisk sediment budget omkring Hirtshals Havn.

Figuren er indsat nedenfor.

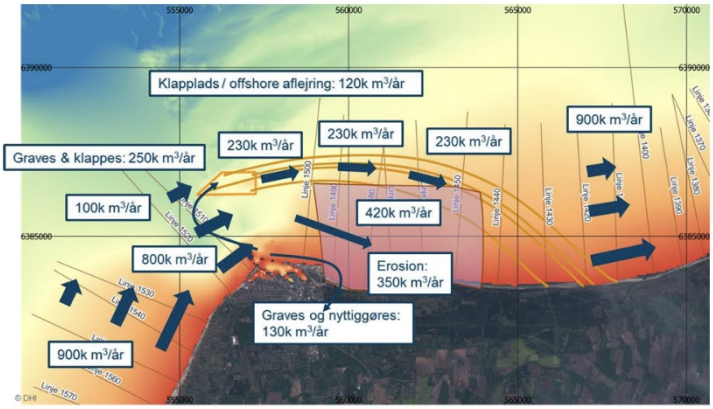
7 Diskussion og konklusion

7.1 Sedimentbudget for den eksisterende situation

Ved at sammenholde informationerne på Figur 6-17 med opsummeringen af dataanalysen etableres det samlede sedimentbudget. Skematisk er det vist på Figur 7-1 samt på kortet på Figur 7-2.



Figur 7-1: Skematisk sediment budget omkring Hirtshals Havn.



Figur 7-2: Samlet sediment budget for 1980-2019, etableret på basis af dataanalysen, supporteret af den numeriske modellering.

Det fremgår af disse illustrationer (7-1 og 7-2), at der gennemsnitligt fra syd indkommer 900.000 m^3 sand årligt og samme mængde fortsætter mod øst på den anden side af havnen. Hvis der inde fra systemet (f.eks. fra indsejlingen) fjernes sand og dette sejles sydpå mod Lønstrup, vil den rest-mængde der transporteres østover være reduceret med den fjernede mængde. En sådan reduktion vil føre til forøget erosion og kysttilbagerykning øst for havnen. Det er en klassisk og velkendt faglig erfaring, at moler omkring en havn skaber det som betegnes læside-erosion. Læside-erosion må imødegås med en bypass (videretransport) af sandet fra luvsiden til læsiden af havnen, set i forhold til transportretningen.

3. De skadelige virkninger på Kyststrækningen

De faktiske forhold på kyststrækningen godtgør, at de mange år, hvor den nu forladte antagelse (om det var uden betydning om sandet blev nyttiggjort andetsteds end bypasset) blev fulgt, har nu påvirket kyst og kystlinje øst for havnen. Eroderingen viser konsekvensen af, at sandtransporten har været nedsat/stort set stoppet.

Ved Kjul rykker kysten tilbage som følge af kronisk erosion og læsideerosion øst for havnen, hvilket betyder, at de kystnære boliger er mere udsatte. Der kan konstateres den største årlige kysttilbagetrækninger i Danmark ved Tversted, øst for havnen, der som nævnt er på hele 10 meter årlig. Forandringen har stor og negativ betydning for turisterhvervet i Tannisbugten, og medfører en række andre utilsigtede konsekvenser for lodsejerne i området Der ses også erosion af klitterne både sydvest og nordøst for nedkørslen ved Skiveren, ca. 13 km øst for Hirtshals Havn. Kysten både i Hjørring Kommune og i Frederikshavn Kommune forandrer sig med andre ord på en anden måde, end den ville gøre uden Hirtshals Havn.

Men Havnen er der, og skal være der, hvorfor det afgørende er, at det sikres, at de afledte skadelige virkninger af havnens blokering af sandtransporten for kyststrækningerne øst for havnen håndteres.

Det er indtil nu ikke lykkedes godt nok, hvilket blandt andet kan tilskrives Hirtshals Havns løbende moleforlængelser samt Kystdirektoratets tilladelse af 15/7-2018 til Hirtshals Havn (**Bilag 2**) og den måde, den er blevet anvendt i praksis.

Med den nye viden om sandtransporten forbi havnen (2024) er der fremkommet ny viden, som godtgør, at tilladelsen må genoptages, jf. miljøvurderingslovens § 28. Det er nu faglig enighed om, at det sand, der tages ud fra vandområdet nær havnen og fjernes herfra, er sand, der ellers ville have returneret til kystzonen øst for havnen.

Den nye viden om sandtransportens betydning for kystlinjen øst for Hirtshals Havn og frem mod Skagen Odde nødvendiggør, at miljø- og habitatvurderingen genoptages, og der udstedes en ny tilladelse, der sikrer, at de væsentlige skadelige virkninger ophører. Dette er baggrunden for henvendelsen til Kystdirektoratet af 29/11-2024 (**Bilag 6**), der fører til afgørelsen, som er indbragt til nævnet i nærværende klage.

4. Negativ indvirkning på Natura 2000-områderne

Det fremgår, at Kystdirektoratet i forbindelse med tilladelsens udstedelse i 2018 har foretaget en væsentlighedsvurdering i henhold til bekendtgørelse om administration af internationale naturbeskyttelsesområder samt beskyttelsesforanstaltninger samt etablering af og udvidelse af visse anlæg på søterritoriet, jf. Bekendtgørelse nr. 896 af 21/06/2016 (i dag bkg. nr. 654 af 19/5-2020) om administration af internationale naturbeskyttelsesområder samt beskyttelse af visse arter for så vidt angår kystbeskyttelsesforanstaltninger samt etablering og udvidelse af visse anlæg på søterritoriet.

Kystdirektoratet vurderede da, at der ikke skal udarbejdes en konsekvensvurdering for projektet i forhold til påvirkning af Natura 2000-området **H2, Råbjerg Mile og Hulsig Hede.** Udpegningsgrundlaget på H2- Råbjerg Mile og Hulsig Hede udgør i lighed med **H5-Uggerby Klitplantage og Uggerby Ås udløb,** der også ligger øst for Hirtshals Havn af terrestrisk habitatnatur: Forklit, Hvid klit, Grå/grøn klit, Klithede og Havtornklit, Gråriskklit, Skovklit og Klitlavning. Navnlig forklit og hvidklit er afhængig af sand på stranden, der flyttes med vinden ind mod land.

Det kan ikke afvises, at de nu konstaterede ændringer af kyststrækningen, kan påvirke den naturlige strand- og klitdynamik på grund af den manglende sandtransport øst for Hirtshals Havn, negativt. Det kan heller ikke afvises, at den øgede erosion af klitterne, har gjort indhug i arter og naturtyper, der påvirkes negativt, da de ikke kan sprede sig ind i landet på grund af arealanvendelse til bebyggelse.

Den samlede påvirkning vurderes umiddelbart væsentlig, idet den naturlige strand- og klitdynamik er påvirket negativt af den formindskede sandtransport siden 2018. Erosion sker hurtigere og mere voldsomt i dag (eks. 10 meter om året i Tannisbugten) end den gjorde inden tilladelsens udstedelse i 2018.

Selvom strandfodring og bypass også kan påvirke Natura 2000-områderne på forskellig vis, udgør den påvirkning en mindre væsentlig påvirkning af de beskyttede terrestriske naturtyper, end den nu næsten manglende sandtransport. Genetableringen af sandtransporten vil derfor bidrage til genetablering af den balance i området, der er gået tabt. Fluktuationer i kystens beliggenhed vil forsat ske.

Øst for Hirtshals Havn er Natura 2000-området **H1 – Skagen Gren og Skagerrak**, bl.a. med udpegningsgrundlag i form af Sandbanke, Rev og klit (Forklit, Hvid klit, Grå/grøn klit, Klithede og Havtornklit, Gråriskklit, Skovklit og Klitlavning)

Det fremgår af handleplanen for N1/H2- Skagen Gren og Skagerrak, at de marine naturtyper sandbanke (1110) og rev (1170), begge har *"en stærkt ugunstig bevaringsstatus",* og at målet er at de marine naturtyper både i tilstand og i areal skal være *"stabile eller i fremgang"* og bidrage til gunstig bevaringsstatus på biogeografisk niveau. Det fremgår af de generelle retningslinjer for perioden 2022-27, at indsatsprogrammet omfatter *"opdatering af vejledninger f.eks. vedr. klapning i Natura 2000-områder"* (se punkt 9).

Tilsvarende gælder for **H203- Knudegrund**, der er beliggende 1 km vest for Hirtshals, og også har udpegningsgrundlaget "sandbanke og rev". Knudegrund er domineret af stenrev omringet af sand- og grusaflejringer. Det er dem, der er hovedfokus på i handleplanen. Målsætningen er for de marine naturtyper, at tilstand og areal skal være stabil eller i fremgang og bidrage til gunstig bevaringsstatus på biogeografisk niveau. Det fremgår også under de generelle retningslinjer som punkt 4, at der i planperioden skal ske en *"Opdatering af vejledninger f.eks. vedrørende klapning i Natura 2000-områder."*

Der er på nuværende tidspunkt ikke sket en opdatering af de nævnte vejledninger vedrørende klapning i Natura 2000-områder. Der er heller ikke vejledninger om klapning m.v. i områder udenfor Natura 2000-området, der kan have indvirkning ind på. De nuværende aktiviteter i havnen i forhold til sandtransport, foregår derfor uden den fornødne videnskabelige vished, som kræves efter habitatdirektivets beskyttelse af Natura 2000-områder. De nye oplysninger om projektets væsentlige skadelige indvirkning på miljøet, som ikke kunne forudses ved myndighedens afgørelse om tilladelsen i 2018, og som må anses for at gå ud over det, som blev lagt til grund ved direktoratets meddelelse af tilladelsen, godtgør at, der er grundlag for at genoptage/revurdere de foretagne habitatvæsentlighedsvurderinger vedr. Natura 2000-områderne, H2, H5, H1 og H203.

Det gøres derfor gældende, at betingelserne for fornyede vurderinger efter kysthabitatbekendtgørelsens § 10 er opfyldt.

5. Salamimetode og kumulative virkninger

Det gøres gældende, at Kystdirektoratet anvender salamimetoden og undlader at inddrager kumulative virkninger i strid med miljøvurderingsloven og kystbeskyttelsesloven, herunder kysthabitatbekendtgørelsen.

Kystdirektoratets afslag på genoptagelse godtgør, at Kystdirektoratet ikke forholder sig til om, der er årsagssammenhæng mellem "tilladelsen" til nyttiggørelse, og det, der sker efter, at "tilladelsen" er bragt i anvendelse. Hvilken myndighed, der har ansvar for den sidste del svæver lidt hen i det uvisse. Det lader til, at Kystdirektoratet anser det som en civilretlig problemstilling (ligesom den naboretlige tålegrænse), idet Kystdirektoratet altid tager forbehold om ikke at have ansvar for civilretlige konsekvenser.

Det lader tillige til, at Kystdirektoratet anser projektets afledte virkninger efter tilladelse er givet, som et fra tilladelsen adskilte miljømæssige virkninger. I så fald anvendes salamimetoden, når det vurderes, om der skal udfærdiges en miljøkonsekvensvurdering inden der kan gives tilladelse til nyttiggørelse og bypass.

Antages det, at årsagen til, at sandet ikke kommer forbi havnen skyldes, at sandet placeres andre steder eks. opstrøms, er det altså Kystdirektoratets opfattelse, at Kystdirektoratet gyldigt kan give en tilladelse til nyttiggørelse, uden at behøve at forholde sig til anvendelse af sandet. Dette er formentlig årsagen til, at der kun fastsætte vilkår, om at det skal være til et "godkendt kystbeskyttelsesprojekt". Samtidigt forskubbes miljøvurderingerne til et senere tidspunkt og til andre myndigheder, herunder de myndigheder, der skal give tilladelse til sandets anvendelse, eksempelvis en kommune.

Det kan konstateres, at Hjørring Kommune har samme opfattelse med omvendt fortegn. Kommunen behøver ikke forholde sig til, hvor sandet kommer fra, men skal bare (isoleret) forholde sig til, hvor det skal placeres. Til dokumentation medsendes Hjørring Kommunes høring i begyndelse af 2025 vedr. miljøscreening af sandfodringsprojekt ved Lønstrup (**Bilag 9**) og klagers svar herpå (**Bilag 10**).

Det fremgår af projektbeskrivelsen, at kommunen vil anvende sand fra Hirtshals Havn til at gennemføre projektet og genopbygge kystprofilen vest for Hirtshals. Dette ses også i det medsendte screeningsskema, hvor det anføres i punkt 4. om behovet for råstoffer:

> *"Sandet kan komme fra nyttiggørelse af oprenset sand fra indsejlingen til Hirtshals, fra marine råstofområder eller fra kystnært indvindingsområde ved Hirtshals Vestmole"*

Projektet forudsætter dermed anvendelse af sand fra indsejling ved Hirtshals Havn, der er tilladt i medfør af Kystdirektoratets tilladelse af 15/7-2018 udstedt til Hirtshals Havn, CVR 25868455 (**Bilag 2**), der giver Hirtshals Havn mulighed for at foretage bypass og/eller nyttiggørelse med op til 500.000 m3/år rent sand fra indsejling til Hirtshals Havn.

Konsekvensen af den nuværende praksis, hvor det vurderes adskilt som uafhængige projekter hvor sandet kommer fra og hvor sandet placeres, er, at der på intet tidspunkt foretages en fuldstændig miljøvurderinger og fyldestgørende habitatvurderinger, om det samlede projekt. En sådan må efter gældende ret omfatte både hvor sand fjernes fra, og hvor det placeres. Ellers kan det ikke vurderes, om der sker væsentlig miljøpåvirkning af kysten, af Bilag IV-arter eller af udpegningsgrundlag på Natura-områder, eller stilles vilkår om de nødvendige afværgeforanstaltninger.

I den henseende må også de kumulative virkninger af Kystdirektoratets såvel som Hjørring og Frederikshavns Kommunes tilladelser til bypass, klapning m.v. inddrages. Navnlig de andre, der er udstedt til Hirtshals Havn, som eks. tilladelse til bypass med rent oprensningssediment fra indsejlingen delområde A1, til Hirtshals Havn, Hjørring Kommune, den 3/2-2023 (jr. nr. 22/22498).

Kystdirektoratets nuværende antagelse om gældende ret og den accepterede brug af salamimetoden medfører, at der ikke er nogen kompetent myndighed, der har ansvaret for det samlede projekt. I overensstemmelse med miljøvurderingslovens formål skal miljøkonsekvenserne vurderes så tidligt som muligt, dvs. både når tilladelse til nyttiggørelse af sand/tilladelse til bypass/backpass af sand gives, og når tilladelse til anvendelse af sand ved klapning m.v. gives. Det skal hver gang vurderes, hvor sandet kommer fra, og hvor det placeres ved en samlet miljøscreening/miljøkonsekvensvurdering for at overholde miljøvurderingslovens regler.

Det må således indgå som en naturlig del af en tilladelse til at fjerne sand, at der tilføjes vilkår der forhindrer de miljøkonflikter tilladelsen kan give anledning til. Eksempelvis om hvor det konkrete sand i forhold til sin beskaffenhed er egnet til at blive anvendt, jf. således også i Miljøstyrelsens nyttiggørelsestilladelse vedr. Nordmolen og containerkajen af 24. juni 2025 (**Bilag 11**).

Miljøstyrelsen fastsætter heri vilkår om, hvor sandet skal nyttiggøres, eks. vilkår D*. "Oprensningsmaterialet skal nyttiggøres til opfyld og udjævning af Hirtshals Havns arealer"*, ligesom det fremgår af tilladelsen under vurdering i forhold til klapbekendtgørelsen i afsnit 4.1., at sandet ikke er *"egnet til kystnær genplacering, såsom bypass eller nyttiggørelse på havet."* Det er med andre ord "på vilkår", der skal sikre, at hierarkiet i klapbekendtgørelsen er overholdt.

Dette er baggrunden for den indsigelse om mangler, som har klager allerede har fremsat overfor Hjørring Kommune (se **Bilag 10**).

Dette er også baggrunden for, den indsigelse, der gøres gældende i nærværende klage vedr. Kystdirektoratet, som en oprindelige retlig mangel, som både tilladelsen og afslaget på genoptagelse er behæftet med.

6. Afsluttende

I 2015 forsvandt sandstranden i Gl. Skagen i den periode, hvor Hirtshals Havn undergik en stor havneudvidelse, hvortil der dels skulle anvendes 1 million kubikmeter sand til opfyld af nye havnearealer, som udgik af sandtransporten. Dels blev etableret en meget mere "effektiv blokade" af sandtransporten end hidtil. En blokade, der forekommer at være medårsag til den aktuelle erosion i Tverstedområdet, der nu er på 10 meter pr år. Konsekvenserne ses på kystlinjens forandring helt frem til Skagen Odde.

Forandringerne gennem de seneste 10 år tyder på, at der er en utilstrækkelig sandtransport forbi havnens barriere, og at der ikke kompenseres herfor på de østlige strækninger. Profilen på det Danmark, vi kender fra Danmarkskortet, forandres alt for hastigt.

Forsat udnyttelse af tilladelsen fra 15/7-2018 i uændret form vil derfor kun forværre den nuværende situation, hvorfor vilkårene, der skal gælde for bypass og/eller nyttiggørelse af de op til 500.000 m^3/år rent sand, der nødvendigvis må fjernes fra indsejlingen til Hirtshals Havn, må ændres ved genoptagelse. De fremtidige vilkår må fastsættes, således at den naturlige fluktuation af kystlinjen øst fra havnen og til Skagen Odde genetableres og den kendte profil på Danmarkskortet ikke utilsigtet ændrer sin form.

I den henseende må også de kumulative virkninger af Kystdirektoratets såvel som Hjørring og Frederikshavns Kommunes tilladelser til bypass, klapning m.v. inddrages. Navnlig de andre, der er udstedt til Hirtshals Havn, som eks. tilladelse til bypass med rent oprensningssediment fra indsejlingen delområde A1, til Hirtshals Havn, Hjørring Kommune, den 3/2-2023 (jr. nr. 22/22498).

Det bør indgå i en screening og VVM, hvilken akkumuleret læsideerosion havnen har forårsaget siden havnens etablering, og havnens påvirkning af størrelsen og mængden af sandbølger. Den bedste metode hertil vurderes at være "numerisk simulering".

Kun herved kan vurderes, hvorledes kystlinjen kan reetableres øst for havnen og erosionen stoppes. Det bør tillige vurderes, hvilke sammenhænge, der kan være mellem klappepraksis/manglende bypass og erosion mod kysten ved Kjul/Tversted-området, for herved at frembringe et oplysningsgrundlag for den fremtidig praksis, så det på et fyldestgørende niveau kan fastlægges, hvorledes sedimentet, der oprenses fra indsejlingen, bedst nyttiggøres til at beskytte kysterne i Tannisbugten og øst for havnen generelt.

På baggrund af disse undersøgelser skal det fastlægges, hvordan det kan sikres, at den naturlige sedimenttransport langs Jyllands vestkyst forbi Hirtshals Havn til nordkysten og op til Grenen sikres/genetableres, bl.a. ved bypass af oprensede sedimenter og andre nødvendige foranstaltninger.

Det sand, der passerer nordøst om havnen, er ikke blot til gavn for de nærmeste kilometer kyststrækning, men for hele strækningen i Tannisbugt fra Hirtshals til Skagen. Reduceres tilførslen forbi Hirtshals Havn har det negativ indflydelse for hele strækningen. Det skal derfor nøje undersøges, om der overhovedet kan gives tilladelse til Hirtshals Havn til at en delmængde af den oprensede sandmængede kan nyttiggøres med henblik på kystfodring andre steder, herunder syd for Hirtshals.

Meget tyder derfor på, at tilladelsen fremover kun bør tillade bypass af det oprensede sand.

Jeg skal på baggrund af dette venligst anmode klagenævnet om, at træffe afgørelse i sagen, og ophæve afgørelsen om ikke at genoptage miljøvurderingen tilladelsen samt hjemvise den til fornyet behandling hos Kystdirektoratet, således at de nødvendige afværgeforanstaltninger for Havnens bypass, kan vedtages.

Med venlig hilsen

Louise Faber
Advokat (L), Ph.D.

Medsendte bilag

Bilag 1	2025-07-02	Kystdirektoratets afgørelse om ikke at genoptage tilladelsen
Bilag 2	2018-07-15	Kystdirektoratets tilladelse til Hirtshals Havn
Bilag 3	2017-06-22	Hirtshals Havns ansøgning om tilladelse
Bilag 4	2021-05	Klagers henvendelse til Kystdirektoratet
Bilag 5	2024-06-13	Kystsikringsgruppen ”Tannisbugt” henvendelse til Kystdirektoratet
Bilag 6	2024-11-29	Anmodning om genoptagelse af tilladelse
Bilag 7	2023-08-15	Foreningen Beskyt Havmiljøet i Danmark, vedtægter
Bilag 8	2025-07-03	Kystbeskyttelseslaget Gl. Skagen, vedtægter
Bilag 9	2025-07-03	Hjørring Kommune, Miljøvurderingsscreening vedr. sandfordringsprojekt Lønstrup
Bilag 10	2025-03-10	Klagers høringssvar, Hjørring Kommune sandfodringsprojekt Lønstrup
Bilag 11	2025-06-24	Miljøstyrelsens nyttiggørelsestilladelse til Hirtshals Nordmole og Containerkaj

Medsendte rapporter

Nr. 1	2024-04	DHI Rapport, Sediment budget omkring Hirtshals Havn
Nr. 2	2024-04	DHI Notat, Nyeste viden om Sedimenttransporten omkring Hirtshals Havn
Nr. 3	2004-09-01	GEUS, Temanummer: Skagen Odde – et fuldskala naturligt laboratorium
Nr. 4	2018	Notat