Oktober 2025

Trafikstyrelsen
Carsten Niebuhrs Gade 43
1577 København V

Til: VVM@trafikstyrelsen.dk

CC: tmsj@trafikstyrelsen.dk.

Høringssvar til Trafikstyrelsens høring af Hirtshals Havn miljøkonsekvensrapport for forlængelsen af Vestmolen.

Bilag:
Kommentarer til kystdirektoratets udtalelse om ingen tilbagetrækning ved Kjul.

Vi er fem grundejerforeninger i Kjul, Hirtshals, som repræsenter ca. 200 grundejere i sommerhusområdet umiddelbart øst for Hirtshals Havn.

1. SAMMENDRAG

1.1. Usikkerhed

Ved gennemlæsning af materialet støder man meget ofte på følgende formulering:
"….. forbundet med en del usikkerhed."
Eller følgende sætning:" **Det bemærkes at der er en vis usikkerhed forbundet med denne analyse på trods af, at den baserer sig på målte data."**

1.2. Skiftende eller nyeste viden.

Vi har historisk oplevet forskellige teorier/viden om, hvorledes kystdynamikken fungerer.

De Nationale Geologiske Undersøgelser for Danmark og Grønland (GEUS) har **ikke** ændret i sin opfattelse af, at en 7-8.000 år gammel naturlig kystdynamik har transporteret sediment/sand langs Jyllands vestkyst og ført det forbi Hirtshals, hvilket har været afgørende for dannelsen af landtangen.

Kombinationen af skiftende viden og en for Tannis Bugt skadelig forvaltning af det oprensede sediment fra havnen har siden 1960erne resulteret i tilbagerykning af Tannis Bugt kysten til skade for naturen og tab af fast ejendom.
Bilaget til dette høringssvar viser tydeligt tilbagerykningen og tab af fast ejendom. Disse hændelser kan tidsmæssigt knyttes til anlægsarbejder ved havnen og nyttiggørelse af sediment syd for Hirtshals.

1.3. Skepsis i forhold til modelleringerne.

Et andet vigtigt punkt er, at der tilsyneladende ikke eksisterer en tilbundsgående kalibrering og validering af modeller for kombineret bølge- og strømdreven sandtransport langs stenkastningsmoler – bl.a. Hanstholm casen peger stærkt i den retning.

2. KONKLUSION.

2.1. Ved gennemlæsning af høringsmaterialet finder vi stor usikkerhed ved analyserne og dermed føres vores usikkerhed også over i de foreslåede afhjælpende foranstaltninger.

Vi kan se, at Dansk Hydraulisk Institut (DHI) deler vores bekymringer. DHI skriver følgende:
"*Sedimenttransport, kystmorfologi, og fremtidig kystudvikling regionalt og lokalt ved*

Hirtshals havn er kompleks, og selv med en række analyser er sedimentbudgettet og kystmorfologien ved Hirtshals havn fortsat præget af usikkerheder, som følge af den store kompleksitet og dynamik i området."

2.2. DHI skriver ligeledes:

" I fremtiden vil havspejlsstigninger føre til generel tilbagerykning af kysten på omkring 15 m ind til 2070."

2.3. Det er også uklart for os, hvem der vælger et de scenarier, som DHI har foreslået. Vil det være ansvarspådragende at vælge forkert?

2.4. Som anførte i afsnit 6.2. har vi fundet angivelser af faktiske forhold, som ikke er korrekte.

2.5. Der er ganske solid viden om mængden af sediment, som Hirtshals Havn blokerer for, og ligeledes også om de store mængder, som er udtaget af den 7-8.000 år naturlige kystdynamik og hvilke skader det har forårsaget på kysten i Tannis Bugt.

3. ANBEFALING

På denne baggrund anbefaler vi, at MKR-rapporten afvises og sendes til fornyet bearbejdning. Skulle Trafikstyrelsen alligevel vælge at meddele tilladelse til projektet, må det være en ufravigelig forudsætning, at tilladelsen ledsages af meget konkrete og bindende krav om afværgeforanstaltninger, som sikrer fuld kompensation for den afbrudte sandtransport forbi havnen.

Det medfører, at vi finder os nødsaget til at stille efterfølgende krav.
Efter opstilling af kravene fremfører vi vores kommentarer, argumenter og spørgsmål.

4. KRAV TIL AFVÆRGEFORANSTALTNINGER

4.1. For at kysttilbagerykning øst for havnen på grund af moleforlængelsen undgås, skal der skabes fuld bypass af den naturlige, østgående sandtransport forbi havnen. Fuld bypass skal forstås som tiltag, der sikrer, at der samlet set tilføres lige så meget sand til kysten inden for revlerne øst for havnen, som der naturligt ankommer til området umiddelbart vest for havnen.
Af tidligere ret omfattende undersøgelser vurderes disse mængder at andrage ca. 900.000 m3 årligt og de skal placeres kystnært indenfor revlezonen på østsiden af havnen.
Dette krav er helt i tråd med, at når der er tale om sager vedrørende læsideerosion fra hård kystsikring på andre lokaliteter på kysten, så kræves der normalt fuld kompensation med strandfodring, hvilket stort set har samme betydning som det her nævnte "fuld bypass".

4.2. Under hensyntagen til at sedimenttransporten varierer fra år til år samt, at der er en betragtelig usikkerhed ved de sandmængder DHI har modelleret sig frem til, foreslår vi, at der umiddelbart øst for havnen og hen til Kjul Å etableres et langsgående sanddepot på 300.000 - 500.000 m3 sand i strandzonen. Depotet etableres når molebyggeriet påbegyndes. Om nødvendigt efterfyldes depotet så størrelsen opretholdes.

4.3. Der foretages løbende kontrolmålinger til sikring af, at den fulde langsgående sandtransport forbi havnen også virkelig finder sted både under anlægsfasen, og indtil der

er dokumentation for at en ny ligevægtssituation bevisligt er opstået.

4.4. Samtidig skal det sikres, at afværgeforanstaltningerne vil kunne foregå uagtet hvilken ejer, der fremover måtte være af Hirtshals Havn.

4.5. Disse krav følger fuldstændigt den praksis, der gælder ved læsideerosion andre steder på den danske kyst, hvor der altid stilles krav om fuld kompensation via strandfodring. I denne sag er det helt afgørende, at kompensationen ikke kun optræder på papiret, men faktisk og målbart sikrer sandbalancen og forhindrer erosion øst for havnen – både på stranden og på havbunden. Det vil sige, der skal sikres fuld bypass af sandtransporten.

5. HISTORISK OPSUMMERING

5.1. Tilblivelsen af landtangen nord for Hirtshals-Frederikshavn.

De Nationale Geologiske Undersøgelser for Danmark og Grønland (GEUS) har gennem forskning dokumenteret, at landtangen – også kendt som Skagens Odde og området omkring Tannis Bugt – er dannet som følge af landhævning på cirka 13-15 meter samt en 7-8.000 år gammel naturlig kystdynamik. Sediment/sand transporteres langs Jyllands vestkyst og føres forbi Hirtshals, hvilket har været afgørende for dannelsen af området.

5.2. Havnens påvirkning.

Læmolen ved Hirtshals Havn har ændret den naturlige kystdynamik, som oprindeligt skabte Skagens Odde. Sandet samler sig nu i indsejlingen til havnen, og for at opretholde den ønskede dybde fjernes årligt omkring 380.000 m³ sand.

5.3. Havnens sekundære påvirkning.

Igennem en årrække det været nødvendigt fra landsiden at fjerne ca. 30.000 m3/år sand fra området mellem hjørnet af Vesthavnen og Vestmolen/Læmolen. Primært anvendt til sandfodring i Lønstrup området.
Ref.: Niras 2019. Kystplan for Hjørring Kommune, Kystteknisk rapport

5.4. Delkonklusion

Hirtshals havn ”opsamler” årligt mere end 400.000 m3 fra sedimenttransporten langs den jyske vestkyst, som gennem 7-8.000 år har dannet Skagens Odde.

6. HISTORISK ANVENDELSE/FORVALTNING AF OPRENSET SEDIMENT

Det medførte stor bekymring hos os, at Kystdirektoratet (KDI) 15. juli 2018 tildelte tilladelse til bypass og/eller nyttiggørelse af op til 500.000 m³ rent sand fra indsejlingen årligt i alle kystområder i Hjørring Kommune. For havnen medfører dispensationen ingen driftsmæssige eller økonomiske fordele.

6.1. KDI-notat fra 01.01.2018.

Vi ser dette notat, som et af de bærende dokumenter for dispensation.
I notatet skriver KDI følgende på side 16:

”*På den centrale del af strækningen ud for sommerhusene ved Kjul varierer skrænten udvikling mellem fremrykning og tilbagerykning, se Figur 13. Set over strækningen vist ovenfor er kysten generelt ikke rykket tilbage i perioden fra 1899 til 2012”*
I bilag til vores høringssvar vil vi gennem billeddokumentation, perspektivering af de af KDI anvendte figurer og krak.dk/kort nærmere redegøre for, hvorfor vi finder det udsagn ud af takt med virkeligheden.

I notatet på side 10 ser vi KDI anvende Bruuns lov til at beregne tilbagerykningen af kysten ved Hirtshals. Med den tilgængelige viden om Bruuns lov som findes, finder vi det bekymrende, at den er anvendt til beregninger omfattende Hirtshals pynten fordi:

- Bruuns lov kan kun anvendes på lange, lige kyststrækninger.
- Bruuns lov antager, at der ikke er væsentlig sandtransport langs med kysten. Langsgående sandtransport refererer til bevægelsen af sand langs kysten, hvilket kan ændre kystens form markant og dermed påvirke resultaterne fra Bruuns lov. På de fleste kyster i Danmark er denne antagelse ikke korrekt, og på Jyllands vestkyst er den langsgående sandtransport ifølge KDI den næststørste mængde på kysten, hvilket gør den særligt betydningsfuld her i Tannis Bugt.
- **Bruuns lov tager ikke hensyn til sand, der fjernes af sandsugere.** Hvilket der gøres i store mængder i forhold til Tannis Bugt.
  Den tager heller ikke højde for tilførsel af sand gennem sandfodring.
  Da der i perioden 2011-2024 er fjernet mere end 3 millioner m3 sand fra den langsgående sandtransport i Tannis Bugt, har det haft en væsentlig, negativ indvirkning på kystdynamikken i Tannis Bugt.
  Vi finder det derfor bekymrende, at dette indgreb i den naturlige kystdynamik tilsyneladende ikke får megen opmærksomhed i forbindelse med tildelingen af tilladelsen.
  I særdeleshed når man 6-8 år inden denne tilladelse har anvendt 1,1 millioner m³ oprenset sediment til etablering af et 250.000 m² stort landområde øst for det oprindelige havneområde.

6.2. Forvaltning af tilladelsen fra 2018

Når vi ser på forvaltningen af 2018-tilladelsen, har det kun forværret vores bekymringer.
I perioden 1 januar 2023 til primo juli 2025 er der ved bypass tilført Kjul ca. 100.000 m3!
Det er en periode på 2 ½ år!
Set i relation til den gennemsnitlig oprensning i sejlrenden på 380.000 m3/år, har der i ovennævnte periode manglet ca. 850.000 m3 i den naturlige kystdynamik i Tannis Bugt.

Det er derfor overraskende at læse følgende nederst på side 71 i Miljøkonsekvensrapporten (MKR):

”Erosionen øst for havnen modvirkes delvist ved årligt at nyttiggøre 130,000 m3 af det sand, der oprenses fra indsejlingen.”

6.2.1. Det er ikke i overensstemmelse med virkeligheden!
Hvis man her mener nyttiggjort 130.000 m3 i Kjul, er det aldeles ukorrekt.
Se i begyndelsen af 6.2.

6.3. Delkonklusion.
Når vi ser på rådgivningen i KDIs notat, forvaltningen af det oprensede sediment og vi erfaringsmæssig ved, at anlægsarbejder ved Hirtshals Havn har medført tiltagende erosion af Kjul kysten gør det os særdeles bekymret for kysten og et par af de yderste huse i det klitfredede område, som i dag har 16m og 20 m til klitkanten. Se mere i bilaget.

Vores bekymring forværres, når DHI i Sedimenttransporten omkring Hirtshals Havn. April 2024. Nyeste viden i et historisk perspektiv. skriver følgende:

” Tilførslen af sediment til området øst for havnen har således været begrænset siden 1930 dels fordi morfologien omkring havnen skulle indstille sig til de konstante ændringer i havne-konstruktionerne og dels pga. oprensning fra sejlrenden.

Denne begrænsning i sediment-tilførslen kan forklare den observerede erosion på kysten øst for havnen siden 1954.”

7. UDFORDRINGER VED FORLÆNGELSE AF LÆMOLEN.

Den naturlige kystdynamik vil blive yderligere udfordret ved forlængelse af Vestmolen bl.a. af følgende årsager:

- **Ophobning af sediment langs den forlængede mole.**
  Man estimerer ophobning af 200.000 m3/år på ydersiden af den kommende mole
- **Vanddybden for enden af den forlængede mole.**
  Den naturlige vanddybde for enden af molen vil være ca. 14 m. Det medfører, at bølgeenergien, som skal flytte sandet, får længere vej ned til bunden og derved har et større energitab end ved den nuværende vanddybde.
- Forlængelse af molen vil i hvert fald i flere årtier medføre en betydelig mindre mængde oprensning i indsejlingen. **Dermed mindre sand til den naturlige kystdynamik i Tannis Bugt!**

8. BEKYMRENDE PUNKTER FRA LÆSNING AF HØRINGSMATERIALET.

8.1. MKR kap. 21

”Sedimenttransport, kystmorfologi, og fremtidig kystudvikling regionalt og lokalt ved Hirtshals havn er kompleks, og selv med en række analyser er sedimentbudgettet og kystmorfologien ved Hirtshals havn fortsat præget af usikkerheder, som følge af den store kompleksitet og dynamik i området.”

8.2. Vores kommentar.

Selv efter den kommende forlængelse af Vestmolen nævnes der stadig muligheden for nyttiggørelse andre steder end øst for havnen. Dette skaber betydelig usikkerhed hos os, især fordi vi tidligere har oplevet havneudvidelser og set, hvordan tilladelsen fra KDI fra 2018 er blevet forvaltet. Det gør os bekymrede for kysten i Kjul og for sikkerheden omkring de yderste huse i det klitfredede område.
Ref.: DHI. Sediment budget omkring Hirtshals Havn og effekten af havneudvidelsen side 11.

8.3. DHI. Sediment budget omkring Hirtshals Havn og effekten af havneudvidelsen

8.3.1. Side 47:” I fremtiden vil havspejlsstigninger føre til generel tilbagerykning af kysten på omkring 15 m ind til 2070”

8.3.2. Side 62: ” På Figur 6-30 ses det at der mangler tre karakteristiske træk omkring den nye havn som ses omkring den nuværende havn:
• Bypass korridor vest for havneindsejlingen. Vanddybden i området vest for havneindsejlingen er for stor til at sedimentet kan passere forbi den vestlige havnemole.
• Bypass korridor øst for havneindsejlingen. Vanddybden i området øst for havneindsejlingen er for stor til at sedimentet kan passere videre mod øst.
• Sandbanke langs den østlige havnemole. Vanddybden langs den østlige havnemole er for stor til at sandet kan passere langs molen og komme videre mod øst.”

8.3.3. Side 69-70:
” 7.2 Effekten af havneudvidelsen på sedimentbudgettet Havneudvidelsen vil føre til en reduktion af sedimenttilførslen til området øst for havnen i forhold til en situation uden

havneudvidelsen. Reduktionen er estimeret til omkring 200k m3 /år og den vil vare i omkring 30 år indtil vanddybden omkring de nye havnekonstruktioner er reduceret nok til at transporten af sediment er reetableret.
Dette vil føre til en øgning af den nuværende erosion i området øst for havnen, som siden 1995 har været på 350k m3 /år og som dermed vil blive omkring 550k m3 /år, hvis det oprensede sediment ikke klappes i området. Hvis det oprensede sediment klappes i området, vil erosionen i området være uændret, idet reduktionen af sedimenttilførslen til området kompenseres af det klappede sediment."

8.3.4. Vores kommentarer.

- Der bliver en lang periode med ingen eller en meget ringe mængde oprensning af indsejlingen bl.a. grundet større vanddybde ved molehoved og aflejring på ydersiden af Vestmolen! Trods kortere længde og mindre vanddybde for enden af molen varede det 10 år ved sidste forlængelse af læmolen, inden det var nødvendigt at oprense indsejlingen
- Nu er læmolen betydeligt længere og vanddybden ved molehovedet vil være større. Dermed vil bølgeenergien få vanskeligt ved at flytte sand på havbunden. Tillige med er den forlængede mole anslået til at opdæmme 200.000 m3/år på ydersiden.
- Desuden vil der også i fremtiden være mulighed for nyttiggørelse. Med vores kendskab til den hidtidige forvaltning af tilladelse til nyttiggørelse virker det særdeles skræmmende!
  Med den fremtidsudsigt- ca. 30 år- er det mere end vanskeligt at se den langsgående sandtransport vil afgive nogen nævneværdig mængde sand til Tannis Bugt.

9. DHI Effekt på sandtransport og morfologi. 29.08.2025.

9.1. side 7. 3. Sedimentbudget for den eksisterende havn

"Vurderinger af den forlængede vestmoles påvirkning på sandtransport og morfologi udføres med udgangspunkt i det nyeste sedimentbudget for området omkring havnen, der blev opstillet i /1/. I dette afsnit præsenteres sedimentbudgettet kort. Se /1/ for en fuld beskrivelse af sedimentbudgettet og hvordan dette er opstillet. Figur 3-1 viser et geografisk overblik over sedimentbudgettet. Budgettet betragtes som repræsentativt for perioden fra omkring 1980 frem til 2019, hvor størstedelen af sedimentet, der blev gravet op af sejlrenden, blev klappet på klappladsen.
Budgettet er opstillet med den grundantagelse at den gennemsnitlige årlige tilførsel af sand til havnen fra kysten længere mod sydvest er på 900,000 m3. jf. /2/. Dette tal er estimeret af Kystdirektoratet /2/ baseret på den observerede erosion længere mod syd.
Undersøgelserne udført i /1/ har vist at ud af de 900,000 m3 /år, så passerer 420,000 forbi havnen indenfor klappladsen. Derudover ender ca. 380,000 m3 /år i sejlrenden, hvor der graves materiale op for at sikre besejlingsdybden til havnen, og endelig aflejres der omkring 100,000 m3 /år omkring den gamle klapplads. Et stykke øst for havnen vurderes transporten at være omkring 900,000 m3 /år. Denne transport fødes af tre bidrag;
• ca. 130,000 m3 /år der transporteres forbi havnen fra området tæt på klappladsen
• ca. 420,000 m3 /år der transporteres kystnært forbi havnen
• ca. 350,000 m3 /år der eroderes fra kysten 0-5 km øst for havnen.
Det vurderes at det kun er ca. 35,000 m3 /år af det eroderede volumen, der kan relateres direkte til tilbagerykning af kysten (ca. 1 m/år i gennemsnit). Resten af det eroderede volumen relateres til en gradvis sænkning af bundniveauerne et stykke fra kysten.
Erosionen øst for havnen modvirkes delvist ved årligt at nyttiggøre 130,000 m3 af det sand, der oprenses fra indsejlingen."

9.1.1. Vores kommentarer:

130.000 m3/år er ukorrekt, da den faktiske mængde er mindre. Se nærmere forklaring i

afsnit 2.2.
DHI skriver, at 350.000 m3/år eroderes fra kysten og genskaber dermed den langsgående sandtransport på 900.000 m3/år. Det giver anledning til følgende spørgsmål:

9.1.2. Vores spørgsmål.
a. Har det foregået i størstedelen af Skagens Oddes eksistens eller hvor længe?

b. Hvor dybt var "hullet" i 1954?

c. Da der siden 1954 er anvendt adskillige millioner m3 sediment til sandfodring syd for Hirtshals, havnebyggeri og motorvejsbyggeri, hvor dybt er "hullet" i 2025?

d. Da der i de næste ca. 30 år vil være en betydelig mindre mængde oprensning end i dag, hvor dybt vil "hullet" være i 2055?

e. Kan "hullet" få en dybde, hvor bølgeenergien vil aftage så meget, at det bliver vanskeligt at genskabe den langsgående sandtransport på 900.000 m3?

f. Kan denne erosion ikke fjerne revler/sandbanker, som ellers ville optage noget af bølgeenergien inden bølgerne rammer klitfoden?

9.2. Side 15: "Den estimerede tidsskala for, hvor lang tid det tager morfologiske ændringer omkring indsejlingen at forplante sig til kysten øst for havnen, giver dog en indikation af den tid der som minimum kræves for etablering af en ny ligevægtsbatymetri. Det forventes dermed, at det vil tage minimum 20 år før den nye ligevægtsbatymetri er etableret".

9.2.1. Vores kommentar.
Det er skræmmende lang tid med truende klimaforandring i horisonten, hvor man forventer fremtidig kysttilbagetrækning i Tannis Bugt!

9.3. Side 19-20

Tabel 6-1 Opsummering af effekten af moleforlængelsen på sedimentbudgettet og kystlinjen / vegetationslinjen.

Scenarie	Beskrivelse	Sedimentunderskud 0-5 km øst for havnen	Erosion på kysten / vegetationslinjen
0	Eksisterende situation	350.000 m^3/år	1 m/år
1	Forlænget vestmole + status quo	550.000 m^3/år	2 m/år
2	Forlænget vestmole + bypass og kystnær fodring	350.000 m^3/år	0 m/år
3	Forlænget vestmole + kystnær fodring	450.000 m^3/år	0 m/år

"**Scenarie 2** viser hvorledes effekten af moleforlængelsen kan afværges. Øgningen af erosionen i området øst for havnen kan afværges ved at klappe det sand der i tilpasningsperioden renses op af sejlrenden i området øst for havnen (f.eks. på den eksisterende bypass plads). Erosionen af kysten og vegetationslinjen kan afværges ved en kystnær sandfodring af mindst 72,000 m3 /år, dvs. en del af det klappede materiale vil skulle klappes mere kystnært eller pumpes helt op på stranden / klitten. Grundet usikkerhederne på de beregnede tal anbefales det at den kystnære fodringsmængde sættes til omkring 100,000 m3 /år. Det forventes at det oprensede volumen er større end 100,000 m3 /år, men hvis det oprensede volumen nogle år mod forventningen er mindre kan man blot kompensere mere i årene derefter."

Endelig viser **Scenarie 3** et scenarie hvor der accepteres en øgning af erosionen i området øst for havnen idet der kun laves en kystnær sandfodring. Dette scenario vil føre til en øget erosion i området øst for havnen i de dybere dele af kystprofilerne i området. Hvis det kan antages at denne erosion fordeles over 10 km2 vil det føre til en øget erosion på ca. 1 cm / år. Hvis det antages at det vil tage 30 år før morfologien har indstillet sig, vil det føre til øget erosion på 0.3 m over hele dette område."

9.3.1. Vores kommentarer.

Scenarie 2 har et sedimentunderskud **10.500.000 m3** over 30 år. Tidligere erfaringer viser, at der vil være ingen eller lidt oprensning i den første periode (Mere end 10 år).
Kan man blive ved at finde den mængde sand udfor Kjul således, at man genetabler den langsgående sandtransport på 900.000 m3/år?
Også hvis man halverer underskuddet er det et skræmmende tal!

Scenarie 3. Et underskud på 13.5 millioner m3 ser virkelig frygtindgydende ud!

9.3.2. Spørgsmål

a. Er antagelsen om, at erosionen fordeles over 10 km, baseret på tidligere observationer i området?

b. Hvem er ansvarlig for valg af scenarie?

c. Pådrager den ansvarlige for valg af scenarie sig erstatningsansvar?

10. WSP. Hirtshals Havn. Forlængelse af Vestmolen. Ikke-teknisk resume.

10.1. Side 6. Uddybning af havnebassin og sejlrende.

"For at opnå de ønskede dybdeforhold i havnen er der behov for at uddybe ca. 100.000–130.000 m³ sediment. Materialet fra uddybning vil blive klappet (dumpet) på et godkendt område på søterritoriet nordvest for havnen. Det forventes, at der vil blive uddybet i døgndrift i alle ugens dage med en produktion på cirka 7.000-10.000 m3 oprensningsmateriale i døgnet. Uddybningen vil blive gennemført efter Vestmolen er færdigetableret og forventes at kunne gennemføres på 2-5 uger."

10.1.1. Vores kommentar.

Den nuværende, kritiske forvaltning af det oprensede sediment bidrager årligt til et betragteligt sedimentunderskud i Tannis Bugt i forhold til den 7-8.000 år gamle naturlige kystdynamik.
Kjul området er derfor allerede udfordret af betydelig mindre tilførsel af sediment end hørringsmaterialet bygger på!

10.1.2. Spørgsmål/forslag.

Hvorfor bypasses den på side 6 nævnte mængde ikke til bypass-pladsen i Kjul i stedet for nordvest for havnen?
Man går ind i en fremtid, hvor der jf. erfaringer fra tidligere forlængelser ikke vil være sediment af betydning at oprense i flere årtier.
130.000 m3 er ganske vist meget lille mængde, men det er ca. 1.300% mere, end der blev bypass'et i Tannis Bugt i 2023.

Da vi har oplevet den store kysttilbagetrækning siden 1960erne og kan relatere den til anlægsarbejder og nyttiggørelse syd for Hirtshals, er det vores håb, at Trafikstyrelsen vil tage vores høringssvar til efterretning.

Jan Tryk
formand
Grundejerforeningen Brinks Klit

Torben Helbo
formand
Grundejerforeningen Kjul Øster Klit

Judith Skriver
formand
Grundejerforeningen Øster Kjul

Keld Virenfeldt
formand
Grundejerforeningen Sandklitten

Torben Krogsgaard
formand
Grundejerforeningen Kjul