

Carsten Niebuhrs Gade 43  
1577 København V  
Telefon +45 7221 8800  
info@trafikstyrelsen.dk  
www.trafikstyrelsen.dk

Dato: 08-04-2026  
Sagsnr.: 2021-010889  
Sagsbehandler: TMSJ

## Tilladelse til forlængelse af Vestmolen i Hirtshals Havn

Trafikstyrelsen har den 04.06.2025 modtaget ansøgning fra Hirtshals Havn om forlængelse af Vestmolen.

Projektet omfatter en forlængelse af havnens vestlige dækmole med ca. 775 m. i nordlig retning.

Den nye mole er af et omfang hvor bygherre har vurderet at en frivillig miljøkonsekvensvurdering ønskes, jf. §5 stk. 4, i bekendtgørelse nr. 855 af 2. juni 2025 om vurdering af virkning på miljøet af projekter vedrørende erhvervshavne og Københavns Havn samt om administration af internationale naturbeskyttelsesområder og beskyttelse af visse arter for så vidt angår anlæg og udvidelse af havne.

Hirtshals Havn har derfor udfærdiget en miljøkonsekvensvurdering af projektet, som blev færdiggjort september 2025, og som har været i høring i perioden 18. september til 24. oktober 2025. I den efterfølgende periode er høringssvarene blevet behandlet af ansøger og Trafikstyrelsen

Trafikstyrelsen er tilladelsesmyndighed for anlæg og udvidelse af erhvervshavne, jf. § 2 i Havneloven<sup>1</sup>.

### Trafikstyrelsens afgørelse

Trafikstyrelsen meddeler herved tilladelse til forlængelse af Vestmolen i overensstemmelse med den udarbejdede miljøkonsekvensrapport, og på de vilkår, som fremgår nedenfor.

Miljøkonsekvensrapporten dokumenterer, at havnen kan udvides uden betydelige miljømæssige konsekvenser.

### Tilladelsen gives på følgende vilkår:

1. Tilladelsen bortfalder, hvis den ikke er påbegyndt udnyttet 3 år efter at den er meddelt, eller ikke har været udnyttet i 3 på hinanden følgende år.

---

<sup>1</sup> LBK nr. 457 af 23/05/2012 af lov om havne (Havneloven)



2. Såfremt der rammes/piloterer, skal der anvendes afværgeforanstaltninger i form af soft-start procedure med henblik på at modvirke støjgener bl.a. for marsvin og sæler. Konkret vil der skulle anvendes en ramp-up periode svarende til 2 slag per minut i 60 minutter under opstart.
3. Under havstrategidirektivet er Danmark forpligtet til at overvåge, vurdere og opnå god miljøtilstand for undervandsstøj. Som et led i overvågningen af undervandsstøj skal der ifølge direktivet foretages indberetning vedrørende undervandsstøj, impulsstøj (ramning) i forbindelse med anlægsarbejdet.  
Efter endt aktivitet udfyldes et registreringsskema for impuls-støj og indberetningen sendes til Miljøstyrelsen Fyn [noise@mst.dk](mailto:noise@mst.dk) med cc til [vvm@trafikstyrelsen.dk](mailto:vvm@trafikstyrelsen.dk).  
Teknisk anvisning samt skema til indberetning kan findes på følgende link:  
<https://ecos.au.dk/forskningraadgivning/fagdatacentre/marint-fagdatacenter/gael-dende-tekniske-anvisninger>  
Under TA i nummerorden -> M33  
Teknisk anvisning med gennemgang af hvilke data der skal indrapporteres: Indrapportering af impulsstøj  
Skema til udfyldning af data: Bilag 4.2 Skemaer
4. Indehaveren af tilladelsen er forpligtet til at vedligeholde anlægget i god forsvarlig stand.
5. Anlægget må ikke ændres væsentligt eller udvides uden Trafikstyrelsens godkendelse.
6. Tilladelsen eller anlægget må ikke uden forudgående tilladelse fra Trafikstyrelsen overdrages til andre.
7. Anlægget eller dele heraf kan af Trafikstyrelsen kræves fjernet for ejers regning, såfremt:
  - a. Anlægget ikke vedligeholdes, eller det ødelægges
  - b. Anlægget ikke længere anvendes som havn
  - c. Vilkår for tilladelsen ikke opfyldes eller overholdesI forbindelse med en evt. fjernelse af anlægget skal området bringes i en stand så tæt på de forhold, som eksisterede inden anlæggets etablering, som muligt.
8. Såfremt anlægget ikke måtte blive fuldført, eller hvis Trafikstyrelsen af anden årsag finder det påkrævet, påhviler det tilladelsens indehaver at udføre de nødvendige foranstaltninger, herunder at fjerne anlægget eller dele af dette til sikring af, at anlægget ikke er til unødigt ulempe for berørte interessenter.
9. Efter en sådan fjernelse skal Trafikstyrelsen og Beredskabsstyrelsen underrettes med dokumentation for, at den påbudte tilstand er etableret.
10. Anlægget skal snarest muligt efter arbejdets afslutning matrikuleres på ansøgers bekostning. Dokumentation herfor sendes til Trafikstyrelsen.
11. Det bemærkes endvidere, at en meddelt tilladelse kan fortabes, såfremt nogle af de for tilladelsen fastsatte vilkår ikke måtte blive opfyldt.
12. Kyst- og vegetationslinjen skal overvåges for at sikre bygherres forslåede afværgetiltag. Overvågningen vil skulle foregå som følgende:
  - Der gennemføres løbende og minimum årlig fotogrametisk droneopmåling ud til 5 km øst for havnen. Opmålingen skal overvåge kystlinjen og vegetationslinjens placering (0m dvr90 kontur) og give input til en højdemodel til bestemmelse af volumenændringer mellem 0 m konturen og vegetationslinjen. Droneopmålingerne skal udføres på tidspunkter, hvor vandstanden er under 0 m dvr90.



- Hvert år gennemføres kystprofilopmålinger i eksisterende transekter og ud til 5 km øst for havnen. Dette for at kunne registrere ændringer i profilernes form og specielt bundændringer (erosion eller aflejring) i den undersøiske del af profilerne.
  - Hvert 4. år foretages multibeam kortlægning i områderne umiddelbart vest for havnen og i området øst for havnen dækkende de 5 km, hvor sandbølgerne findes. Dette for at identificere områder med erosion/aflejring og vurdere om disse stemmer overens med forventningerne jf. miljøkonsekvensrapporten.
  - Hvert 4. år foretages der en beregning af sandvolumener i de samme områder som analyserne i miljøkonsekvensrapporten er baseret på.
  - Resultaterne bruges til at evaluere sedimenttilførslen både med hensyn til mængder, men også i forhold til fordeling mellem bypass og kystnær sandfodring.
  - Overvågningen kan indstilles, når opmålingerne viser, at der er opnået ligevægt i sand-budgettet og kystlinjen ikke længere trækker sig tilbage, på baggrund af havneudvidelsen, dog senest efter 30 år.
13. Hvis der skal gennemføres arbejde på moler og nedbrydning af eksisterende molehoveder i perioden 1. februar – 31. juli, skal der 2 måneder forud for anlægsarbejdets opstart være etableret kompenserende ynglefaciliteter til rider. Kompenserende ynglefaciliteter etableres i samarbejde med DOF Nordjylland eller anden relevant fagekspert.
14. Eksisterende moler og molehoveder må nedbrydes 2 måneder efter at de kompenserende ynglefaciliteter er etableret, men ikke samtidigt med at der kan erkendes en aktiv ride koloni med reder, æg og/eller unger i de berørte områder. Forud for arbejdets påbegyndelse skal bygherre derfor om nødvendigt iværksætte foranstaltninger, der forebygger, at en koloni etablerer sig i de berørte områder, inden anlægsarbejdet påbegyndes. Sådanne tiltag kan omfatte:
- 1) opsætning af fysiske forhindringer samt
  - 2) iværksættelse af forskellige former for bortskræmning
15. Det er en betingelse for ibrugtagning af arbejdspladsen, at Kystdirektoratets tilladelse til råstofsindvinding kan opretholdes.

Alle overvågninger skal rapporteres til Trafikstyrelsen, samt offentliggøres, og hvis disse viser væsentlige negative variationer fra de oprindelige vurderinger vil mulige tilpasninger af de eksisterende afværge tiltag skulle indsendes til styrelsen. Trafikstyrelsen vil i den givne situation evt. kunne fastsætte fornyede krav til sandfodring, bypass eller tilsvarende efter behov med henblik på at sikre, at kystlinjen og vegetationslinjen ikke tilbagerykkes grundet den nye mole.

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

Tilladelsen fritager ikke ejeren af anlægget for et i forbindelse med dets tilstedeværelse opstået civilretligt ansvar, ligeledes erstatter tilladelsen ikke privatretlige aftaler med fysiske og juridiske personer, som kan være berørt af projektet.

Samtidig med at anlægsarbejdet afsluttes, skal Beredskabsstyrelsen og Geodatastyrelsen underrettes herom med angivelse af anlæggets endelige position. Snarest herefter skal de



samme myndigheder have tilsendt en færdigmelding, som dokumenterer, at projektet er opført i overensstemmelse med tilladelsen samt angiver anlæggets endelige position.

### **Begrundelse for afgørelsen**

Trafikstyrelsen har i sin afgørelse lagt vægt på, at det forudsættes i miljøkonsekvensrapporten, at:

- Til fremstilling af cubipods anvendes der beton, hvori CEM I cement er delvist erstattet af slagger, flyveaske eller tilsvarende bindemidler, således at betonen opnår en dokumenteret reduktion i CO<sub>2</sub> udledning på ca. 10 % sammenlignet med beton baseret på ren CEM I cement. Reduktionen skal dokumenteres ved produkt eller projektspecifik dokumentation.
- Havnen udsender information om anlægsarbejdet (hvorfor, hvornår, hvordan og hvor lang tid) til berørte naboer.
- Bypass af et volumen på 200.000 m<sup>3</sup>/år på området øst for havnen mhp. neutralisering af den midlertidige blokerende effekt, som forlængelsen af molen vil forårsage.
- 100.000 m<sup>3</sup>/år klappes kystnært for at undgå vegetationslinjens tilbagerykning. Hvis monitoringen, jf. Trafikstyrelsens vilkår, viser at dette ikke er tilstrækkeligt, skal der suppleres med kystnær fodring af sand i nødvendigt omfang.
- Hvis der et enkelt år ikke er tilstrækkeligt sand fra oprensning af indsejlingen til at opfylde behovet for sandfodring på strækningen, kan der kompenseres det efterfølgende år. Hvis der fortsat ikke er tilstrækkelige mængder sand, kan sandet tilføres fra eksterne kilder.
- Hvis overvågning viser, at afværgetiltaget ikke fører til, at tilbagerykning af kystlinjen øst for Hirtshals Havn afværages, skal metoden tilpasses, så målet med afværgetiltaget opnås.
- Hvis overvågningen viser, at kyst- og vegetationslinjen rykker frem kan sandmængden til bypass eller sandfodring reduceres, så længe målet med afværgetiltaget stadig opnås.

### **Sagsfremstilling**

Hirtshals Havns vestlige dækmole planlægges forlænget til ca. 775 m i nordlig retning (350 m fra eksisterende molehoved til nyt molehoved). Molen er placeret på ydersiden af Hirtshals Havns nuværende dækkende værker.

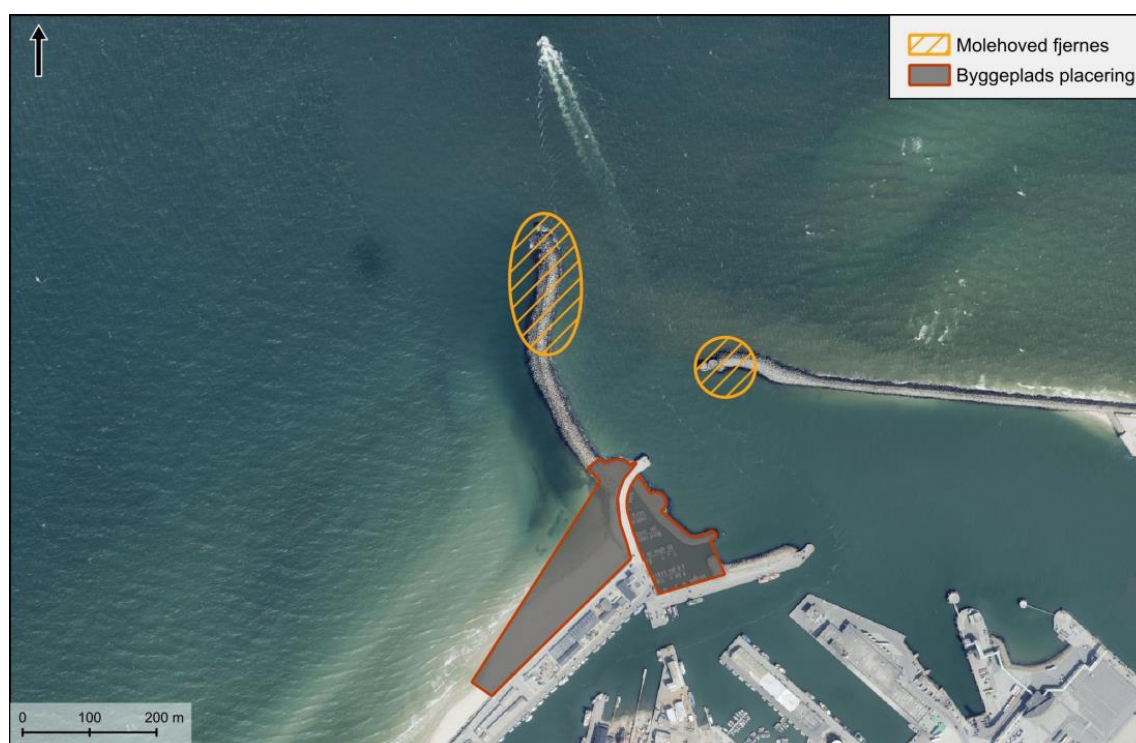


*Figur 1: Visualisering af Hirtshals havn med den nye dækmole*

Den nye Vestmole etableres som stenkastningsmole, der er opbygget med en kerne i sprængstensfyld og filterlag i brudsten. I dæklaget anvendes betonelementer, som for eksempel Cupipods.

Der vil ikke blive offentlig adgang på den nye mole der vil være omfattet ISPS-sikring af området.

For at etablere den nye del af Vestmolen vil en delvis nedbrydning af den eksisterende konstruktion være nødvendig. Det nuværende molehoved, som er udført i betonsænkekasser, kan hverken genanvendes eller flyttes, da det nye molehoved skal placeres i en lavere position – fra kote -6 m til kote -14 m. Derfor vil molehovedet blive nedbrudt og materialerne genanvendes, som en del af den nye moles kerneopbygning. Derudover ønskes den østlige dækmole inklusive molehoved nedbrudt med op til 80 meter.



Figur 2: Kort med de dele af de eksisterende moler som fjernes i forbindelse med etableringen af den nye mole

Projektet er planlagt til at blive gennemført i perioden 2026-2029, med mulig forlængelse ind i 2030-2031 afhængigt af vejrlig. Der kan etableres cirka 10 løbende meter af molen om ugen, anlægsprojektet vil derfor vare i alt cirka 72 uger. Dette er meget vejrafhængigt og vil blive udført i perioden fra marts til september i dagslys, hvilket svarer til ca. 10-12 timer pr. døgn.

Anlægsarbejdet vil som udgangspunkt blive udført inden for normal arbejdstid, kl. 7-18, men der kan være tilfælde, hvor det er nødvendigt at arbejde i tidsrummet kl. 6-21 i hverdage eller om lørdagen. Det vil konkret dreje sig om maks. 40 dage om året, hvor der arbejdes uden for almindelig arbejdstid.

## Høring

Trafikstyrelsen har i forbindelse med sagens behandling forelagt ansøgningen for Beredskabsstyrelsen, Fiskeristyrelsen, Naturstyrelsen, Miljøstyrelsen, Styrelsen for Grøn Arealomlægning og Vandmiljø, Kystdirektoratet, Energistyrelsen, Erhvervsstyrelsen, Slots- og Kulturstyrelsen, Etablissement- og Terrænkommandoen, Dansk ornitologisk forening, Danmarks Naturfredningsforening, Beskyt Havmiljøet og Hjørring Kommune.

Indkomne høringssvar og bemærkninger er nærmere beskrevet i vedlagte høringsnotat.

### Partshøring i perioden 20-27 februar 2026

Trafikstyrelsen havde tilladelsen til projektet i partshøring ved Hirtshals Havn og Kystdirektoratet i perioden d. 20-27 februar 2026. begge parter har indsendt høringssvar, som der redegøres for i dette afsnit.



Hirtshals Havn fremsendte bemærkninger vedr. en teknisk præcisering af vilkår vedr. fuglearten rider. Bemærkningen har medført den nuværende formulering af vilkår 13 og 14 og ændrer ikke på beskyttelsen af arten og dens ynglefaciliteter.

Kystdirektoratet efterspurgte en redegørelse vedr. Trafikstyrelsens vilkår 4 og 6 i forbindelse med, at den inderste del (250 m.) af molen fortsat skal ejes af Kystdirektoratet.

Trafikstyrelsen gør opmærksom på at forpligtelsen til at vedligeholde anlægget i god forsvarlig stand er et standardvilkår, som Kystdirektoratet forventeligt allerede er forpligtet af iht. til deres nuværende mole. Angående ejerforholdene er det en betingelse for styrelsens tilladelse, at den igangværende aftale imellem Hirtshals Havn og Kystdirektoratet vedr. ejerforholdene er færdiggjort inden anlægsarbejder kan påbegynde. Vilkår 6 vil derfor indebære, at styrelsen skal orienteres om ejerskabsfordelingen.

Kystdirektoratet efterspurgte ligeledes yderligere information vedr. hvordan erstatningshabitat for fuglearten rider etableres samt en opgørelse af observerede ynglepar de seneste ti år.

Hirtshals Havn har redegjort for Kystdirektoratets spørgsmål og disse fremsendes til Kystdirektoratet. Trafikstyrelsen vurderer ikke dette giver anledning til ændringer i styrelsens fastsatte vilkår.

Kystdirektoratet stillede spørgsmål vedr. materialet, som anvendes til at opbygge molen, da materialet beskrevet i sagsfremstillingen (dæklag med betonelementer) ikke stemmer overens med deres dialog med havnen, hvor genanvendt brudsten i dæklaget har været omtalt. Ydermere er Kystdirektoratet ikke bekendt med at ISPS-hegn skal placeres på molen.

Hirtshals Havn har oplyst, at det ændrede materialevalg er en teknisk tilretning for at genbruge materiale fra den nuværende mole. Derudover oplyser havnen, at der umiddelbart ikke opsættes ISPS-hegn, selvom dette står i miljøkonsekvensrapporten. Et hegn lignende det nuværende forventes opsat for at undgå offentlig adgang til molen.

Trafikstyrelsen vurderer, at de mindre tekniske ændringer ikke giver anledning til ændringer i styrelsens fastsatte vilkår.

Kystdirektoratet bemærkede, at dialogen med Hirtshals Havn indebærer en dialog med nedbrydning af 60 m. af Østmolen og ikke 80 m., som det fremgår af sagsfremstillingen.

Styrelsen gør opmærksom på nedbrydning af 80 m. er det projekt, som har været behandlet. Hirtshals Havn har oplyst at 60 m. er minimum for at opnå den tilstrækkelige funktion, men at 80 m. vil give yderligere fleksibilitet for evt. ændrede forhold.

Styrelsens tilladelse vil kunne anvendes til 80 m., men da Østmolen ejes af Kystdirektoratet vil det endelige antal meter skulle afklares mellem Hirtshals Havn og Kystdirektoratet. Styrelsens tilladelse vil kunne anvendes til nedbrydning af 60 m. uden behov for anmeldelse af ændringer.

Kystdirektoratet har fremsat flere bemærkninger vedr. arbejdsområder til projektet. Det vedrører anvendelsen af de indre moler til arbejdsarealer, som er ejet af Kystdirektoratet og anvendelse af stranden ved Vestmolevej, hvor en rørledning til vandindtag findes og en råstof-indvindingstilladelse er gældende.

Hirtshals Havn oplyser, at Kystdirektoratets moler ikke vil blive inddraget til arbejdsareal. Angående råstofindvinding på stranden kan det oplyses, at emnet er nævnt i miljøkonsekvensrapportens afsnit 5.7. indvindingen anvendes af Hjørring Kommune, som har oplyst, at der



tages hensyn til havnens planer, og at tilladelsen til indvinding af sand fra stranden ved Vestmolen ikke vil blive anvendt, mens anlægsarbejdet pågår.

Angående rørledningen til vandindtag, som er etableret af Akvariet Nordsøen oplyses det, at indtaget ikke længere er i drift, da et nyt i sydgående retning er etableret. Ydermere er anlægsarbejdet afstemt på forhånd med Akvariet Nordsøen mhp. ikke at påvirke deres saltvandsindtag.

Trafikstyrelsen vurderer ikke disse bemærkninger giver anledning til ændringer i de fastsatte vilkår.

Slutteligt bemærker Kystdirektoratet, at deres tilladelse til nyttiggørelse af sediment fra havsiden af kystprofilen ikke er behandlet som en kumulativ effekt i miljøkonsekvensrapporten under kumulative påvirkninger.

Hirtshals Havn har bemærket, at en væsentlig kumulativ påvirkning på sedimenttransport ikke forventes i forbindelse med den nævnte tilladelse. Vurderingen er baseret på, at der primært er tale om sand, som allerede er aflejret på land, og som dermed i forvejen må anses for at være udtaget af det aktive sedimenttransportbudget langs kysten.

Trafikstyrelsen vurderer ikke, at dette giver anledning til ændringer i styrelsens vilkår, men gør opmærksom på en koordinering mellem Hirtshals Havn og Kystdirektoratet forventes i forbindelse med anvendelsen af styrelsens tilladelse samt Kystdirektoratet eventuelle indvinding af sand i området.

### **Partshøring i perioden 17-24 marts 2026**

Trafikstyrelsen havde en revideret tilladelse til projektet i partshøring ved Hirtshals Havn og Kystdirektoratet i perioden d. 17-24 marts 2026. begge parter har indsendt høringssvar, som der redegøres for i dette afsnit.

Hirtshals Havn har haft enkelte tekniske bemærkninger til afsnittet "Begrundelsen for afgørelsen" hvilket har medført mindre ændringer for at fremme forståelsen.

Kystdirektoratet har bemærket at de anførte driftsperioder i tilladelsens afsnit "Sagsfremstilling" ikke stemmer overens med de vilkår som ligger i Region Nordjyllands tilladelse til Kystdirektoratet vedr. erhvervsmæssige råstofindvinding på strandarealet langs Vestmolevej. Denne tilladelse indebærer også et sikkerhedsområde over anlæg til vandindtag som skal tages i betragtning. Kystdirektoratet bemærker disse forhold skal afklares med Region Nordjylland således at havnens aktiviteter ikke har påvirkning på Kystdirektoratets tilladelse.

Trafikstyrelsen bemærker hertil at Hirtshals Havn skal kontakte Region Nordjylland mhp. at sikre at havnens aktiviteter ikke har nogen effekt på Kystdirektoratets tilladelse til råstofindvinding i området. Anlægsaktiviteter i det givne område kan ikke starte før dette er afklaret. Dette fremgår af styrelsens vilkår 15.

Kystdirektoratet bemærker endvidere at tilladelsen til at indvinde sand til kystbeskyttelsen, i det område hvor arbejdspladsen planlægges placeret, er til Kystdirektoratet som primær bruger.

Trafikstyrelsen forudsætter at i det tilfælde at Kystdirektoratet får behov for at indvinde sand på stranden i den periode hvor havnen har arbejdsplads i området, vil Hirtshals Havn i dialog med Kystdirektoratet skulle undersøge alle rimelige løsninger for at Kystdirektoratet fortsat



kan anvende deres tilladelse. Hirtshals Havn har i denne forbindelse oplyst at indvinding vurderes muligt på den sydlige delstrækning samtidig med at arbejdsområdet opretholdes.

Trafikstyrelsen vurderer at partshøringen giver anledning til ændringer i styrelsens vilkår med et nyt vilkår 15.

### **Offentliggørelse**

Afgørelsen vil blive offentliggjort på Trafikstyrelsens hjemmeside i henhold til § 28 i bekendtgørelse nr. 517 af 24. marts 2021 om vurdering af virkning på miljøet (VVM) af projekter vedrørende erhvervshavne og Københavns Havn samt om administration af internationale naturbeskyttelsesområder og beskyttelse af visse arter for så vidt angår anlæg og udvidelse af havne.

### **Klagevejledning**

Afgørelser truffet i henhold til Havneloven og bekendtgørelse om vurdering af virkning på miljøet af projekter vedrørende erhvervshavne og Københavns Havn samt om administration af internationale naturbeskyttelsesområder og beskyttelse af visse arter for så vidt angår anlæg og udvidelse af havne kan ikke påklages til transportministeren eller anden administrativ myndighed, jf. § 28 i Trafikstyrelsens delegationsbekendtgørelse<sup>2</sup>.

Med venlig hilsen

Tobias Marinus Søgaard

Fuldmægtig

Trafikstyrelsen

---

<sup>2</sup> Bekendtgørelse nr. 34 af 15/01/2025 om Trafikstyrelsens opgaver og beføjelser, klageadgang og kundgørelse af visse af Trafikstyrelsens forskrifter