

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

Dato: 26-06-2013  
Sagsnr.: 2022-095918  
Sagsbehandler: louj

## Tilladelse til projektændring vedr. indbygning af opgravet sediment indenfor perimeteren af Lynetteholm samt ændring af den nordlige perimeter langs Kronløbet fra spunsvæg til stendæmning

Trafikstyrelsen har den 23. september 2022 modtaget ansøgning fra By & Havn om tilladelse til at foretage to projektændringer ifm. etablering af Lynetteholm.

Projektændringerne omhandler:

- Indbygning af opgravet sediment ved indbygning indenfor perimeteren af Lynetteholm. (I foråret 2022, efter klapping af materiale i forbindelse med etablering af Fase 1, blev det aftalt mellem regeringen og forligskredsen bag Lynetteholm, at yderligere opgravet havbundsmateriale ikke skal klappes, men indbygges i Fase 1, der står klar i 2023.)
- Ændring af den nordlige perimeter langs Kronløbet fra spunsvæg til stendæmning.

Trafikstyrelsen er myndighed for ændringer eller udvidelser af Lynetteholm, jf. § 4 stk. 1 i Lov om anlæg af Lynetteholm<sup>1</sup>. Jf. § 4 stk. 3 i Lov om anlæg af Lynetteholm<sup>1</sup> finder reglerne i VVM-bekendtgørelse for havne<sup>2</sup> anvendelse.

By & Havn har anmodet om, at projektændringerne skal undergå en miljøkonsekvensvurdering uden screeningsafgørelse jf. § 5 stk. 4 VVM-bekendtgørelse for havne<sup>2</sup>.

Der er blevet udarbejdet et afgrænsningsnotat, som har været i myndighedshøring i perioden 14. december 2022 til 4. januar 2023 samt en supplerende miljøkonsekvensrapport, som har været i offentlig høring i perioden 31. marts til 8. maj 2023. Indkomne høringssvar og bemærkninger hertil er sammenfattet i et høringsnotat. Høringsnotatet er vedlagt afgørelsen som Bilag.

---

<sup>1</sup> LOV nr. 1157 af 11/06/202, Lov om anlæg af Lynetteholm

<sup>2</sup> BEK nr. 517 af 24/03/2021, Bekendtgørelse 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 (VVM-bekendtgørelse for havne)



## Trafikstyrelsens afgørelse

Trafikstyrelsen meddeler herved tilladelse til indbygning af opgravet sediment indenfor perimetren af Lynetteholm samt ændring af den nordlige perimeter langs Kronløbet fra spunsvæg til stendæmning i overensstemmelse med den udarbejdede miljøkonsekvensrapport, og på de vilkår, som fremgår nedenfor.

Miljøkonsekvensrapporten dokumenterer, at projektændringerne kan foretages uden væsentlig indvirkning på miljøet. Samlet konkluderes det i den supplerende MKR at de planlagte projektændringer ikke vil resultere i væsentlige ændringer af påvirkningerne for de vurderede "miljøemner" i forhold til vurderingen som blev udført i MKR 2020.

Endeligt meddeler Trafikstyrelsen, at der ikke skal udarbejdes Natura 2000-konsekvensvurdering af projektet.

### Tilladelse 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.

Projektændringerne er desuden omfattet af de fastsatte vilkår for såvel anlæg- som driftsfase i Implementeringsredegørelsen<sup>3</sup>.

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.

## Begrundelse

Trafikstyrelsen har ved afgørelsen om at give tilladelse til projektændringen lagt vægt på, at de samlede ændringer vurderes at være overvejende positive, og at ændringerne kan indeholdes inden for vurderingerne, som blev udført i MKR 2020 med tilhørende rapporter.

Trafikstyrelsen har i sin afgørelse om, at der ikke skal udarbejdes en Natura 2000-konsekvensvurdering i henhold til nærtliggende Natura 2000-områder samt bilag IV-arter, lagt vægt på, at projektændringerne udføres således, at det på forhånd kan afvises, at ændringerne medfører påvirkninger af arter eller naturtyper på udpegningsgrundlaget eller bevaringsmålsætningerne herfor samt påvirke strøm- og vandkvalitet indenfor de omkringliggende Natura 2000-områder.

## Retsgrundlag

Trafikstyrelsen er myndighed for ændringer af Lynetteholm, jf. § 4 i lov om anlæg af Lynetteholm<sup>1</sup>. Styrelsen skal således give tilladelse til disse ændringer.

Tilladelse er meddelt i henhold til § 4 stk. 2 i lov om anlæg af Lynetteholm<sup>1</sup>.

Afgørelsen om, at der ikke skal udarbejdes Natura 2000-konsekvensvurdering af projektet er truffet jf. § 13 i VVM-bekendtgørelse for havne<sup>2</sup>.

---

<sup>3</sup> Transportudvalget 2020-21, L 220 Bilag 32, Lov om anlæg af Lynetteholm, Implementeringsredegørelse

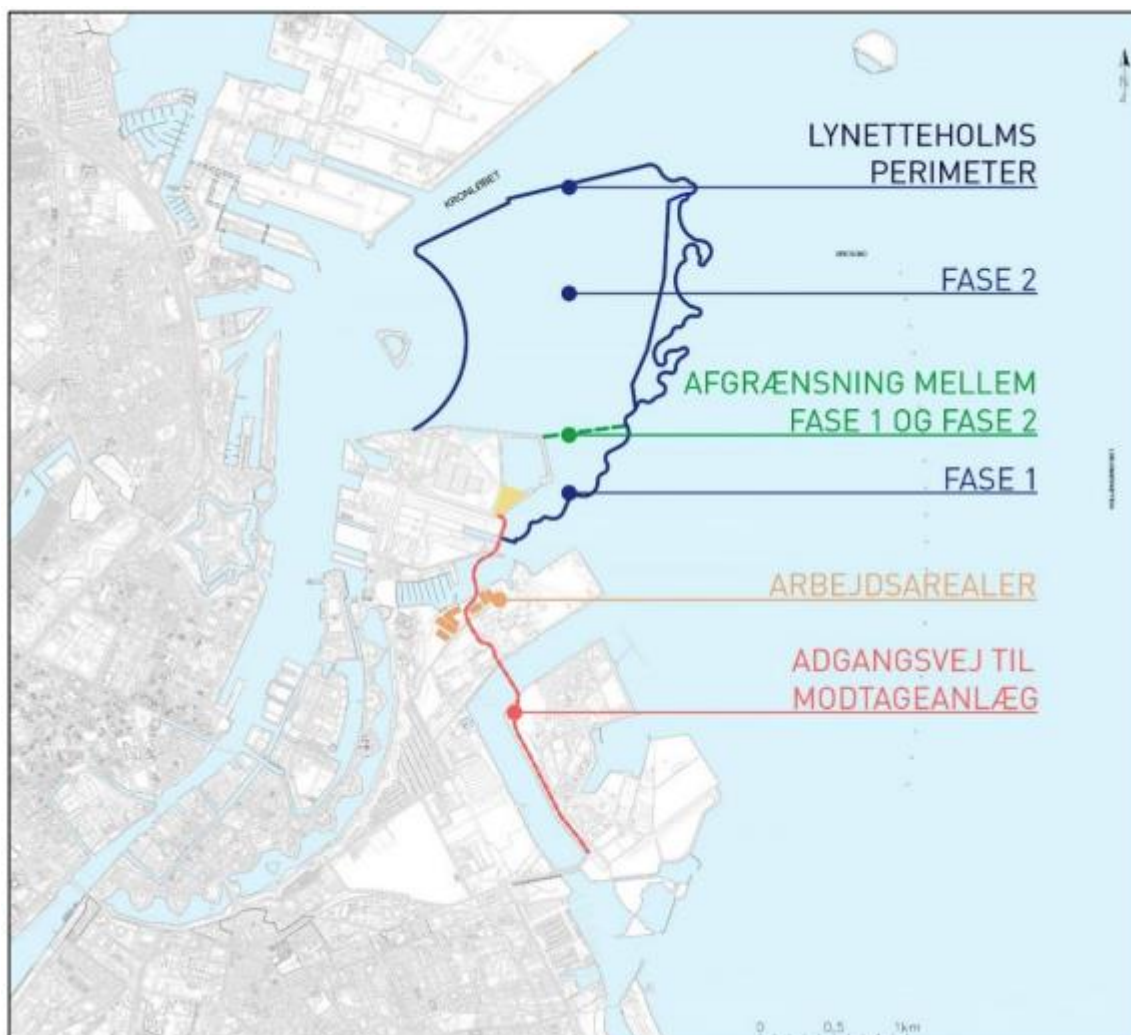


## Sagsfremstilling

Projektændringerne omfatter de, af forligskredsen bag Lynetteholm, aftalte ændringer i placering af opgravet havbundsmateriale, samt ændring af den nordlige perimeter mod Kronløbet fra spunsvæg til stendæmning.

I foråret 2022, efter klappning af havbundsmateriale i forbindelse med etablering af Fase 1 (se figur 1), blev det aftalt mellem regeringen og forligskredsen bag Lynetteholm, at yderligere opgravet havbundsmateriale ikke skal klappes, men nyttiggøres ved indbygning indenfor Fase 1 perimeteren, dvs. den sydligste del af Lynetteholm, der forventes at stå klar i 2023.

Lynetteholms samlede areal bliver på ca. 275 hektar. Etableringen af arealet er opdelt i to faser - Fase 1 og Fase 2 - hvor Fase 2 kommer til at udgøre det største landområde, mens Fase 1 udgør ca. 20 hektar.



Figur 1: Illustration af Lynetteholmprojektet.

I forbindelse med etableringen af perimeteren omkring Lynetteholm bortgraves der blød havbund, for at forbedre funderingsforholdene for dæmningen, der udgør perimeteren for

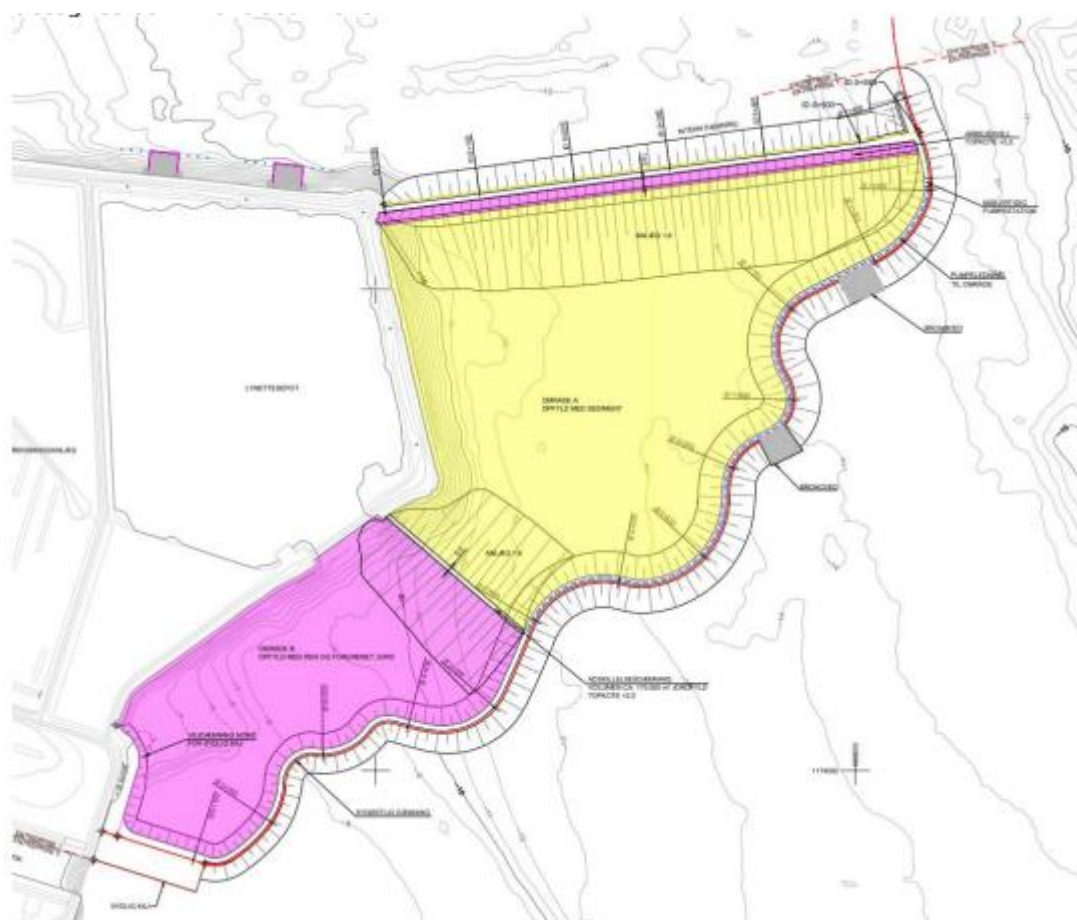


Lynetteholm. Den andel af det opgravede blødbundsmateriale, som består af Klasse A-sediment (dvs. forurenede mindre end nedre aktionsniveau) jf. klapvejledningen, var i det oprindelige projekt planlagt klappet på to klappladser i det sydlige Øresund ud for Køge Bugt.

I foråret 2022, efter klappning af materiale i forbindelse med etablering af Fase 1, blev det imidlertid aftalt mellem regeringen og forligskredsen bag Lynetteholm, at yderligere opgravet havbundsmateriale ikke skal klappes, men i stedet nyttiggøres ved indbygning i Fase 1.

Figur 2 viser, hvor det opgravede materiale forventes indbygget indenfor Fase 1 perimeteren, og der er vist en foreløbig placering af to indbringningskajer.

Opgravet havbundsmateriale, der er mere forurenede end klapvejledningens øvre aktionsniveau (Klasse C-sediment), forudsættes uændret deponeret i Lynettepotet, som anført i MKR 2020.



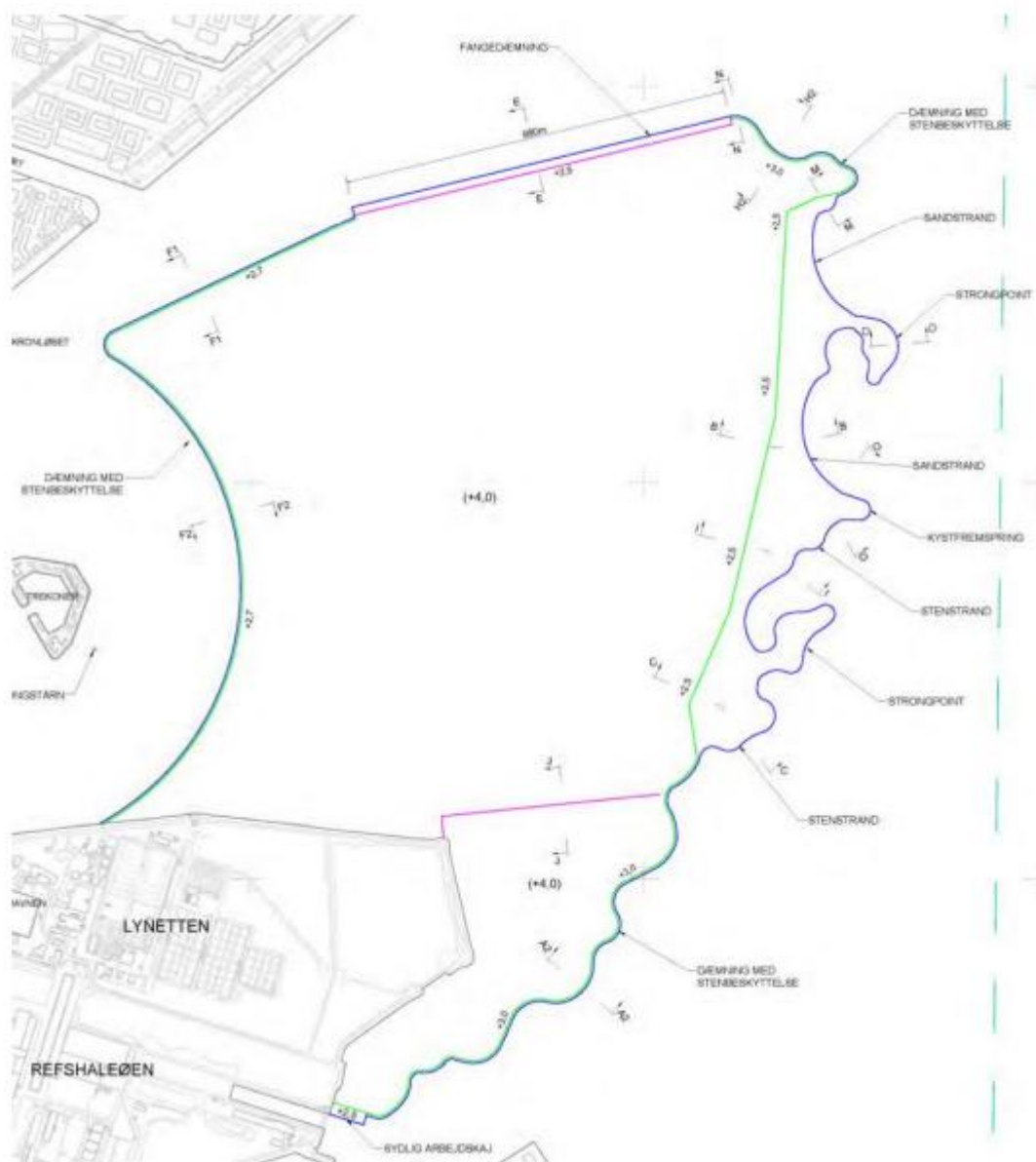
Figur 2: Detailkort over Fase 1. Med gult er vist område A, hvor det afgravede havbundsmateriale forventes indbygget og nyttiggjort. (Det lille område bliver opfyldt med ren og forurenede overskudsjord). Der etableres 2-3 indbringningskajer, "brohoveder", og en foreløbig placering er vist med gråt.

Ændringen betyder, at en del af de miljøkonsekvenser, der var forudset som følge af klappningen i den sydlige del af Øresund ud for Køge Bugt, ikke finder sted, men at der i stedet vil være konsekvenser af materialets udnyttelse ved indbygning i Fase 1, der skal vurderes.

Perimeteren omkring Lynetteholm var oprindeligt planlagt bygget som en blanding af stendæmninger og spunsvægge, hvor afgrænsningen mod nord mod Kronløbet var planlagt som en dobbelt spunsvæg (se pink linje på figur 3). Hele perimeteren planlægges nu at blive etableret

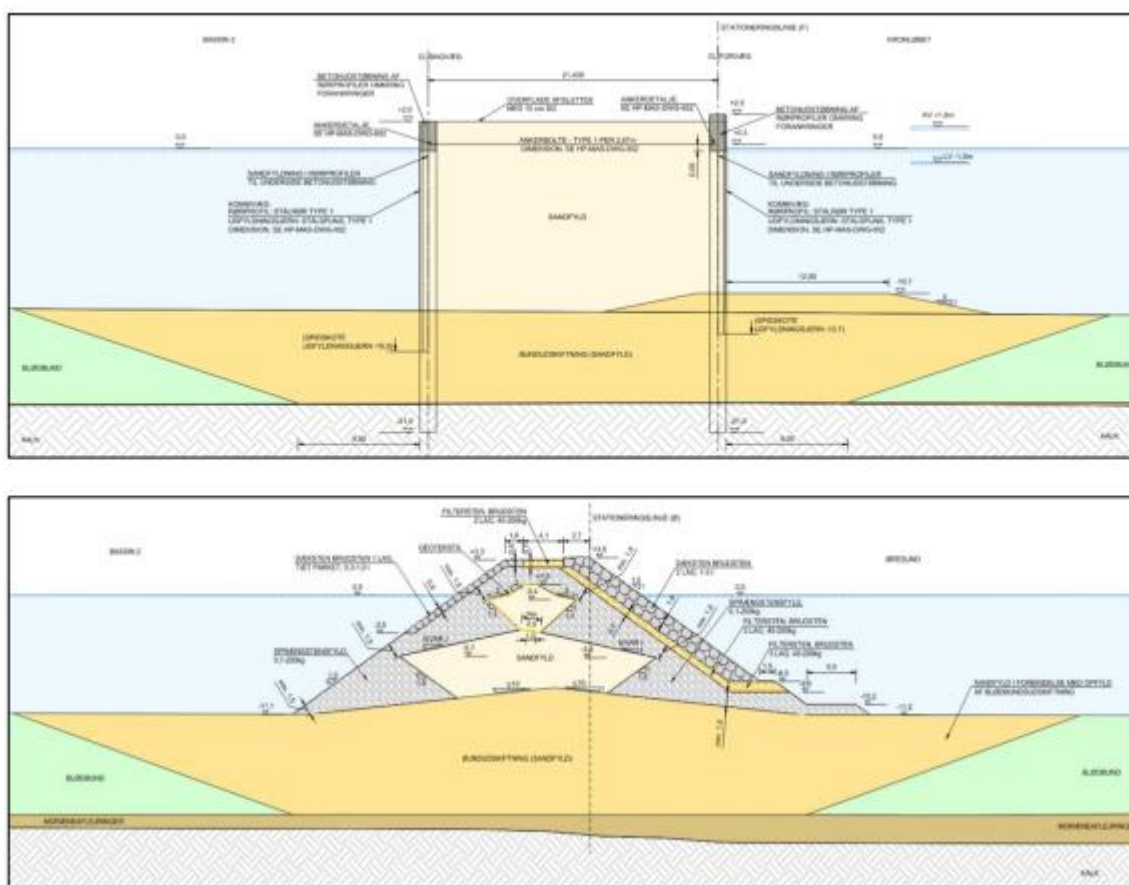


med stendæmninger. Det betyder, at importeret stål erstattes med sten, grus og sand fra Skandinavien. Den bredere profil af stendæmningen betyder, at der skal graves mere blød bund væk, som iht. Klapvejledningen kommer i Lynette depotet eller indbygges i fase 1, alt efter forureningsgraden. De to dæmningstyper er vist på figur 4.



Figur 3: Oversigtskort over Lynetteholms perimeter og oprindelige konstruktionstyper. Blå: Middelvandspejl. Pink: Spunskonstruktion. Grøn: Klimasikringslinje. Stiplet grå: Overgang mellem konstruktion og eksisterende havbund.





Figur 4: Tværsnit af dæmninger. Øverste panel viser den oprindelig planlagte dobbelte spunsvæg mod nord langs Kronløbet. Skala: 1:200. Nederste panel viser den type stendæmning som spunsvæggen ønskes erstattet med, og som anvendes i resten af perimeteren omkring Lynetteholm. Skala: 1:250.

Der vil ikke være nye aktiviteter i driftsfasen, som konsekvens af projektændringerne.

Indbygningen af havbundsmateriale i Fase 1 kan potentielt have konsekvenser ud over anlægsfasen ved udsivningen af indholdsstoffer. Tilsvarende vil ændringen fra spunsvæg til stendæmning langs kronløbet resultere i permanente (positive) konsekvenser for bølgeklima og sejlads.

Som ved hovedprojektet betyder projektændringen, at der graves og spildes sediment, der både omfatter det relativt tynde, men mest forurenede overfladelag, og de dybereliggende uforurenede lag. De uforurenede eller svagt forurenede lag udgør størstedelen af det opgravede og dermed af det spildte materiale. Det betyder, at det spildte og spredte sediment, som gennemsnit har en lavere koncentration af miljøfarlige stoffer end det eksisterende overfladesediment i nærområdet, der påvirkes af sedimentspild. Gravespildet består af en blanding af 20 % forurenede og 80% lettere forurenede eller uforurenede materiale. Det vil sige, at når det spildte og spredte sediment efterfølgende opblandes i det eksisterende sediment ved bioturbation, vil der ske en fortynding eller tildækning af det eksisterende forurenede overfladesediment med et væsentligt renere materiale og dermed er der en mindre belastning af bundfauna og øvrig biota. Dette princip gælder for alle de miljøfarlige forurenende stoffer, der findes i det spildte overfladesediment, og der er således ingen risiko for en forøget ophobning i sediment eller biota i de omkringliggende områder.



Den forurenede del af sedimentet deponeres på land i Lynettedepotet, mens den uforurenede og lettere forurenede del nyttiggøres i bassin A i Fase 1. Selvom det rene og lettere forurenede sediment nu ikke skal klappes, foretages sondringen stadig på basis af kriteriet for øvre aktionsniveau i klapvejledningen. Det spildte sediment, som gennemsnit, vil have et væsentligt lavere indhold af forurenende stoffer end overfladesedimentet, og at det indbyggede sediment og dermed det udledte overskudsvand vil komme fra en blanding af uforurenede og svagt forurenede sediment. Det vil derfor ikke betyde en forøget belastning af biota med miljøfarlige forurenende stoffer, herunder metallerne bly, cadmium, kviksølv, og de organiske forureninger nonylphenol, BDE, antracen og methylnaphthalener.

Trafikstyrelsen vurderer på baggrund af MKR 2020, supplerende MKR og ovenstående at det kan afvises at der vil være en påvirkning som følge af projektændringerne.

Trafikstyrelsen vurderer, at projektændringen ikke giver anledning til ændring i de tidligere ansøgte udledningskoncentrationer for årligt udledte mængder på stofniveau, vandmængde, samt maksimumkoncentrationer.

Trafikstyrelsen vurderer projektændringerne ikke vil resultere i en tilførsel af en nonylphenol og antracen i forhøjede koncentrationer.

På denne baggrund er det Trafikstyrelsens vurdering, at den supplerende MKR i tilstrækkelig grad indeholder en vurdering af projektændringens påvirkning med miljøfarlige forurenende stoffer, der samlet set godtgør, at projektændringerne hverken i sig selv eller i kumulation med andre projekter medfører en forringelse af tilstanden af målsatte vandområder eller indebærer en risiko for, at der ikke sker mål opfyldelse i vandområderne.

Det er således styrelsens vurdering, at projektændringen er i overensstemmelse med reglerne i vandrammedirektivet og indsatsbekendtgørelsen. Styrelsen bemærker endvidere, at den supplerende MKR er udarbejdet under inddragelse af høringsudkastene til vandområdeplanerne 2021-2027, som ikke forelå på tidspunktet for udarbejdelsen af MKR 2020.

Trafikstyrelsen bemærker endvidere at nonylphenol og antracen vil blive inddraget i den fremtidige overvågning for at sikre dette jf. implementeringsredegørelsens vilkår 5.1.

Miljøministeriet og Miljøstyrelsen har i henholdsvis vilkår 6 og 7 i Implementeringsredegørelsen fastsat vilkår for udledning i anlægs- og driftsfase.

Den forventede tidsplan for Fase 1 og Fase 2 for anlægsarbejderne med de supplerende ændringer er følgende:

- Fase 1: Anlagt/anlægges fra K1 2022 til K1 2023 (begge inkluderet). Derved forventes fase 1 klar til at modtage jord fra start K2 2023.
- Fase 2: Anlægges fra K4 2023 til K1 2026 (begge inkluderet). Derved forventes fase 2 klar til at modtage jord fra start K2 2026.

Blødbundsafgravningen til Fase 2 er ligesom hele tidsplanen endnu ikke endeligt fastlagt, men forventes at ske i K4 2023 og K1 2024 for den østlige og vestlige perimeter, samt i K4 2024 og K1 2025 for den nordlige perimeter. Umiddelbart efter blødbundsafgravningen er afsluttet kan anlæg af selve dæmningskonstruktionerne igangsættes.



## Natura 2000-områder og bilag IV arter

Nærmeste Natura 2000-område er område nr. 142 "Saltholm og omkringliggende hav" bestående af habitatområde nr. 126 og Fuglebeskyttelsesområde nr.110. Natura 2000-området er beliggende ca. 4,9 km fra projektområdet. Dernæst er Natura 2000-område nr.143 "Vestamager og havet syd for" bestående af habitatområde nr. 127 og Fuglebeskyttelsesområde nr. 111 beliggende ca. 7,3 km fra projektområdet.

Natura 2000-område nr. 142 omfatter øerne Saltholm og Peberholm. Området er udpeget for at beskytte de store, sammenhængende arealer af strandenge og lavvandede havområder samt de dertil knyttede bestande af yngle- og trækfugle samt sæler. Det gældende udpegningsgrundlag for Natura 2000-område nr. 142 udgøres af følgende naturtyper og arter for habitatområdet; sandbanke (1110), bugt (1160), lagune (1150), rev (1170), enårig strandengsvegetation (1310), strandeng (1330) og kalkoverdrev (6210), marsvin (1351), gråsæl (1364), spættet sæl (1365) og følgende fugle for fuglebeskyttelsesområdet; skarv, grågåås, skeand, krikand, havørn, vandrefalk, hjejle, brushane, fjordterne, rovterne, knopsvane, bramgåås, pibeand, edderfugl, rørhøg, klyde, alm. ryle, dværgterne, havterne, mosehornugle. I forbindelse med udarbejdelse af MKR 2020 er der udarbejdet en væsentlighedsvurdering for Natura 2000-områderne nr. 141, 142, 143 og 144. I den supplerende MKR har undersøgt projektændringerens påvirkning på Natura 2000-områderne nr. 141, 142, 143 og 144 for emnerne fysisk forstyrrelse – undervandsstøj, frigivelse af sedimenter i vandsøjlen, frigivelse af forurenende stoffer i vandsøjlen, frigivelse af næringstoffer i vandsøjlen og emission til luft.

Det vurderes i den supplerende MKR, at de planlagte projektændringer ikke resulterer i væsentlige ændringer af påvirkningerne af vandkvaliteten, hverken under anlæg eller drift af Lyntteholm i forhold til vurderingen som blev udført i MKR 2020. I den supplerende MKR beskrives der at udledningen af næringsstoffer fra anlægs- og driftsfasen vil blive udlignet ved kompenserende foranstaltninger, som fastlagt i implementeringsredegørelsen til anlægsloven. Udledning af forurenende- og miljøfremmede stoffer i anlægs- og driftsfasen vurderes i MKR at være lille.

Trafikstyrelsen vurderer på baggrund af væsentlighedsvurderingen, MKR 2020 og supplerende MKR at projektændringerne ikke vil medføre en væsentlig påvirkning af de udpegede terrestriske og marine naturtyper, marine pattedyr, fugle samt strøm- og vandkvalitet indenfor de omkringliggende Natura 2000-områder. Det afvises at udpegningsgrundlaget vil blive væsentligt påvirket, som følge af projektændringerne.

Trafikstyrelsen vurderer på baggrund af væsentlighedsvurderingen, MKR 2020 og supplerende MKR at projektændringerne at det kan afvises at projektændringerne vil medføre væsentlige negative påvirkninger af arter eller naturtyper på områdernes udpegningsgrundlag eller bevaringsmålsætninger for Natura 2000-område; N141, N142, N143, og N144.

Påvirkningen af bilag IV arter er undersøgt i MKR 2020 og i den supplerende miljøkonsekvensrapport. Projektændringerne medfører ikke at individer fanges og projektområdet er ikke yngle- eller rasteområde for marsvin. Projektområdet vurderes heri ikke at have særlig betydning i fødegrundlaget for marsvin. Projektændringen indeholder ubetydelige ændringer i undervandsstøj som følge af øget sejlads med anlægsfartøjer og anlæg af en stenkastning. Marsvin, som kan opholde sig i området, er udsat for en ubetydelig støjpåvirkning af lav intensitet og kort varighed. Der er tale om en midlertidig og reversibel påvirkning, hvor marsvin kan vende tilbage efter aktiviteternes ophør.





Trafikstyrelsen vurderer på baggrund af MKR 2020 og supplerende miljøkonsekvensrapport at projektændringerne således ikke vil medføre en væsentlig påvirkning af bestanden af marsvin eller en forringelse af den økologiske funktionalitet af marsvins yngle- og rasteområder.

Trafikstyrelsen har i forbindelse med sagens behandling forelagt miljøkonsekvensrapporten for Søfartsstyrelsen, Fiskeristyrelsen, Naturstyrelsen, Kystdirektoratet, Erhvervsstyrelsen, Miljøstyrelsen, Energistyrelsen, Slots- og Kulturstyrelsen, Beredskabsstyrelsen, Forsvarsministeriets Ejendomsstyrelse, Københavns Kommune, HOFOR, Energinet, Dansk Ornitologisk Forening, Danmarks Naturfredningsforening, Friluftsrådet, Ejendomsforeningen Danmark, Fritidshusejernes Landsforening, Vikingeskibsmuseet og de svenske myndigheder ifm. ESPOO.

Miljøkonsekvensrapporten har endvidere været offentliggjort på Trafikstyrelsens hjemmeside i perioden 31. marts til 8. maj 2023.

Indkomne høringssvar og bemærkninger er nærmere beskrevet og behandlet i vedlagte "Høringsnotat".

### **Offentliggørelse**

Afgørelsen vil blive offentliggjort på Trafikstyrelsens hjemmeside i henhold til § 28 i bekendtgørelse nr. 517 af 24/03/2021 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**

Afgørelsen, som er truffet i henhold til lov om anlæg af Lynetteholm<sup>1</sup>, kan ikke kan ikke indbringes for anden administrativ myndighed, jf. § 4 stk. 4 i lov om anlæg af Lynetteholm<sup>1</sup>.

Søgsmål til domstolsprøvelse af afgørelser efter denne lov skal være anlagt, inden 6 måneder efter at afgørelsen er meddelt adressaten eller offentliggjort jf. § 24 i lov om anlæg af Lynetteholm.

Med venlig hilsen

Louise Jacobsen  
Fuldmægtig

### **Bilag**

Bilag 1: Høringsnotat

### **Kopi**

Kopi til ovennævnte høringsparter