

Trafikstyrelsen

Carsten Niebuhrs Gade 43
1577 København V
Att.: Nanna Zangrando Vestergaard

Sendt til: nave@trafikstyrelsen.dk

Udviklingsselskabet By & Havn I/S
Nordre Toldbod 7
1259 København K

Tel. 3376 9800
www.byoghavn.dk
info@byoghavn.dk

CVR nr. 30823702
EAN nr. 5798009800107

Anmeldelse om projektændring til Lynetteholm – Anlæg af ny arbejdskaj

Baggrund

By & Havn anlægger Lynetteholm med hjemmel i lov om anlæg af Lynetteholm¹ (herefter "Anlægsloven"). I henhold til Anlægslovens § 3, skal projektet gennemføres indenfor rammerne af de udførte miljøkonsekvensrapporter² og implementeringsredegørelsen³.

By og Havn skal anmelde ændringer og udvidelser af Lynetteholm-projektet, der kan være til skade eller væsentlig skade for miljøet til Trafikstyrelsen, og ændringerne eller udvidelserne kræver en tilladelse fra Trafikstyrelsen, jf. anlægslovens § 4.

Anmeldelse til Trafikstyrelsen

By & Havn anmelder hermed en projektændring af Lynetteholm til Trafikstyrelsen til behandling efter de almindelige forvaltningsretlige regler. Projektændringen vedrører etablering af en ny arbejdskaj på Lynetteholms nordlige perimeter. Arbejdskajen skal primært anvendes som brokaj for skibe, der transporterer mellemlagret jord fra Ydre Nordhavn til Lynetteholm.

Af lovbemærkningerne til Anlægsloven, de udførte miljøkonsekvensrapporter og implementeringsredegørelsen⁴ er det forudsat, at mellemlagret jord i Ydre Nordhavn, over en periode på op til tre år, vil blive sejlet over Kronløbet med pram til nyttiggørelse i Lynetteholms driftsfase. Sejlads af jord er set som en kombinationsløsning sammen med lastbilstransport af jord⁵ for at reducere lastbilstransporter gennem København og reducere CO₂-udledninger.

Til dette formål ønsker By & Havn, at der skal etableres en ny arbejdskaj på Lynetteholms nordlige perimeter, se figur 1.

¹ Lov nr. 1157 af 11. juni 2021 om anlæg af Lynetteholm

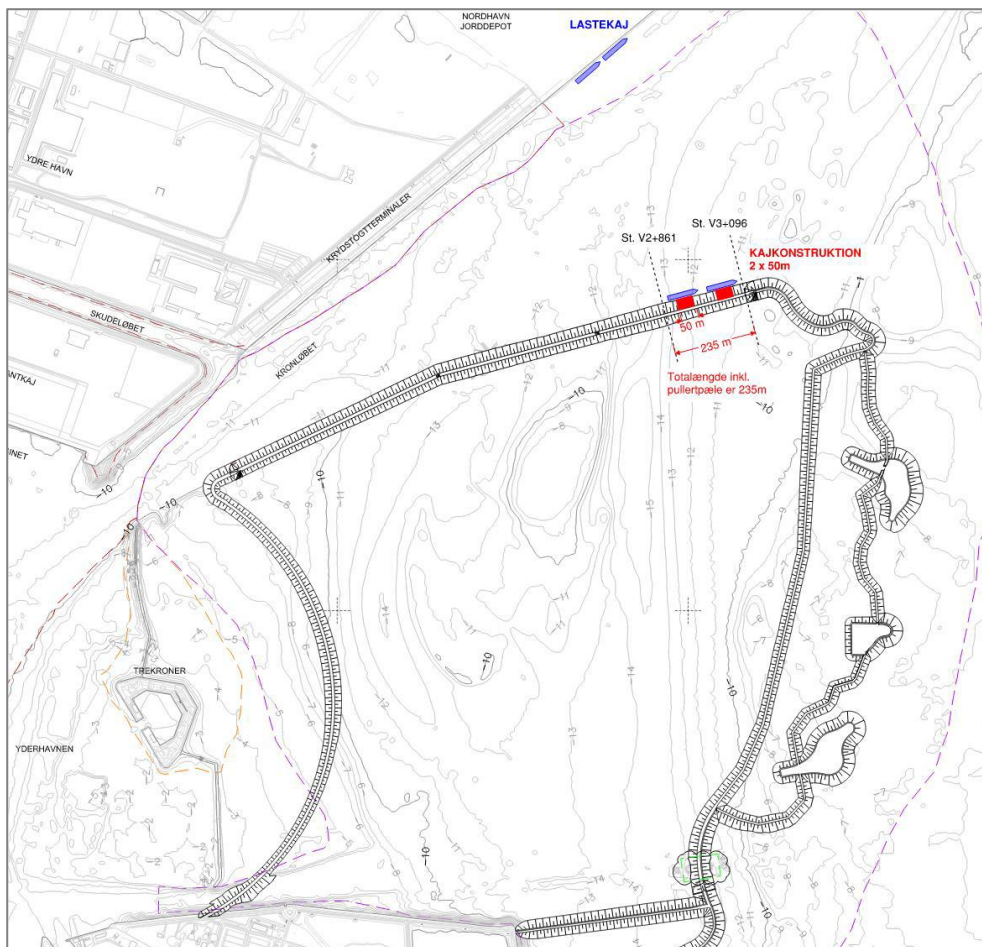
² Miljøkonsekvensrapport om anlæg af Lynetteholm, 24. november 2020, Tillæg om uddybning af sejlrunde og klappning af havbundsmateriale, 21. december 2020 og Tillæg om vandplaner, Danmarks Havstrategi og uddybning af sejlrunde, 31. marts 2021.

³ Lov om anlæg af Lynetteholm, Implementeringsredegørelse, juni 2021

⁴ Afsnit 2.7

⁵ Bemærkningerne til anlægsloven afsnit 7.15.2.

S-20210608-0740
D-20250704-210421



Figur 1: Placeringer af arbejdskajen på Lynetteholmens nordlige perimeter

Arbejdskajen vil hovedsageligt blive anvendt til at modtage jord sejlet fra Ydre Nordhavn, modtagelse af sten til molebyggeri på Lynetteholm og som permanent havnekonstruktion, når jordopfyldet af Lynetteholm er færdigt. Levetiden for den permanente kajkonstruktion er fastsat til 50 år. Det forventes, at dele af kajudstyret skal udskiftes i løbet af konstruktionens levetid, ligesom der vil være behov for løbende drift og vedligeholdelse.

Det forventes, at arbejdskajen projekteres med start i september 2025 og derefter anlægges i perioden frem til forventet ibrugtagning i september 2026.

By & Havns rådgiver, Rambøll, har udarbejdet en rapport om de miljømæssige vurderinger af etablering af arbejdskajen af 1. juni 2025, der er vedlagt som Bilag 1. By & Havns entreprenør for anlæg af Lynetteholm har udarbejdet en teknisk beskrivelse af etablering af arbejdskajen, der er vedlagt som Bilag 2. I det følgende beskrives uddrag af bilagene.

Anlæg af ny arbejdskaj

Arbejdskajen opdeles i to brokajer (pæledæk) på hver 51,5 meter, med en total længde inkl. pullertpæle på 235 meter, der er placeret på Lynetteholm nordlige perimeter. Konstruktionen inkluderer nedramning af stål-pæle, hvorefter betonelementer monteres. Pæle rammes gennem bundudskiftningen, der allerede er foretaget i forbindelse med molebyggeriet, og ned til moræneaflejringer. Derved skal der ikke arbejdes i havbund, som ikke allerede er omfattet af Lynetteholmens Fase 2.

Pæledækskonstruktionen består af 48 stk. stålpæle (+4 stk. anstødspæle og 3 stk. pullertpæle), 48 stk. pilecaps, 28 stk. beton dækelementer og 4 stk. beton adgangsrampeelementer. Betonelementerne sammenstøbes efter montage.

Drift og sejlads

Sejlruten fra Ydre Nordhavn til den nye arbejdskaj på Lynetteholm vil gå på tværs af Kronløbet. Sejladsen skal ske efter almindelige sejladsregler og med hensyn til krydsende trafik. Jordtransporten med sejlads forventes at strække sig fra september 2026 frem til 2029.

For at tømme mellemlagret jord i Ydre Nordhavn inden for den planlagte tidsramme skal der dagligt transporteres 10.000 tons jord. For at opnå denne kapacitet kræver det, at to skibe – med en kapacitet på hhv. 4.000 og 6.000 tons – arbejder i døgn-drift, hvor de to skibe forventes at passere Kronløbet to gange pr. døgn, hhv. morgen og aften. Skibene lastes i Ydre Nordhavn om natten (11 timer) og losses på den nye arbejdskaj om dagen (11 timer).

Afvanding på arbejdskajerne udføres enten ved, at overfladevand opsamles og udledes direkte til Lynetteholmbassinets, eller at overfladevand udledes til Kronløbet efter samme princip som ved Lynetteholms eksisterende sydlige kaj. Den endelige metode fastlægges i detailprojektet.

Miljømæssige forhold

Rambøll vurderer, at de primære miljøpåvirkninger ved etablering af arbejdskajen er støj over og under vandet i anlægsfasen i forbindelse med nedramning af pæle samt sejlads på tværs af Kronløbet i driftsfasen.

Det er Rambølls vurdering, at disse miljøpåvirkninger ikke vil overskride de forudsatte niveauer og udbredelser, der lå til grund for den oprindelige miljøkonsekvensrapport fra 2020.

Sejlads

I den oprindelige miljøkonsekvensrapport fra 2020 blev sejlads med jord vurderet ud fra en rute gennem den vestlige del af Kronløbet forbi Trekroner. Med den nye arbejdskajs placering vurderes den sejladsmæssige påvirkning at være væsentligt mindre end ved aktiviteter i det smallere, vestlige del af Kronløbet.

Arbejdsaktiviteter ved en nordlig arbejdskaj ændrer ikke den generelle vurdering fra den oprindelige miljøkonsekvensrapport. Den kortere rute på tværs af Kronløbet vurderes tilsvarende at kunne gennemføres uden yderligere påvirkning af sejladsforholdene.

Støj og vibrationer

Marsvin og sæler er de dyr i Øresund, som er mest følsomme over for undervandsstøj. Den væsentligste støjpåvirkning af marine pattedyr er impulsstøj ved ramning af spuns eller pæle. Støjudbredelsen i Øresund er tidligere blevet modelleret i forbindelse med den oprindelige miljøkonsekvensrapport under forudsætning af, at den østlige og nordlige perimeter blev udført med spunsvægge. Modellering af undervandsstøj viste, at støjgrænserne for marsvin og sæler ikke overskrides i det nærmeste Natura 2000-område, N142. På baggrund af dette kunne det afvises, at påvirkningen fra undervandsstøj i anlægsfasen ville medføre en væsentlig påvirkning af marine pattedyr.

Spunsvæggene er senere blevet erstattet af stendæmninger, hvor anlægsstøjen er væsentlig lavere. Ramning af pæle i forbindelse med anlæg af arbejdskajen ved

den nordlige perimeter vurderes ikke at overskride det modellerede *worst case* scenarie, som anlægsloven er baseret på.

Opsummering

By & Havn vurderer, at projektændringen om en ny arbejdskaj på Lynetteholms nordlige perimeter kan gennemføres indenfor rammerne af Anlægslovens § 1 og § 3.

Det er derudover vurderet, at det ikke kan udelukkes, at projektændringen kan være til skade på miljøet, men at påvirkningerne ligger indenfor miljøkonsekvensrapporten for Lynetteholm og ikke er væsentlige i henhold til væsentlighedskriteriet i VMM-bekendtgørelsen for havne.

By & Havn anmelder derfor projektændringen til Trafikstyrelsen i henhold til anlægslovens § 4, til behandling efter de almindelige forvaltningsretlige regler. Et ansøgningsskema i henhold til Havne-VVM-bekendtgørelsens § 5 stk. 2, er derfor ikke udfyldt⁶.

Trafikstyrelsen er velkommen til at kontakte By & Havn, hvis anmeldelsen giver anledning til spørgsmål.

Med venlig hilsen

Jonathan Lyngsø
Projektleder, Anlæg

BILAG

- Bilag I: Teknisk beskrivelse Etablering af arbejdskaj_rev.2
- Bilag II: LYNETTEHOLM arbejdskajer notat 1,2 - 01.07.2025