

By & Havn
Nordre Toldbod 7
1259 København K

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

Dato: 30-09-2025
Sagsnr.: 2025-260497
Sagsbehandler: LOUJ

Tilladelse til projektændring for Lynetteholm vedr. etablering af arbejdskaj

Trafikstyrelsen har 14-08-2025 modtaget ansøgning fra By & Havn om tilladelse til projektændring ifm. etablering af Lynetteholm. Projektændringen omhandler etablering af arbejdskaj langs den nordlige perimeter. Etablering af kaj ved fangedæmning langs den nordlige perimeter er allerede behandlet i miljøkonsekvensrapport 2020, supplerende miljøkonsekvensrapport 2021 og lov om anlæg af Lynetteholm¹.

Trafikstyrelsen er myndighed for ændringer eller udvidelser af Lynetteholm, jf. § 4 i lov om anlæg af Lynetteholm.

Trafikstyrelsen har den 26-06-2023 tilladt ændring af den nordlige perimeter langs Kronløbet fra spunsvæg til stendæmning. Som følge af denne tilladelse, er det nødvendigt at ændre metoden for etablering af arbejdskajen.

Trafikstyrelsen er myndighed for ændringer eller udvidelser af Lynetteholm, jf. § 4 i lov om anlæg af Lynetteholm.

Trafikstyrelsen skal behandle sagen efter § 4 stk. 2 i lov om anlæg af Lynetteholm.

Trafikstyrelsens afgørelse

Trafikstyrelsen meddeler herved tilladelse til etablering af arbejdskaj i overensstemmelse med ansøgningsmaterialet, miljøkonsekvensrapport 2020 og supplerende miljøkonsekvensrapport 2021 og på de vilkår, som fremgår nedenfor.

Miljøkonsekvensrapporten fra 2020 behandler de miljømæssige konsekvenser ved etablering af kaj ved fangedæmning langs den nordlige perimeter. Trafikstyrelsen har vurderet, at aktiviteterne som følge af projektændringen kan indeholdes i miljøkonsekvensrapporten 2020 og dermed ikke er omfattet af bilag 2, punkt 13 a, i VVM-bekendtgørelse for havne².

¹ LOV nr. 1157 af 11/06/2021 om anlæg af Lynetteholm

² BEK nr. 855 af 02/06/2025 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 havne¹



Endelig meddeler Trafikstyrelsen, at der ikke skal udarbejdes konsekvensvurdering af projektændringen.

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.
2. Der skal i forbindelse med evt. ramning/pilotering af spuns, pæle mv. anvendes afværgeforanstaltninger i form af soft start procedure i nødvendigt omfang.
3. Støj fra bygge- og anlægsaktiviteter, der gennemføres på søterritoriet, skal overholde de krav, der er fastsat af Københavns Kommune i "Bygge- og anlægsforskrift i København, februar 2024".
4. En meddelt tilladelse kan fortabes, såfremt nogle af de for tilladelsen fastsatte vilkår ikke måtte blive opfyldt.

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 dettes tilstedeværelse opstået civilretligt ansvar, ligeledes erstatter tilladelsen ikke privatretlige aftaler med fysiske og juridiske personer, som kan være berørt af projektet.

Trafikstyrelsen gør opmærksom på, at hvis der under anlægsarbejdet afdækkes kulturhistoriske fund, skal arbejdet straks indstilles, og der skal rettes henvendelse til Slots- og Kulturstyrelsen, jf. Museumslovens³ § 29 h.

Begrundelse

Trafikstyrelsen har ved afgørelsen om at give tilladelse til projektændringen lagt vægt på, at de samlede ændringer vurderes at være overvejende positive, da sejlrueten og transporten for indbringelse af materialer til Fase 2 reduceres.

Trafikstyrelsen har i sin afgørelse om, at der ikke skal udarbejdes en konsekvensvurdering i henhold til nærtliggende Natura 2000-områder samt bilag IV-arter, lagt vægt på, at projektændringen ikke medfører yderligere påvirkninger end det tilladte, og at anlægsaktiviteterne udføres således, at udpegningsgrundlaget ikke påvirkes.

Retsgrundlag

Tilladelse er meddelt i henhold til § 4 stk. 2 i lov om anlæg af Lynetteholm.

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

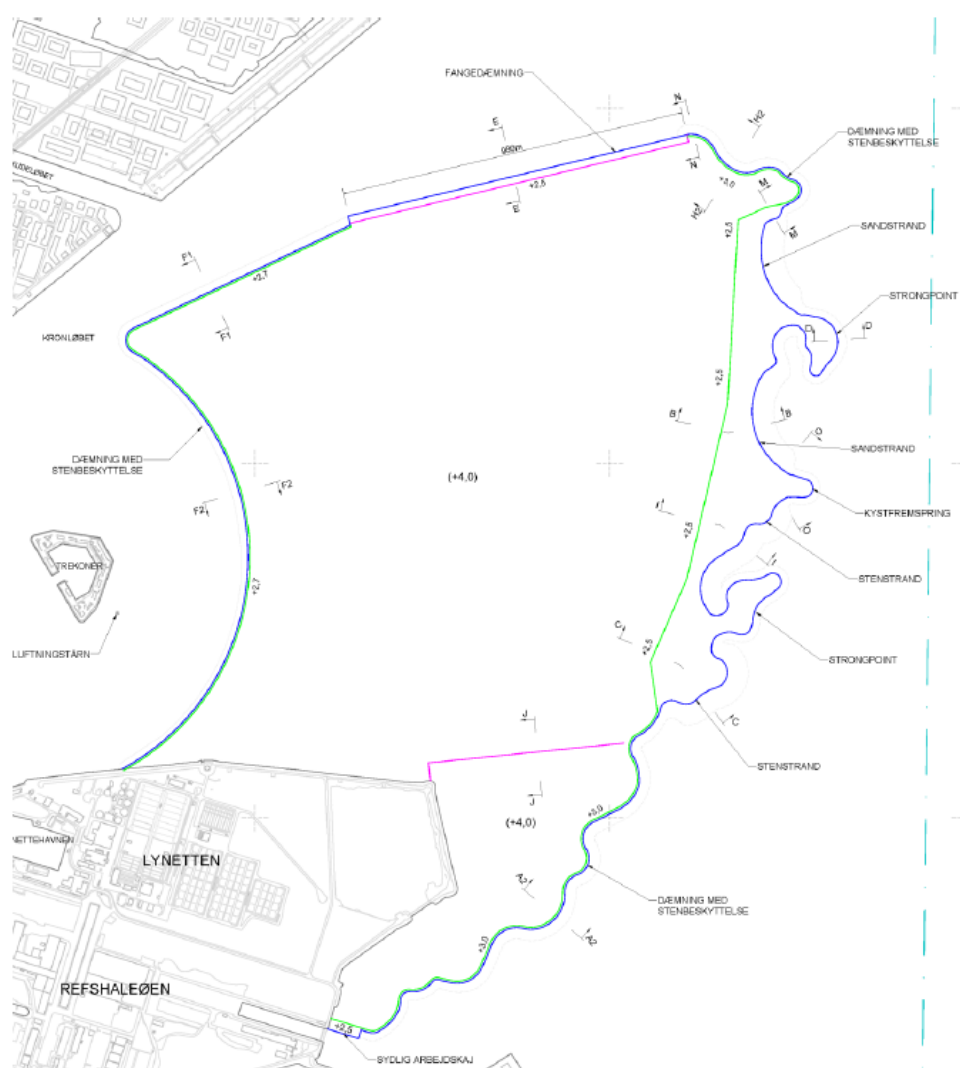
Afgørelsen om, at der ikke skal udarbejdes Natura 2000 konsekvensvurdering af projektet er truffet jf. § 13 i bekendtgørelse nr. 855 af 02/06/2025 om vurdering af virkning på miljøet af projekter vedrørende erhvervshavne og Københavns Havn samt om administration af internationale naturbeskyttelsesområder og beskyttelse af visse arter for så vidt angår anlæg og udvidelse af havne.

³ LBK nr. 1017 af 07/07/2025 af museumsloven

Sagsfremstilling

I miljøkonsekvensrapport 2020 er det beskrevet, at fangedæmningen langs den nordlige perimeter planlægges anlagt således, at den senere kunne forbedres og anvendes som kaj (se figur 1).

By & Havn har nu ansøgt om at etablere en permanent kajkonstruktion langs den nordlige perimeter, der etableres som stendæmning. I ansøgningen angives det, at kajkonstruktionen først skal anvendes til at indbringe jord i Lynetteholms Fase 2 og derefter til andre formål efter projektets afslutning (se figur 2).

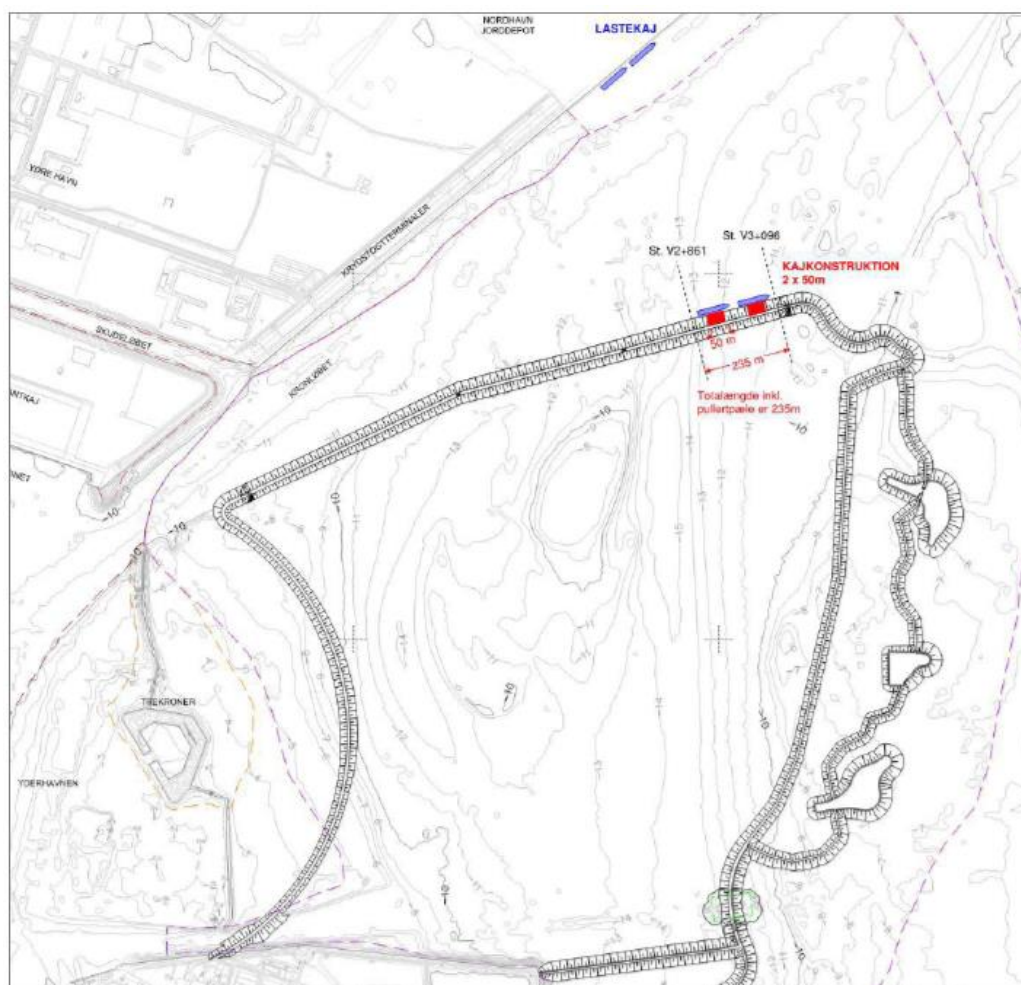


Figur 1: Principskitse fra Miljøkonsekvensrapport 2020 (Figur 3-7), Fangedæmningen er markeret med lyserød og blå stribe parallelt ved den nordlige perimeter. Kilde: MKR 2020

By & Havn har ansøgt om at etablere en permanent kajkonstruktion, der først skal anvendes til at indbringe jord i Lynetteholms Fase 2 og derefter anvendes til andre formål efter projektets afslutning.

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. Placering kan ses på figur 2.

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

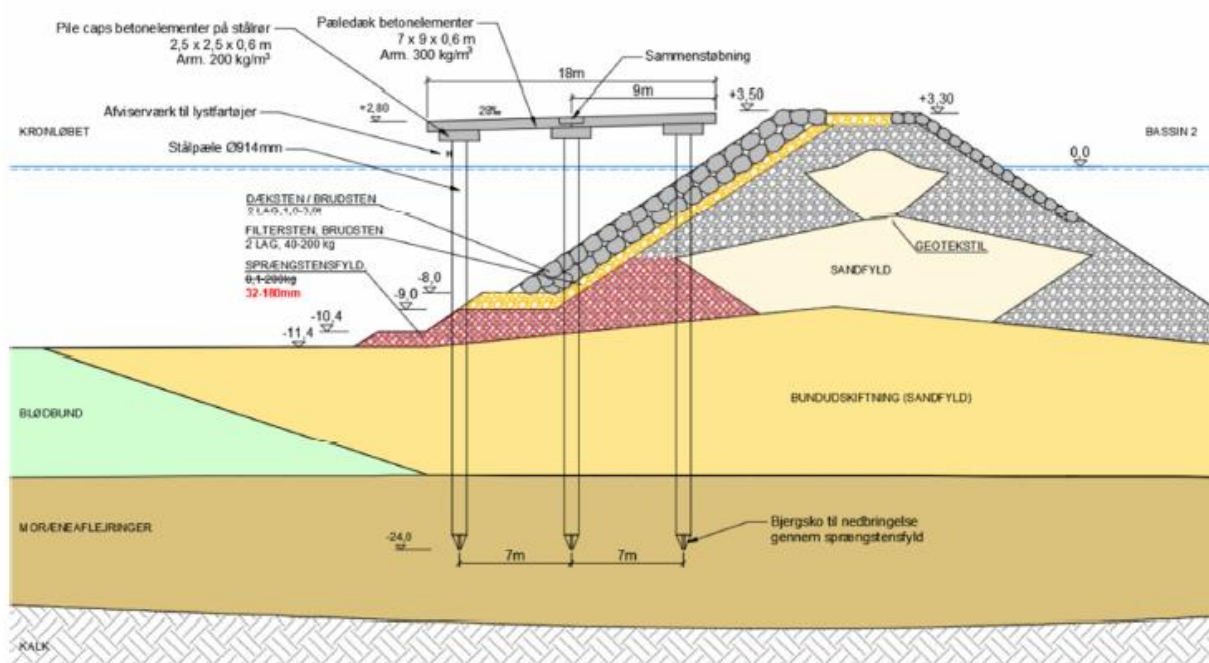


Figur 2: Placering af arbejdskaj på Lynetteholms nordlige perimeter, Kilde: Projektbeskrivelse inkl. væsentlighedsvurdering

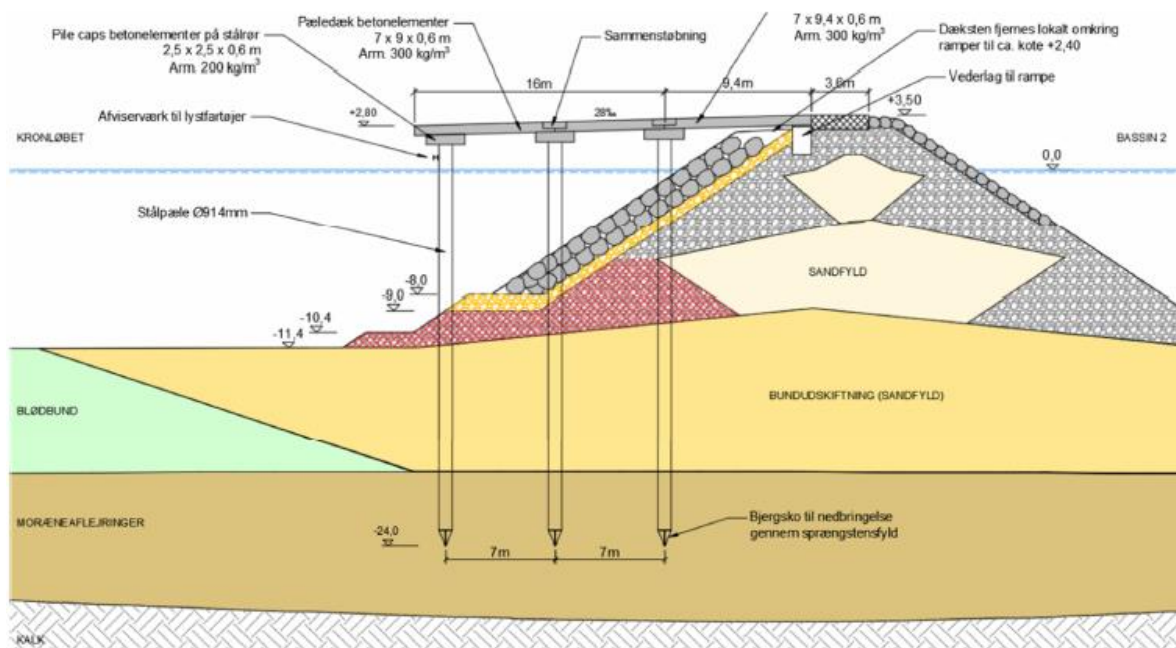
Kajkonstruktion opdeles i 2 stk. permanente brokajer (pæledæk) med en længde på 51,5 m hver. Totallængden af konstruktionen inklusive pullertpæle vil være 235 m. Konstruktionen inkluderer nedramning af ståltpæle, hvorefter præfabrikerede betonelementer monteres. Pæledækskonstruktionen vil bestå af 48 ståltpæle, (+4 stk. anstødspæle og 3 stk. pullertpæle), 48 stk. pilecaps, 28 stk. beton dækelementer og 4 stk. beton adgangsrampeelementer (se figur 5). Pæle rammes gennem bundudskiftningen, der allerede er foretaget i forbindelse med molebyggeriet, og ned til moræneaflejringer (se figur 3 & 4). Derved skal der ikke arbejdes i havbund, som ikke allerede er omfattet af Lynetteholmens Fase 2.

Ved etablering af kajkonstruktionen arbejdes der primært fra vand siden med en flåde med rammemaskinel, flydekran, samt senere et logistisk set-up på land med en larvebåndskran.

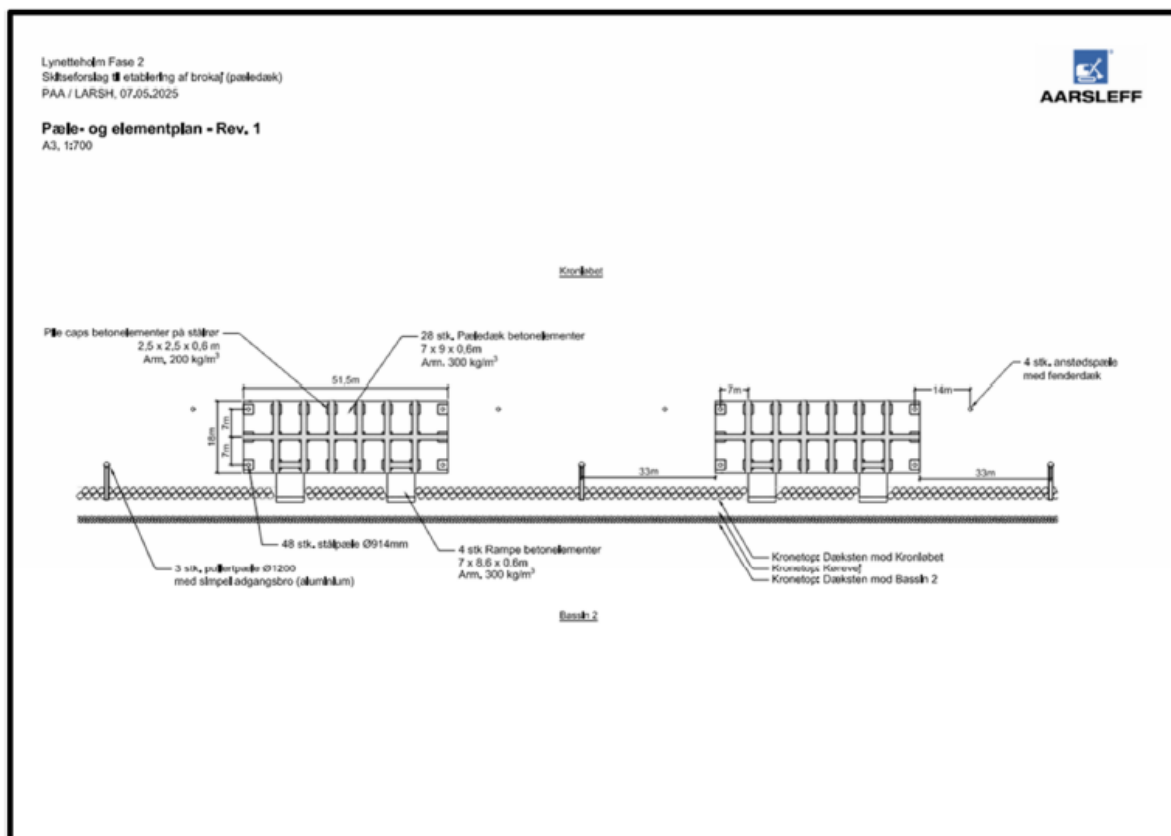
Pæle nedbringes fra en pram med rammemaskinel gennem op til 4,6 m sprængstensfyld og herefter gennem sand til moræneaflejringer. Efter montage af pæle kan molen færdigetableres. Dette gøres både fra land samt fra flåde. Betonelementer (inkl. ramper) monteres med flydekran. Efter montage sammenstøbes dækelementer, hvorefter kajudstyr til sidst monteres (se figur 3 & 4).



Figur 3: Tværsnit af perimeterdæmning med pæledæk



Figur 4: Tværsnit af perimeterdæmning med pæledæk og mole ved rampe



Figur 5: Pæle og elementplan for arbejdskaj



Natura 2000-områder og bilag IV-arter

Nærmeste Natura 2000-område er område nr. 142 (Saltholm og omliggende hav) beliggende ca. 4,7 km fra projektområdet. Natura 2000-område nr. 142 er udpeget på baggrund af væsentlig tilstedeværelse af naturtyper og arters levesteder: sandbanke, strandeng og tilstedeværelsen af spættet sæl samt bl.a. ynglefuglene edderfugl, bramgås, almindelig ryle, brughane, klyde, dværgterne og havterne og trækfuglene grågås, knopsvane, pibeand og havørn. Trafikstyrelsen vurderer på det foreliggende grundlag ikke, at udpegningsgrundlaget vil blive påvirket. By & Havn har udarbejdet vurdering af potentielle påvirkninger i projektets anlægs- og driftsfase, som er vedlagt ansøgningsmaterialet.

Marsvin og sæler er de marine pattedyr 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 miljøkonsekvensrapporten 2020. Modelleringen er blevet udarbejdet 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. Spunsvæggene er senere blevet erstattet af stendæmninger, hvor anlægsstøjen er væsentlig lavere. Ramning af pæle i forbindelse med anlæg af kajkonstruktionen ved den nordlige perimeter vurderes ikke at overskride det modellerede *worst case* scenarie, som anlægsloven er baseret på. Trafikstyrelsen vurderer på baggrund af dette, at det kan udelukkes, at undervandsstøj i anlægsfasen vil medføre en væsentlig påvirkning af marine pattedyr.

Trafikstyrelsen har i sin afgørelse om, at der ikke skal udarbejdes en konsekvensvurdering i henhold til nærtliggende Natura 2000-områder lagt vægt på, at ramning af pæle i forbindelse med anlæg af arbejdskajen ved den nordlige perimeter ikke overskrider det modellerede *worst case* scenarie, som anlægsloven er baseret på, at der kan opretholdes gunstig bevaringsstatus og at en væsentlig påvirkning på Natura 2000-området kan udelukkes.

Trafikstyrelsen har vurderet, at den økologiske funktionalitet for bilag IV-arter angivet på artsfredningsbekendtgørelsens bilag 1⁴ og habitatdirektivets bilag IV⁵ kan opretholdes. Styrelsen har i sin vurdering lagt vægt på, at ramning af pæle i forbindelse med anlæg af arbejdskajen ved den nordlige perimeter ikke overskrider det modellerede *worst case* scenarie, som anlægsloven er baseret på, og at yngle- og rasteområder opretholdes på samme niveau som hidtil, så at bestandenes bevaringsstatus sikres og områdets økologiske funktionalitet opretholdes.

Vandrammedirektivet

Projektområdet er beliggende ved vandområde "Nordlige Øresund", med vandområde ID: "6". Vandområdet er udpeget med miljømålsætningen "god økologisk tilstand" og "god kemisk tilstand". Vandområdets samlede økologiske- og kemiske tilstand er vurderet til "moderat økologisk tilstand" og "ikke-god kemisk tilstand".

For de enkelte parametre er tilstanden vurderet som følgende; Fytoplankton: god økologisk tilstand, rodfæstede bundplanter: god økologisk tilstand, bunddyr: moderat økologisk tilstand,

⁴ BEK nr. 521 af 25/03/2021 om fredning af visse dyre- og plantearter og pleje af tilskadekommet vildt¹

⁵ Rådets direktiv 92/43/EØF af 21. maj 1992 om bevaring af naturtyper samt vilde dyr og planter



iltforhold: Ikke anvendelig, vandets klarhed: Ikke anvendelig, nationalt specifikke stoffer: ikke god økologisk tilstand.

I henhold til projektbeskrivelsen og de beskrevne metoder er det Trafikstyrelsens vurdering, at projektændringen ikke vil medføre en midlertidig eller permanent forringelse af kvalitetselementernes tilstand, at projektet ikke vil medføre en forringelse af vandområdets økologiske og kemiske tilstand og slutteligt, at projektet ikke vil hindre målopfyldelse i vandområdet.

På baggrund af bygherres beskrivelse af projektet i henhold til havstrategidirektivets 11 temaer vurderer Trafikstyrelsen, at projektet ikke er uforeneligt med opnåelse af miljømålene.

Høring

Trafikstyrelsen har i forbindelse med sagens behandling forelagt ansøgningen for Beredskabsstyrelsen, Etablissement- og Terrænkommendoen, Biofos, Hovedstadens Forsyningsselskab HOFOR, Københavns Kommune, Metroselskabet, Energinet GAS transmission, Energinet, El transmission, Copenhagen Malmø Port (CMP) og By & Havn. Projektændringen har været i myndighedshøring i perioden 18-08-2025 til 29-08-2025. Der blev anmodet om fristforlængelse til den 04-09-2025 hvilket Trafikstyrelsen imødekom.

Projektændringen har endvidere været offentliggjort på Trafikstyrelsens hjemmeside i perioden 15-08-2025 til 04-09-2025. Alle høringssvar er videresendt til bygherre.

Følgende høringsparter har afgivet høringssvar:

Beredskabsstyrelsens bemærkninger: Beredskabsstyrelsen har afgivet et længere høringssvar, hvori de efterlyser en nærmere beskrivelse af, hvordan sejladsikkerheden i Kronløbet vil blive påvirket af projektet.

Trafikstyrelsen har oversendt Beredskabsstyrelsens bemærkninger til besvarelse.

By & havn har på baggrund af bemærkningerne udarbejdet et notat der er oversendt til Beredskabsstyrelsens kommentering.

Beredskabsstyrelsens svarer hertil, at de er tilfredse med den modtagne redegørelse og derfor ikke har ikke yderligere bemærkninger på nuværende tidspunkt. Hertil suppleres svaret med følgende:

"Selve kajanlæggene ligger inden for det nuværende afmærkede arbejdsområde. Når dette arbejdsområde ophæves, så kan det overvejes, hvorvidt der skal etableres en belysning eller afmærkning til at tydeliggøre anlæggene. Dertil vil kajanlæg komme til at fremgå af søkortet og forventes beskrevet i havnens ordensreglement.

Det skal - fx ved interne procedurer - sikres, at de fartøjer, der transportere jord på tværs af Kronløbet er ekstra påpasselige ved passagen, idet langsgående trafik, herunder fritidssejlere, kajakroere mv., i Kronløbet måske ikke kan se, at de afgår fra kajen. Og dertil bemærkes, at det altid vil være søvejsreglerne, der regulerer skib/skib-passager, så snart et skib er afgået fra kajen."

Trafikstyrelsen har ikke yderligere bemærkninger hertil.



Offentliggørelse

Afgørelsen vil blive offentliggjort på Trafikstyrelsens hjemmeside i henhold til § 28 i bekendtgørelse nr. 855 af 02/05/2025 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 anlægs af Lynetteholm, kan ikke kan ikke indbringes for anden administrativ myndighed, jf. § 4, stk. 4, i lov om anlæg af Lynetteholm.

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 Marie Volfing Jacobsen

Fuldmægtig | Havne og VVM
Trafikstyrelsen

Kopi til ovennævnte høringsparter