

HOFOR

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

Dato: 06-10-2025
Sagsnr.: 2021-000258
Sagsbehandler: LOUJ

Tilladelse til etablering af tømmeledning, midlertidig arbejds-mole, midlertidigt opfyld og udløbsbygværk ifbm. etablering af Svanemøllen Skybrudstunnel i Københavns Havn

Trafikstyrelsen har den d. 28. september 2018 modtaget ansøgning fra HOFOR om at etablere en skybrudstunnel i den nordlige del af København og langs kommunegrænsen mellem København og Gladsaxe/Gentofte med udløb i Svanemøllebugten.

HOFOR har i den forbindelse anmodet Miljøstyrelsen (nu SGAV) om, at projektet skulle undergå en miljøkonsekvensvurdering uden forudgående screening. Styrelsen for Grøn Arealomlægning og Vandmiljø har i den forbindelse imødekommet anmodningen, der er udarbejdet en miljøkonsekvensrapport for det samlede projekt Svanemøllen Skybrudstunnel.

Styrelsen for Grøn Arealomlægning og Vandmiljø er myndighed for tilladelse til den del af projektet, der etableres på land i hhv. København, Gladsaxe og Gentofte kommune samt koordinerende myndighed for miljøkonsekvensvurderingen. Kystdirektoratet er myndighed for tilladelse til etablering af segmenttunnel på søterritoriet fra Svanemøllens Kasserne (KAS) til Fiskerihavnen (FSK).

Trafikstyrelsen er myndighed for tilladelse til etablering af:

- Tømmeledning på søterritoriet fra Fiskerihavnen (FSK) til Strandvænget Pumpestation
- Midlertidig arbejds-mole på Nordhavnstippen
- Midlertidigt opfyld ved Nordre Mole i forbindelse med etablering af udløbsbygværket
- Den del af udløbsbygværket, der er placeret på søterritoriet

HOFOR har udfærdiget en miljøkonsekvensvurdering af projektet, som blev færdiggjort marts 2025, og som har været i høring i perioden 4. august 2025 til 12. september 2025. I den efterfølgende periode er høringssvarene blevet behandlet af ansøger og myndigheder.



Trafikstyrelsens afgørelse

Trafikstyrelsen meddeler hermed tilladelse til etablering af tømmeledning, midlertidig arbejdsmole, midlertidigt opfyld og udløbsbygværk i forbindelse med etablering af Svanemøllen Skybrudstunnel i overensstemmelse med den udarbejdede miljøkonsekvensrapport, og på de vilkår, som fremgår nedenfor.

Endelig meddeler Trafikstyrelsen, at der ikke skal udarbejdes konsekvensvurdering i forhold til nærtliggende Natura 2000-områder af projektet.

Tilladelsen gives på forudsætning af, at HOFOR etablerer og driver skybrudstunnelen inden for de fysiske og miljømæssige rammer og forudsætninger, der angives i miljøkonsekvensrapporten. Herunder skal afværgeforanstaltninger, der er anført i rapporten, etableres, ligesom vilkårene i nærværende tilladelse skal overholdes.

Tilladelse gives på følgende vilkår

1. Anlægsarbejdet skal udføres i perioden ultimo 2025 til og med 2033 og i overensstemmelse med miljøkonsekvensrapporten.
2. Der skal anvendes boblegardiner i forbindelse med de tre spunsningsarbejder i Svanemøllebugten og Øresund, som angivet i Miljøkonsekvensrapporten.
3. Der skal anvendes siltgardiner i Svanemøllebugten.
4. Der skal i forbindelse med evt. ramning/pilotering af spuns, pæle mv. anvendes støjreducerende metoder i form af soft start procedure eller lign.
5. Anlægget skal fjernes for ejers for egen regning og inden for en rimelig frist, hvis statens interesser gør dette nødvendigt.
6. 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, 2024".
7. Indehaveren af tilladelsen er forpligtet til at vedligeholde anlægget i god forsvarlig stand.
8. Projektet må ikke ændres væsentligt uden Trafikstyrelsens godkendelse.
9. Tilladelsen må ikke uden forudgående tilladelse fra Trafikstyrelsen overdrages til andre.
10. 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 efter projektbeskrivelsen.
 - c. Vilkår for tilladelsen ikke opfyldes eller overholdesI forbindelse med en evt. fjernelse af anlægget skal området bringes i en stand så tæt som muligt på de forhold, som eksisterede inden anlæggets etablering.
11. Såfremt anlægget ikke måtte blive fuldført, 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. Efter en sådan fjernelse skal Trafikstyrelsen og Søfartsstyrelsen underrettes med dokumentation for, at den påbudte tilstand er etableret.
12. En meddelt tilladelse kan fortabes, såfremt nogle af de for tilladelsen fastsatte vilkår ikke måtte blive opfyldt.
13. Tilladelsen bortfalder, hvis afgørelsen ikke er udnyttet, indenfor 3 år efter at den er meddelt, eller ikke har været udnyttet i 3 på hinanden følgende år.



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 erstatter ikke privatretlige aftaler med fysiske og juridiske personer, som kan være berørt af projektet.

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

Hvis der under anlægsarbejdet afdækkes kulturhistoriske fund, skal arbejdet straks indstilles, og der skal rettes henvendelse til Slots- og Kulturstyrelsen, jf. museumsloven¹ § 28 og § 29 h.

Begrundelse for afgørelsen

Trafikstyrelsen har ved afgørelsen om at give tilladelse til projektet lagt vægt på, at projektet ikke strider mod almenhedens interesser samt, at de eksisterende aktiviteter i området ikke vil blive påvirket negativt. Ydermere vil anlægget ikke ændre på havnens funktion.

Trafikstyrelsen har vurderet, at projektet ikke vil være til hinder for vandområdets målopfyldelse eller medføre forringelse af vandområdets økologiske- og kemiske tilstand. Ligeledes har styrelsen vurderet, at projektet hverken vil medføre midlertidig eller permanent forringelse på kvalitetselementers tilstand. Styrelsen har i sin afgørelse lagt vægt på, at der anvendes siltgardiner, samt at ålegræs transplanteres fra donorområder til egnede steder i Svanemøllebugten inklusive det påvirkede område omkring tømmeledningen.

Trafikstyrelsen har i sin afgørelse om, at der ikke skal udarbejdes en konsekvensvurdering i henhold til nærtliggende Natura 2000-områder lagt vægt på, at der anvendes boblegardiner ved ramning af spuns og projektet i øvrigt er tilrettelagt, således 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 1² og habitatdirektivets bilag IV³ kan opretholdes. Styrelsen har i sin vurdering lagt vægt på, at der anvendes paddehegn og boblegardiner, og at yngle- og rasteområder opretholdes på samme niveau som hidtil, så at artens / bestandens bevaringsstatus sikres, og områdets økologiske funktionalitet for arten opretholdes.

Retsgrundlag

Trafikstyrelsen er myndighed for etablering af faste anlæg, uddybning og opfyldning indenfor Københavns Havns søområde, jf. § 24, stk. 4, i Metroloven. Endvidere varetager Trafikstyrelsen statens højhedsret over søterritoriet i Københavns Havn jf. den kongelige resolution af 3. februar 2014 og § 1, nr. 3, i bekendtgørelse nr. 797 af 21. juni 2016 om ændring af bekendtgørelse om Kystdirektoratets opgaver og beføjelser og om klageadgang.

Denne afgørelse er truffet efter statens højhedsret over søterritoriet.

¹ LBK nr. 1017 af 07/07/2025 af museumsloven

² BEK nr. 521 af 25/03/2021 om fredning af visse dyre- og plantearter og pleje af tilskadekommet vildt¹

³ Rådets direktiv 92/43/EØF af 21. maj 1992 om bevaring af naturtyper samt vilde dyr og planter



Afgørelsen om, at der ikke skal udarbejdes Natura 2000-konsekvensvurdering af projektet er truffet jf. § 13 i VVM-bekendtgørelse for havne⁴.

Sagsfremstilling

På baggrund af skybrudsplanen for Bispebjerg, Ryparken og Dyssegård ønsker HOFOR at etablere en skybrudstunnel i den nordlige del af København og langs kommunegrænsen mellem København og Gladsaxe/Gentofte. Tunnelen kaldes Svanemøllen Skybrudstunnel (SST). Svanemøllen Skybrudstunnel udgør et centralt element i skybrudssikringen af den nordlige del af København og den sydlige del af Gentofte og Gladsaxe Kommune.

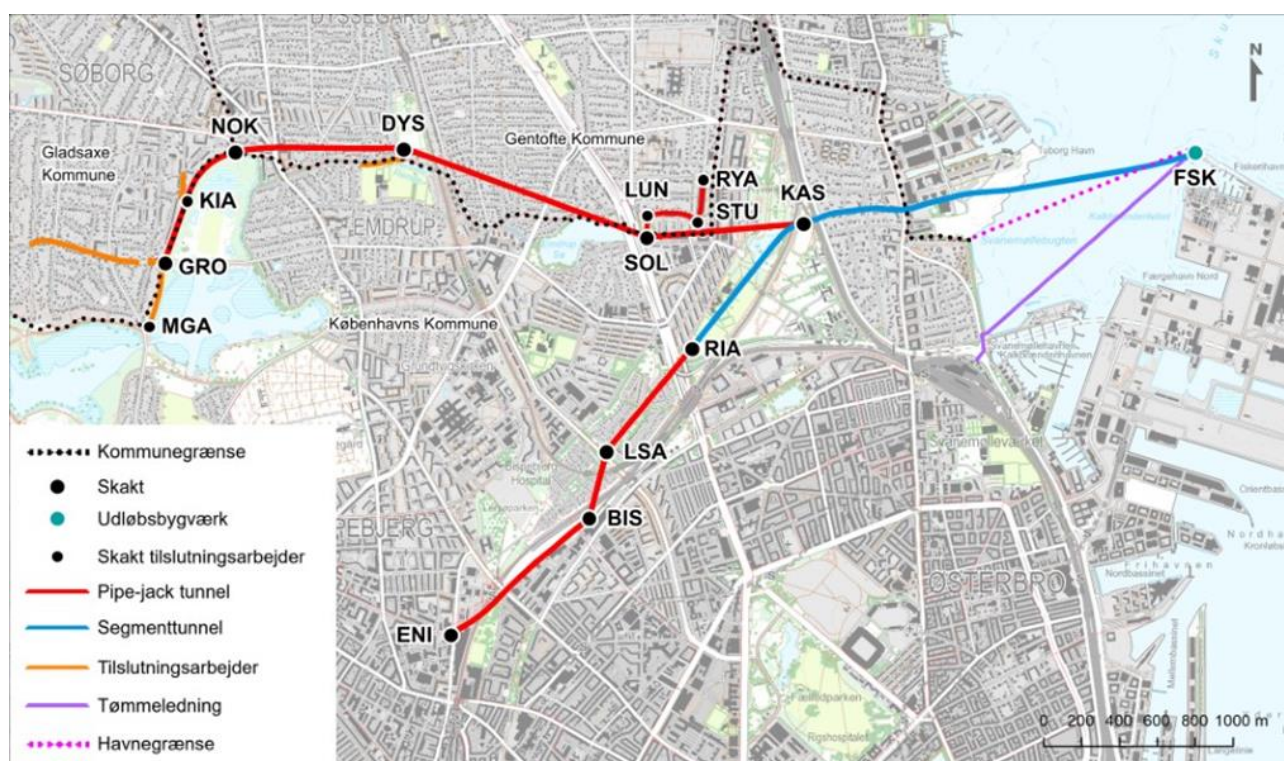
Skybrudstunnelen dimensioneres så den kan bortlede vand fra skybrudsoplandet i et omfang, så kommunerne kan overholde det overordnede servicemål om maksimalt 10 cm vand på terræn i skel mellem privat og offentligt areal ved en 100-års regn. Samtidig skal projektet mindske miljøbelastningen fra spildevand væsentligt i Utterslev Mose, Nordkanalen, Søborghusrenden og Svanemøllebugten.

Der etableres et afløbssystem bestående af cirka 10 km tunnel og yderligere ca. 3 km tilsluttende ledninger. I tilfælde af kraftig regn eller skybrud opmagasineres vandet i tunnelen, der fungerer som bassin, indtil det kan ledes til rensning på Lynetten Renseanlæg. I tilfælde af sjældne meget store skybrud udledes det vand, der ikke kan opmagasineres i tunnelen gennem et udløbsbygværk ved Fiskerihavnen (FSK) til Øresund nord for Svanemøllebugten. Linjeføringen inkl. tilslutningsarbejder, placering af skakter og udløbsbygværk fremgår af figur 1 herunder.

Trafikstyrelsen er myndighed for den del af anlægsprojektet, som er beliggende på søterritoriet inden for havnegrænsen for Københavns havn, hvilket omfatter etablering af tømmeledning, der ses på figur 1 markeret med lilla, midlertidig opfyld til arbejdsmole til etablering af udløbsbygværk samt den del af udløbsbygværket, der anlægges på søterritoriet markeret med grøn prik og slutteligt etablering af midlertidig kaj.

Kystdirektoratet er myndighed for den del af anlægsarbejdet som ligger uden for havnen. Styrelsen for Grøn Arealomlægning og Vandmiljø er myndighed for anlæg på land.

⁴ BEK nr 855 af 02/06/2025 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.



Figur 1: Oversigtskort over anlægselementer. Tømmeledning er markeret med lilla, udløbsbygværk ved Fiskerihavnen er markeret med grøn prik (FSK).

Tømmeledning

Fra Fiskerihavnen (FSK) til Strandvænget Pumpestation etableres der en Tømmeledning. Tømmeledningen skal pumpe vand fra den fyldte skybrudstunnel til Renseanlægget Lynetten for at undgå udledninger til Øresund. Tømmeledningen anlægges på havbunden i en ca. 2,6 meter dyb ledningsgrav for at sikre, at ledningen ligger minimum 1 m under havbundens overflade. Ledningsgraven forventes etableret fra pram. Ledningen er ca. 1.500 m lang og den samlede bredde af det påvirkede område vil være 5-24 m (med et gennemsnit på 5,9 m) afhængigt af havbundssedimentets sammensætning. Ledningen tilkobles Strandvængets Pumpestation. Se traceet på Figur 1.

Det fremgår af miljøkonsekvensrapporten, at der er undersøgt en række alternativer for tilkobling til Strandvængets Pumpestation. Der er blandt andet redegjort for etablering af tømmeledningen fra FSK til den såkaldte U4 ledning på Nordhavn. Alternativet er fravalgt på grund af stor usikkerhed omkring udviklingen af Nordhavn.

Tømmeledningen samles på en byggeplads på Prøvestenen.

Midlertidig arbejdsmole

Der anlægges en midlertidig arbejdsmole til indskibning af entreprenørmaskiner og materialer. Anlægsmolen fjernes, når fangedæmningen til midlertidigt opfyldt for etablering af byggeplads ved FSK er anlagt. Arbejdsmolen anlægges ca. 70 m vest for rundkørslen ved Kattegatvej med en længde på i alt 30 meter. Placeringen kan ses på Figur 2.

Midlertidigt opfyld ved Nordre Mole til etablering af udløbsbygværk.

For at opnå tilstrækkeligt plads til arbejdsareal omkring FSK, anlægges der en byggeplads på søterritoriet ved at etablere en fangedæmning til opfyld. Det midlertidigt inddragede vandareal til byggeplads udgør ca. 9.500 m². Det inddæmmede areal etableres ved nedramning af spuns og opfyldning med rene materialer. Efter etablering af spunsen og forud for opfyldning med tilførte rene materialer, fjernes eksisterende dæksten inden for inddæmningen. Oven på de opfyldte materialer lægges en tæt membran eller anden tæt belægning, så evt. spild på byggepladsen ikke vil forurene de tilførte rene materialer, som ved anlægsfasens afslutning fjernes, inden spunsen trækkes op.

Havbunden ud for det fremtidige udløb fra udløbsbygværket skal sikres efterfølgende mod erosion. Erosionssikringen udlægges på et areal af ca. 40x15 m og ca. 1 m tykt. Den opbygges af sand, grus med sten øverst.

Der vil være adgang til byggepladsen fra søsiden, hvor pramme kan lægge til kaj ved den nye opfyldning. Tunnelelementer kan sejles til byggepladsen ved FSK på pram eller køres via lastbil. Muck kan transporteres direkte fra FSK til modtagepladsen – enten ved at sejle den på pram eller køre den på lastbil.



Figur 2: Oversigtskort over anlægsaktiviteter og byggeplads på Nordhavnstippen ved Fiskerihavnen.

Udløbsbygværk

En del af udløbsbygværket anlægges på søterritoriet. Det omfatter udløbskammeret der udmunder under havoverfladen i Øresund. Udløbsbygværket vil være forsynet med klapper, der forhindrer havvandet i at løbe tilbage ind i bygværket. Omkring selve udløbet vil der blive udført nogle støttevægge, der holder på stensætningen under havoverfladen, se Figur 3. Støttmurene vil følge stensætningens skråning, og vil ikke være synlige over havoverfladen

Udløbsbygværket fungerer dels som udløb, dels som pumpestation. Udløbets primære funktion er at udlede overskydende store mængder vand, når disse ikke kan opmagasineres i selve tunnelen, i tilfælde af skybrud i oplandet.



Figur 3: Oversigtskort over skakt, udløbsbygværk og støttmure ved FSK efter nedtagning af midlertidigt opfyld

ESPOO

Trafikstyrelsen har vurderet, at anlæg af tømmeledning, udløbsbygværk, midlertidigt opfyld og midlertidig arbejdsmole ikke kan have en grænseoverskridende påvirkning. Der er derfor ikke gennemført en ESPOO-proces for etablering af disse.



Natura 2000-områder

Afstanden til Natura 2000-område nr. 142 "Saltholm og omliggende hav" er 8,3 km.

Natura 2000-område nr. 142 "Saltholm og omkringliggende hav" er specielt udpeget for at beskytte de marine naturtyper og arters levesteder: lagune og kalkoverdrev samt tilstedeværelsen af sæler og marsvin. Derudover fremgår ynglefuglene edderfugl, bramgås, almindelig ryle, brushane, klyde, rørhøg, mosehornugle, dværgterne, fjordterne, rovterne og havterne og trækfuglene grågås, knopsvane, pibeand, skeand, krikand, vandrefalk, hjejle og havørn.

I den udarbejdede Natura 2000-væsentlighedsvurdering angives det grundet afstanden, vandudveksling og anvendelse af siltgardiner vurderes, at der ikke vil være risiko for påvirkning fra sedimentspredning og herfra spredning af miljøfarlige forurenende stoffer og næringsstoffer til de marine habitatnaturtyper på udpegningsgrundlaget for Natura 2000-området.

Bygherre har i en væsentlighedsvurdering af projektet konkluderet, at en væsentlig påvirkning på de udpegede naturtyper og arter for Natura 2000-området N142 Saltholm og omliggende hav kan udelukkes. Det vurderes ydermere, at Svanemøllens skybrudstunnel ikke hindre opnåelse af gunstig bevaringsstatus for marine naturtyper og at projektet ikke vil påvirke de overordnede eller konkrete målsætninger for de marine naturtyper for Natura 2000-området.

På baggrund af projektets omfang, afstand til Natura 2000-området og redegørelser i væsentlighedsvurderingen har Trafikstyrelsen vurderet, at projektet ikke påvirker området væsentligt under hensyntagen til områdets udpegningsgrundlag og bevaringsmålsætninger.

Bilag IV-arter

Trafikstyrelsen har eftersøgt fremkomsten af bilag IV-arter i og omkring projektområdet i relevante databaser⁵. Trafikstyrelsen har fundet at der på miljøportalen er registreret fund af grønbroget tudse på Nordhavnstippen i marts 2022. I Miljøkonsekvensrapporten redegøres ligeledes for fund i 2019 ca. 300 meter fra byggepladsen. I rapporten angives det at der ikke er registreret fund ved besigtigelser i 2019 og 2022 i området hvor byggepladsen for FSK placeres. Det angives også at der er registreret fund af marsvin i 2023 ved den nordøstlige kyst af Nordhavnstippen, fundet er fra ekstern kilde og ikke ekspert valideret.

For arten grønbroget tudse er det gældende, at arten er afhængig af relativt bare vandhuller der ikke gror til. I Nordhavn ses det, at arten vokser i perioder med etablering af nye landområder ved opfyld, der skaber nye yngle- og rasteområder for arten. Arten er kendt for at opsoge levesteder hvor den er fri for konkurrenter og rovdyr og for at kunne svømme lange afstande i havvand og en del af koloniseringen af Nordhavn er formentlig oprindeligt foregået via Vestamager og Saltholm.

I miljøkonsekvensrapporten er der redegjort for, at den grønbrogede tudse ikke anvender arealet ved Fiskerihavnen som yngle- eller rasteområde på baggrund af, at området ved Fiskerihavnen ikke har nogen lavninger med vandsamlinger, der kan fungere som ynglevandhuller. Der er adgang til området via grusstien, men tudserne vil først skulle passere det indhegnede areal, industriområdet og rundkørslen ved Kattegatvej. Der er ikke registreret grønbroget tudse på arealet vest for Kattegatvej eller i By og Havns undersøgelse fra 2022. Da vegetationen på området vest for kattegatvej er tæt, høj og sammenhængende er området ikke

⁵ www.arter.dk, www.naturdata.miljoportal.dk



umiddelbart egnet for grønbroget tudse. Det kan derfor udelukkes, at den grønbrogede tudse anvender byggepladsområdet som rasteområde efter yngletiden.

Tømmeledningen skal samles på en byggeplads på Prøvestenen. Arealet består af højt græs uden lavninger med vandsamlinger, der kan fungere som ynglevandhuller, og i miljøkonsekvensrapporten vurderes det, at byggepladsen derfor ikke egnet som habitat for grønbroget tudse. Arealet er ligeledes undersøgt i By og Havns undersøgelse fra 2022.

Det er i Miljøkonsekvensrapporten angivet, at anlægsarbejdet vurderes ikke at påvirke yngle- eller rasteområder for grønbroget tudse, da byggepladsarealet generelt er uegnet, og da arealet effektivt er adskilt af vejarealer, industriområde og indhegnet jorddepot fra det område mod øst, hvor den grønbrogede tudse er registreret.

I miljøkonsekvensrapporten angives det, at der vil blive opstillet paddehegn langs med byggepladsens afgrænsning til Kattegatvej, da det vurderes at byggepladsarealet, når det er ryddet for vegetation, kan blive attraktivt for grønbroget tudse. Byggepladshegnet afsluttes med u-form ved paddehegnets afslutninger, så padden ledes tilbage. Med en opstilling af et paddehegn sikres byggepladsarealet mod en tilvandring af grønbroget tudse.

I Natura 2000-væsentlighedsvurderingen angives det, at der er foretaget udregninger af undervandsstøj fra nedramning af spuns på tre lokaliteter i Svanemøllebugten med henblik på at belyse eventuelle påvirkninger på marsvin. Udregningerne viser, at marsvin uden for Svanemøllebugten påvirkes i form af adfærdssændringer som følge af ramningen. For at reducere påvirkningen af marsvin er det besluttet, at benytte boblegardiner ved alle tre spunsningslokaliteter. Anvendelsen af boblegardiner reducerer påvirkningsafstandene. Påvirkningen fra alle tre spunsningslokaliteter være maksimalt 900 m, og kun finde sted inden for selve Svanemøllebugten og dermed det havområde, der ikke eller kun sjældent benyttes af marsvin. Endvidere benyttes der soft-start procedure, som en del af rammeproceduren, der bortskræmmer dyr, og der vil derfor ikke være risiko, for at dyrene får høreskader. Perioden for etableringen af spuns ved arbejdsmolen og af den midlertidige opfyldning ved udløbsbygværket og i bunden af Svanemøllebugten er kortvarig (svarende til henholdsvis ca. 1 dage i dagtiden, 5-10 dage i dagtiden og 2-3 dage i dagtiden), og i de travleste perioder vil der være 1-2 fartøjer pr. dag. Påvirkningen er midlertidig og fuldt reversibel. Bygherre har vurderet at denne påvirkning i kombination med ovennævnte påvirkningsafstande er så lille, at den er helt uden betydning for marsvin.

Trafikstyrelsen vurderer på baggrund af anvendelse af boblegardiner, soft-start, projektets placering og tilrettelægning, at områdets økologiske funktionalitet for marsvin ikke påvirkes ved gennemførsel af projektet.

Trafikstyrelsen vurderer på baggrund af anvendelse af paddehegn, projektets placering og tilrettelægning, at områdets økologiske funktionalitet for grønbroget tudse ikke påvirkes ved gennemførsel af projektet.

Styrelsen har lagt vægt på, at projektet ikke påvirker yngle- og rasteområder for hverken grønbroget tudse eller marsvin, og at projektet er tilrettelagt således, at der ikke beskadiges eller ødelægges yngle- eller rasteområder i det naturlige udbredelsesområde for grønbroget tudse og marsvin, at projektet ikke medfører forstyrrelse med skadelig virkning for bestanden af marsvin, og at der ikke sker en forsætlig indfangning eller drab af grønbroget tudse og marsvin.



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, Iltforhold: Ikke anvendelig, Vandets klarhed: Ikke anvendelig, Nationalt specifikke stoffer: ikke god økologisk tilstand.

Havbunden hvor der udføres midlertidigt opfyld består hovedsageligt af sand og sandet grus. Bunden er flere steder dækket af brunalger og rester af ålegræs.

For etablering af Tømmeledningen har Bygherre foretaget en nærmere geoteknisk vurdering af bredden på det påvirkede område baseret på de geotekniske borer udført langs med lednings linjeføring. Beregningerne konkluderer, at der berøres område med ålegræs. Området udgør et samlet areal på omkring 15.000 m². Ålegræs transplanteres fra donorområder til egnede steder i Svanemøllebugten inklusive det påvirkede område omkring tømmeledningen. Der er blandt andet identificeret egnede steder uden ålegræs langs tidligere benyttede anlægsbælter for kabler.

Opgravet sediment ved udgravning af ledningsgraven benyttes til genopfyldning af ledningsgraven. Overskydende sediment fragtes med pram til nyttiggørelse hos godkendt modtager. Der benyttes siltgardiner under gravning af ledningsgraven for at hindre sedimentspredning.

Bygherre har udarbejdet en vurdering for projektets påvirkning på de enkelte kvalitetselementer, der opsummeres i en samlet vurdering af projektets påvirkning på den økologiske- og kemiske tilstand på vandområdet i anlægsfasen. Bygherre konkluderer i sin vurdering, at projektet ikke vil medføre en forringelse af den økologiske- og kemiske tilstand og ej heller vil hindre målopfyldelse.

Der er ligeledes søgt om midlertidig udledningstilladelse til udledning af det oppumpede grundvand i forbindelse med etablering af udløbsbygværket samt udledningstilladelse til udledning af overløbs- og skybrudsvand under store og ekstreme regnhændelser, Københavns Kommune er myndighed for begge tilladelser. Udkast til tilladelserne er vedlagt høringsmaterialet på SGAV's hjemmeside.

Trafikstyrelsen har på baggrund af redegørelser i miljøkonsekvensvurderingen, håndtering af ålegræs og anvendelse af silt- og boblegardiner vurderet, at projektet ikke vil medføre forringelse af vandområdets økologiske- og kemiske tilstand og ej heller være til hindre for målopfyldelse. Ligeledes har styrelsen vurderet, at projektet hverken vil medføre midlertidig eller permanent forringelse på kvalitetselementers tilstand. Styrelsen har i sin vurdering lagt vægt på, projektets tilrettelæggelse, at der anvendes silt- og boblegardiner for at reducere sedimenttransport i Svanemøllebugten og at der udplantes ålegræs.

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

Projektområdet er i havplanen udlagt til zone til respektafstande for luftfart. Tilladelse m.v. til projekter eller planer for andre formål end det udpegede, f.eks. anlæg der har en højde på 45 meter over havets overflade eller højere, kan kun meddeles efter samråd med transportministeren jf. Ir.5. Da projektet på søterritoriet ikke har en højde på 45 meter over havets overflade er Transportministeren ikke blevet hørt.

Styrelsen for Grøn Arealomlægning, Kystdirektoratet og Trafikstyrelsen har i forbindelse med sagens behandling forelagt ansøgningen i en samlet høring. Trafikstyrelsen har udpeget følgende relevante parter: Søfartsstyrelsen, Fiskeristyrelsen, Naturstyrelsen, Kystdirektoratet, Plan- og Landdistriktsstyrelsen, Miljøstyrelsen, Styrelsen for Grøn Arealomlægning og Vandmiljø, Energistyrelsen, Slots- og Kulturstyrelsen, Beredskabsstyrelsen, Terræn- og Etablissement kommandoen, Københavns Kommune, By & Havn, HOFOR, Energinet, Dansk Ornitologisk Forening, Danmarks Naturfredningsforening, Friluftsrådet, Vikingeskibsmuseet, Metroselskabet og Biofos.

Projektansøgning og miljøkonsekvensrapport har endvidere været offentliggjort på Trafikstyrelsens hjemmeside i perioden 04. august 2025 til den 12. september 2025.

Der er indkommet to høringssvar relevante for Trafikstyrelsens tilladelse.

Alle høringssvar er videresendt til bygherre.

Beredskabsstyrelsens høringssvar: *"Projektet med en skybrudstunnel i Svanemøllebugten giver ikke Sikre Farvande under Beredskabsstyrelsen (SIFA) anledning til indsigelser. Der er dog en del mulige anlægsaktiviteter til søs, hvorfor der henvises til vedlagte bekendtgørelse og vurderingsskema, som bedes efterlevet. SIFA deltager gerne i afklaringsmøde eller andet for at afklare og aftale nærmere om projektet ift sejladsikkerhed og afmærkning af aktiviteter til søs."*

HOFORs bemærkninger: Bygherre er bekendt med bekendtgørelse nr. 1229/2023 'Bekendtgørelse om sejladsikkerhed ved entreprenørarbejder og andre aktiviteter i danske farvande' og vil sikre, at den bliver overholdt. Bekendtgørelsen har allerede været anvendt i forbindelse med etablering af boringer til søs, så vi er bekendt med både bekendtgørelsen og vurderingsskemaet.

Trafikstyrelsen vurdering: Ovenstående giver ikke anledning til ændringer eller vilkår i tilladelsen.

Borger Tage Otkjær: *"Kloakkonstruktionen er planlagt udført som borede tunneler i varierende diametre over en 10 km lang strækning. Men tømmeledningen fra Fiskerihavnen, FSK, er planlagt udført som et nedgravet rør i polyethylen (PE). Den udførelse er uhensigtsmæssig ifht. havbund, sejlads og trafikforholdene i og omkring vejkrydset Strandpromenaden/Strandvænget/Nordhavnsvej, hvor polyethylenrøret skal føres igennem et nyetableret betonrør på tværs af vejbanerne. Den nedgravede rørføring fra udløbsbygværket FSK vil som angivet i VVM-redegørelsen påvirke op til omkring 21.000 m² havbund, heraf ca. 16.000 m² i områder med 60-100 % ålegræsdekning. Den vil medføre lukning af sejlrenden ind til Svanemøllehavnen og Kalkbrænderihavnen i omkring 2 uger. Den vil give støjgener for havpattedyr fx marssvin. Og sidst men ikke mindst vil den resultere ikke mindre end seks faser med et nogenlunde*



tilsvarende antal byggepladser i varierende udformninger, der i voldsomt omfang vil udfordre trafikken i og omkring det meget trafikerede vejkryds Strandpromenaden/Strandvænget-/Nordhavnsvej. Varigheden er i Pixibogen (Skybrudstunnel på vej – Strandvænget side 12) om byggepladsen ved Svanemøllen Pumpestation fejlagtigt angivet til ca. et år, men af VVM-redegørelsen side 72 fremgår, at "den samlede anlægstid er vanskelig at vurdere, da det afhænger af den udførende entreprenørs planlægning og af trafikmyndighedens krav. Det vurderes, at den maksimale anlægstid inklusive arbejderne på Strandvængets pumpestation kan være omkring 18 måneder." Det er en meget lang etableringsperiode med indskrænkning af vejbaner i et vejkryds, der i forvejen er overbelastet. Som beboer i Strandvejskvarteret kan jeg oplyse, at beboerne har masser af erfaring med overbelastning af det kryds. Når det er tilfældet, opstår der mange fantasier blandt bilister om, at man kan nå nogle minutter hurtigere frem ved at tage en smutvej. Det kan man ikke, men forsøgene bliver udført.

En bedre løsning. I stedet for en planlagte nedgravede Tømmeledning fra FSK, bør den udføres som en fortsættelse af de borede tunneler. Allerede her kan jeg høre den forvaltningsmæssige standardreaktion, at nej borede tunneler er jo meget dyre. Men nej. Her skal regnes marginalt. Tunnelboremaskinerne er bragt hertil for at bore 10 km. Forslaget øger afstanden med 1,75 km. Det vil indebære at man fra overløbsstationen FSK fra en skaktdybde på 30 meter kommer ned i en dybde på 33,5 meter ved Svanemøllen Pumpestation, hvor der selvsagt så skal etableres en skaktbrønd. Den skal ikke nødvendigvis have samme voldsomme diameter som de andre planlagte skakte, for boremaskinen kan evt. trækkes tilbage til FSK og tages op der. Denne løsning vil også indebære, at man slipper for de tre "knæk", der er på en planlagte nedgravede Tømmeledning.

Den borede løsning vil ikke have nogen påvirkning af trafikken i og omkring vejkrydset Strandpromenaden-/Strandvænget/Nordhavnsvej, fordi arbejdet foregår over 30 meter under vejbanen. Jeg tvivler meget på, at forslaget om en boret tunnel fra FSK til Svanemøllen Pumpestation er dyrere end den planlagte nedgravede polyethylen-løsning, der jo heller ikke er en hyldevare. Men hvis forvaltningen kan nå frem til en merudgift, bør den holdes op mod en cost-benefit-analyse for det daglige tidstab ved forsinkelser morgen og aften ved det overbelastede vejkryds Strandpromenaden/Strandvænget/Nordhavnsvej. Vælg en forsigtig timeløn for de mange højtloønnede ansatte i fx Kroman Reumert, A.P. Møller-Mærsk, PFA, AP Pension, Nykredit osv. og se resultatet. En boret tunnel til Tømmeledningen fra FSK til Svanemøllen Pumpestationer en langt bedre samfundsøkonomisk løsning end en langvarig opgravning og afspærring af vejbaner ved vejkrydset. Det vil også nærmest være barokt, hvis et projekt som Svanemøllen Skybrudstunnel, der etableres med borede tunneler ikke mindst af hensyn til nabobelastningen, afsluttes med en nedgravet rørføring i et meget trafikeret vejkryds ved et boligkvarter, der i årevis har været belastet af store anlægsarbejder og uønsket smutvejstrafik."

Jeg er blevet gjort opmærksom på, at den officielle begrundelse for, at Tømmeledningen ikke kan være en boret tunnel er, at Nordhavnstunnelen gennem Svanemøllehavnen forhindrer den løsning. Det er ikke korrekt. Nordhavnstunnelen er en udfordring, men ikke en forhindring for en boret tunnel fra FSK til Svanemøllen Pumpestation. Den starter 30 meter under havoverfladen og skal så føres då dybt, at den ikke kolliderer med Nordhavnstunnelen. Evt. karambolage med tunnelens jordankre kan afklares nu, hvor det stadig er muligt at ændre på tunnelarbejdet. Kloakledningen er jo ingen motorvej, så det vil være muligt at få en rørføring på tværs af den kommende tunnel. En anden mulighed er at arbejde med den i VVM-redegørelsen skitse-rede gravede løsning frem til dækmolen ud for Svaneknoppen, etablere en skakt der og derfra



bore til Svanemøllen Pumpestation, så man undgår de påtænkte indskrænkninger af vejbanerne i veikrydset Strandpromenaden/Strandvænget-/Nordhavnsvej i 18 måneder. ”

HOFORs bemærkninger: ”Nedgravet tømmeledning: En boret tunnel vil kræve en skakt ved Strandvængets pumpestation som er omkostningstung og vil kræve arbejdsarealer på mere end 1000m², et areal som ikke kan findes uden at tage fat i eksisterende vejarealer. Det er ikke teknisk muligt at fjerne tunnelboremaskinen ved at føre den tilbage gennem tunnelrøret, da rørets indre diameter er mindre end tunnelboremaskinen.

Den foreslåede borede løsning vil både være dyrere, have overkapacitet og tidsmæssigt forlænge projektet. Af arbejdsmiljømæssige hensyn skal tunnelen have en diameter på minimum 1,8 meter og en strækning på 1,6 km er i overkanten af hvad der er arbejdsmiljømæssigt forsvareligt under vand.

Trafik: Bygherre vil selvfølgelig undersøge trafikforholdene igen inden etableringen af tømmeledningen igangsættes. Især da der går nogle år endnu før det kommer til at ske., og så vil MKRs trafikanalyse helt sikkert være forældet.

Det er vejmyndigheden, der beslutter hvordan trafikken skal reguleres, men bygherre vil tage forslag til forhindring af smutvejsbilister med til vejmyndigheden.”

Trafikstyrelsens vurdering: Det er Trafikstyrelsens vurdering, at HOFOR har begrundet metodevalget for etablering af Tømmeledningen på søterritoriet tilstrækkeligt. For den del af høringssvaret, der vedkommer påvirkning af ålegræs, kan det oplyses at det af miljøkonsekvensrapporten fremgår, at der anvendes foranstaltninger der forhindrer, at projektet ikke medfører en forringelse i kvalitetselementet ålegræs' tilstand. Disse er allerede en del af vilkår for tilladelsen. Høringssvar og bemærkninger har derfor ikke givet anledning til ændringer eller yderligere vilkår i Trafikstyrelsens tilladelse.

Offentliggørelse

Afgørelsen vil blive offentliggjort på Trafikstyrelsens hjemmeside.

Klagevejledning

Denne afgørelse kan påklages til Transportministeren på trm@trm.dk.

Med venlig hilsen

Louise M. V. Jacobsen
Fuldmægtig | Havne & VVM
Trafikstyrelsen

Kopi til ovennævnte høringsparter