

By & Havn

Carsten Niebuhrs Gade 43  
1577 København V  
Telefon 7221 8800  
Fax 7262 6790  
info@tbst.dk  
tbst.dk

Sagsnr.:2021-028103

Dato:28-01-2022

Sagsbehandler: nave

### **Tilladelse til etablering af intern dæmning med stenbeskyttelse, som erstatter intern væg - ændringen er ikke VVM-pligtig**

Trafikstyrelsen har den 1. december 2021 modtaget ansøgning fra By & Havn om tilladelse til at foretage en projektændring ifm. etablering af Lynetteholm. Projektændringen omhandler etablering af intern dæmning med stenbeskyttelse frem for etablering af intern væg med spuns, som beskrevet i miljøkonsekvensrapporten for Lynetteholm.

Trafikstyrelsen er myndighed for ændringer eller udvidelser af Lynetteholm, jf. § 4 i lov om anlæg af Lynetteholm<sup>1</sup>.

Projektet er omfattet af § 4 stk. 3 i lov om anlæg af Lynetteholm. Trafikstyrelsen skal derfor træffe afgørelse om, hvorvidt projektet er omfattet af krav om miljøvurdering i medfør af VVM-bekendtgørelse for havne<sup>2</sup>.

#### **Trafikstyrelsens afgørelse**

Trafikstyrelsen har efter en screening af sagen afgjort, at projektet ikke kræver en miljøkonsekvensvurdering (VVM).

Trafikstyrelsen meddeler hermed tilladelse til etablering af intern dæmning med stenbeskyttelse frem for etablering af intern væg med spuns, som beskrevet i miljøkonsekvensrapporten for Lynetteholm.

Endelig meddeler Trafikstyrelsen, at der ikke skal udarbejdes Natura 2000 konsekvensvurdering af projektændringen.

---

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

<sup>2</sup> BEK 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

### **Tilladelse gives på følgende vilkår:**

1. 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, december 2016" Bilag 1 for aktiviteter, der gennemføres på land. Der må alene spuses i dagtimerne mandag-fredag kl. 7-17 og ikke i weekender og helligdage, jf. § 8 stk. 1 i forskriften.
2. Vilkår fastsat i implementeringsredegørelsen til Lov om anlæg af Lynetteholm er fortsat gældende.
3. En meddelt tilladelse kan fortabes, såfremt nogle af de for tilladelsen fastsatte vilkår ikke måtte blive opfyldt.

### **Begrundelse**

Screeningen er foretaget med udgangspunkt i den konkrete projektændring med det nuværende kendskab til evt. miljømæssige konsekvenser. Ændringer i projektet eller i omgivelserne kan betyde, at projektet må screenes på ny ud fra de nye betingelser.

Trafikstyrelsen har ved afgørelsen om at give tilladelse til projektændringen lagt vægt på, at de samlede ændringer vurderes at være overvejende positive, og at ændringen kan indeholdes i den allerede foretagne vurdering i miljøkonsekvensrapporten for Lynetteholm.

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 ændringen kan indeholdes inden for den allerede foretagne vurdering i miljøkonsekvensrapporten i forhold til krav og målsætninger i Natura-2000 områder samt påvirkning af bilag IV-arter. Projektændringen vil ikke påvirke udpegningsgrundlaget.

### **Retsgrundlag**

Tilladelse er meddelt i henhold til § 4 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 og vurdere, om der skal foretages yderligere miljøundersøgelser i forbindelse med ændringerne.

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

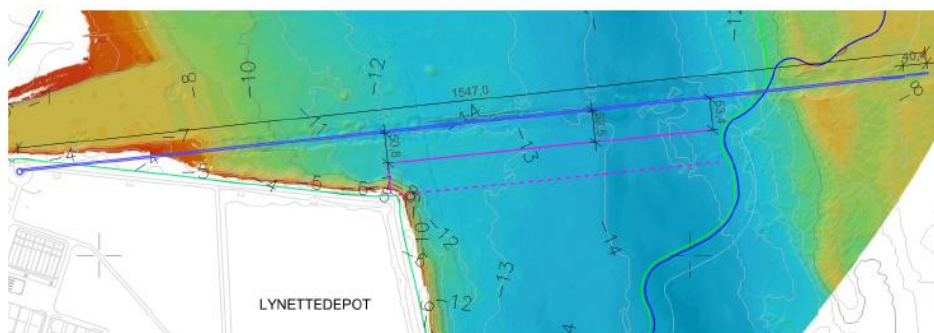
### **Sagsfremstilling**

Ved etablering af Lynetteholm skal der etableres en intern spunsvæg, som adskiller jordopfyldningens fase 1 og fase 2.

Faseopdelingen opfylder et behov for at kunne starte jordopfyldningen inden den fulde perimeter omkring Lynetteholm er anlagt. Arealet,

som den oprindelige spunsvæg afgrænser for jordopfyldnings fase 1, udgør ca. 27 ha ud af det samlede inddæmmede areal på ca. 260 ha.

Den interne spunsvæg er ca. 600 m lang, og en flytning 50 m mod syd betyder, at det afgrænsede fase 1-område bliver ca. 3 ha mindre.



Figur 1: Linjeføring for intern væg fra MKR er vist med en fuldoptrukket lilla streg. U1-ledning er vist med blå streger. I projektet tilpasses linjeføring for intern dæmning som vist med den lilla stiplede linje.

Den oprindelige spunsvæg var udformet som en stålspunsvæg, foroven forankret med skråpæle og forneden med dyvler i kalken. Den nye interne dæmning udføres som traditionel stenkastningsdæmning med en kerne af sand omsluttet af sprængstensfyld. På den nordlige side af den interne dæmning (mod fase 2-opfyldningsbassinet) etableres dæksten (brudsten). Der udskiftes blødbund under den interne dæmning, dvs. at blødbund erstattes med sandfyld, før etableringen af selve dæmningen påbegyndes.

Bygherre har oplyst, at miljøkonsekvenserne, ved at erstatte den oprindeligt planlagte spunsvæg med en dæmning af sand og sten er overvejende positive, især da impulsstøjen over og under vand fra ramning af spuns og pæle undgås. Ændringen betyder et reduceret forbrug af stål og et merforbrug af sand, geotekstil og sprængsten i den interne væg. Merforbruget af sand, geotekstil og sprængsten som følge af projektændringen med den interne dæmning vurderes dog at være ubetydelig, da forbruget af materialer i Lynetteholms samlede dæmningskonstruktioner er tilsvarende reduceret. Ligeledes vurderes miljøpåvirkningen af vandområdet at blive reduceret, da forurenende stoffer i overskudsvandet i højere grad vil blive filtreret i dæmningskonstruktionen.

Det vurderes at de samlede ændringer er overvejende positive og kan indeholdes i den allerede foretagne vurdering i miljøkonsekvensrapporten i forhold til krav og målsætninger i Natura-2000 områder, vandområdeplaner og i den danske havstrategi.

Nærmeste Natura 2000-område er område nr. 142 (Salholm 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, brushane, klyde, dværgterne og havterne og trækfuglene grågås, knopsvane, pibeand og havørn. Trafikstyrelsen vurderer på det foreliggende grundlag ikke, at udpegningsgrundlaget vil blive påvirket.

Trafikstyrelsen har i forbindelse med sagens behandling forelagt ansøgningen 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 og Vikingeskibsmuseet.

Projektansøgningen har endvidere været offentliggjort på Trafikstyrelsens hjemmeside i perioden 10. december 2021 – 19. januar 2022.

Følgende høringsparter har afgivet hørings svar:

**Vikingeskibsmuseet, Metroselskabet og Søfartsstyrelsen** har ingen bemærkninger til projektændringen.

**Miljøstyrelsen** gør opmærksom på drøftelserne omkring påvirkningen af vandmiljøet med miljøfarlige forurenende stoffer i forbindelse med opgravning af forurenede blødbund for bundudskiftning under Lynetteholmens perimeter. Denne problemstilling er også relevant for den foreslåede ændring med intern dæmning, hvor der også skal udføres bundskiftning. Der bør derfor indgå overvejelser omkring graveintensitet og metode med henblik på overholdelse af gældende miljøkvalitetskrav for miljøfarlige forurenende stoffer.

Endvidere bemærker Miljøstyrelsen, at konklusionen i anmeldelsen af den konkrete ændring er korrekt. Ændringen vil ikke medføre forøget påvirkning af det omgivne miljø ift. støj: ved at der anlægges en dæmning i stedet for spuns undgås nedramning af spuns, hvilket reducerer støjpåvirkningen. Det samme gælder ift. det omgivne vandmiljø: udskiftningen af den nordlige perimeter af fase 1-bassinet fra spuns til dæmning vil betyde, at det udsivende overskudsvand i forbindelse med jordopfyldning af fase 1 filtreres. Dette må forventes at reducere påvirkningen af det omgivne vandmiljø.

*By & Havn oplyser, at vilkår 5.1 i Implementeringsredegørelsen indeholder krav til gravearbejder i forbindelse med optagning af havbundsmaterialer, så de gældende maksimumskoncentrationer fastsat i BEK nr. 1625 af 17/12/2017 overholdes. Trafikstyrelsen har den 12.*

*januar 2022 godkendt By & Havns forslag til produktionsrate, maksimalt spild, overvågningsprogram samt graveprocedure (vilkår 5.1) for fase 1.*

*Da gravearbejderne relateret til bundudskiftning for den interne dæmning er omfattet af Fase 1, skal By & Havn således sørge for overholdelse af de retningslinjer for opgravningen, som Trafikstyrelsen har godkendt, og som opfylder vilkår 5.1 i Implementeringsredegørelsen, der skal sikre overholdelsen af gældende miljøkvalitetskrav for miljøfarlige forurenende stoffer.*

**Energinet** bemærker, at de har et 132 kV kabel, HK1234, liggende sammen med BIOFOS' 30 kV kabel, der er nævnt i afsnit 3.1 i COWI's projektbeskrivelse i høringsmaterialet. Energinets kabel er taget ud af drift og afventer at blive taget op sammen med BIOFOS's 30 kV kabel. Da kablerne ligger så tæt sammen, at de kun kan tages op samtidig, har Energinet en igangværende dialog med BIOFOS om en fælles, samtidig optagning af begge kabler. Optagningen af kablerne afventer, at BIOFOS kan tage deres kabel ud af drift, hvilket først kan ske, når BIOFOS har etableret et nyt kabel som erstatning.

Energinet bemærker, at det er vigtigt at holde samme respektafstand til Energinets kabel som til BIOFOS's kabel, og at der ikke sker opfyldning mm. ovenpå kablerne, så de begge kan tages op fra havbunden, når 30 kV kablet er taget ud af drift. Energinet har lavet survey af og indmålt såvel Energinets som BIOFOS' kabel. GIS-data med kablernes beliggenhed kan rekvireres ved henvendelse.

*By & Havn kan bekræfte, at der i projektmaterialet til Entreprenøren er inkluderet et ledningstrace, som er baseret på det omtalte survey fra Energinet. Entreprenøren er instrueret i at holde en respektafstand på 25 meter til dette opmålte trace ved såvel udgravning som opfyldning, indtil at BIOFOS kabel er taget ud af drift.*

**Danmarks Naturfredningsforening (DN)**, København, bemærker, at konklusionen om, at de samlede ændringer er overvejende positive og kan indeholdes i den allerede foretagne vurdering i MKR ikke kan drages på det foreliggende grundlag.

DN mener ikke, at der er foretaget repræsentative boringer ift. at kortlægge indholdet af forurenende stoffer i havbundsmaterialet der skal bortgraves. DN mener, at der bør foretages supplerende undersøgelser af havbunden under den påtænkte dæmning inden det kan vurderes om den allerede gennemførte miljøvurdering er fyldestgørende med hensyn til risiko for forurening af det nærmeste havområde med en række miljøfremmede stoffer.

Endvidere bemærker DN, at den påtænkte ændring af den interne barriere fra en spunsvæg til en stendæmning betyder, at et større

havbundsareal skal opgraves og erstattes med et stabilt underlag end i det oprindelige projekt.

Miljøkonsekvensrapporten fra 2020 var baseret på at 1.720.000 m<sup>3</sup> havbund skulle fjernes, mens den nye vurdering fremlagt ifm. projektændringen regner med at 1.650.000 m<sup>3</sup> havbund skal fjernes, hvilket giver en forskel på 70.000 m<sup>3</sup>. Den nye dæmning vurderes at give et behov for at 37.000 m<sup>3</sup> havbundsmateriale skal fjernes, hvilket fører til konklusion om, at projektændringen kan holdes indenfor rammerne af den oprindelige MKR.

Imidlertid er der i screeningen ingen informationer om, hvordan man er nået frem til den nye vurdering. Hvilke parametre (perimeterlængde, opgravet areal og dybde m.m.) falder anderledes ud i den nye vurdering?

Danmarks Naturfredningsforening opfordrer på den baggrund til, at der redegøres for, hvordan man er nået frem til de nye tal. Før der er klarhed over dette og før der er kendskab til forureningen af havbunden under den nye dæmning, er det efter DNS opfattelse ikke muligt at vurdere om den påtænkte projektændring giver anledning til en supplerende miljøvurdering.

*By & Havn vurderer, at de foretagne borer og den udførte model af havbunden er tilstrækkeligt repræsentativ ift. at angive indholdet af forurenende stoffer i havbunden, jf. ansøgningen om projektændring side 2: "For strækningen hvor den interne dæmning er placeret, er der placeret en boring med udtagning af miljøprøve tilnærmelsesvist i hver ende af dæmningen. Herudover er der borer både syd og nord for dæmningen (se Figur 3-1). Kortlægningen er således baseret på flere konkrete borer på forskellige dybder i umiddelbar nærhed af opgravningsområdet, og det vurderes, at der er tilstrækkeligt grundlag til, at den genererede model er repræsentativ for strækningen for den interne dæmning."*

*By & Havn vil endvidere henviser til opfyldelsen af vilkår 5.1, der sikrer, at der i forbindelse med afgravningen af havbundsmaterialer ikke sker en overskridelse af gældende grænseværdier for miljøforurenende stoffer i vandmiljøet. By & Havn foretager desuden en overvågning af miljøpåvirkningen både omkring Lynetteholm og ved klappladserne, ligeledes med det formål at anlæg af Lynetteholm holder sig inden for de foretagne miljøkonsekvensvurderinger.*

*Reduktionen i den samlede mængde af afgravet havbundsmateriale skyldes optimeringer af projektet i forbindelse med hovedprojektering. Mængdereduktionen ligger primært i, at de første tal opgjort i Miljøkonsekvensvurderingen var baseret på et grovere overslag (håndberegninger), og at By & Havns rådgivere efterfølgende har anvendt 3D*

*modeller til at estimere mængder. Herudover er fodaftrykket af dæmningen reduceret, hvilket ligeledes giver en reduktion.*

En **borger** har bemærket, at miljøvurderingen for projektændringen er utilstrækkelig på en række punkter:

1. På side 2 står: "Vurderingen af bundsedimentet er baseret på kortlægning af forureningsgraden for Lynetteholmprojektet, hvor der er udtaget miljøprøver fra 39 borerer jævnt fordelt over projektområdet, jf. Figur 3-1".

På figur 3-1 ser det mere ud til, at miljøprøverne er koncentreret langs perimeteren. På den baggrund mangler der to miljøprøver langs den interne dæmning for, at det er muligt at vurdere deponeringsbehovet af blødbunden på lige fod med den øvrige perimeter.

Hertil foreslås at anvende forsigtighedsprincippet når Trafikstyrelsen fastsætter vilkårene for projektændringen: så al blødbunden deponeres i slamdepotet på Lynetten.

2. Der savnes en bedre redegørelse for reduktionen i afgravet materiale under Lynetteholm. Af miljøvurderingen for projektændringen fremgår det, at den mængde blødbundsmateriale der skal bortskaffes, er blevet reduceret fra 1.720.000 til 1.650.000 m<sup>3</sup> pr. 27. maj 2021. De to kilder der henvises til /2/ og /3/ i Miljøvurderingen for projektændringen er ikke offentligt tilgængelige, hvorfor det ikke er muligt at kontrollere om grundlaget for reduktionen er korrekt.

Endvidere bemærkes det, at der mangler dokumentation for at mængden af "forurenede materiale der skal deponeres" også er "rigeligt indeholdt i den allerede foretagne miljøvurdering".

Den øgede mængde opgravet forurenede blødbundsmateriale i forbindelse med fase 1 må ændre forudsætningerne for beregningerne af vandkvaliteten i forbindelse med anlægsfasen. Der er i miljøvurderingen for projektændringen ingen dokumentation for at det ikke er tilfældet.

3. Der mangler en vurdering af hvad der er BAT i forbindelse med fjernelse blødbunden under den interne dæmning, når den nu ligger direkte op ad slamdepotet på Lynetten.
4. Der mangler risikovurdering for dæmningsbrud på den interne dæmning og en vurdering af de eventuelle miljømæssige konsekvenser.

*Ad 1) Der henvises til svar på DNs bemærkninger.*

*Ad 2) Der henvises delvist til svar på DNS bemærkninger.*

*For Lynetteholm samlet set udgør opgravningen ca. 1.650.000 m<sup>3</sup> hvoraf ca. 360.000 m<sup>3</sup> er forurenede materiale der skal deponeres. Heraf udgør den forurenede andel ca. 22 pct.*

*Den samlede mængde opgravet materiale er siden miljøvurderingen i MKR reduceret med 70.000 m<sup>3</sup>. Den interne dæmning har en samlet mængde opgravet materiale på 38.000 m<sup>3</sup>. I forhold til MKR bliver der således opgravet mindre materiale end oprindeligt miljøvurderet.*

*By & Havn vil gerne beklage, at borgeren ikke har fået tilsendt de to referencedokumenter til ansøgningen, som ansøgt hos By & Havn. De er sendt efter høringens udløb den 21. januar 2022.*

*Ad 3) By & Havn har stillet krav til graveentreprenøren om kun at anvende maskiner, der kan afgrave med den nødvendige præcision, og som kan overholde vilkår for spildprocent mv. som angivet af myndighederne for at opfylde de gældende vilkår. En sandsuger, der kan suge havbundsmateriale op vil medtage meget store mængder vand, som det ikke er hensigtsmæssigt at få ind i havneslamdepotet. For at overholde krav om grænseværdier for miljøforurenende stoffer, skal det undgås at skabe direkte sammenhæng mellem vandområdet inde i slamdepotet og vandområdet udenfor.*

*Ad 4) Den interne dæmning er dimensioneret til at kunne modstå påvirkninger fra stormflod og lignende, også selvom de øvrige dæmningsværker i fase 2 ikke er færdig etableret.*

Trafikstyrelsen vurderer på baggrund af projektbeskrivelsen og bygheres supplerende oplysninger, at projektændringen ikke giver anledning til en supplerende miljøvurdering. Trafikstyrelsen lægger især vægt på, at den ekstra mængde havbundsmateriale der skal opgraves dels ligger inden for den ramme der oprindeligt er blevet miljøvurderet, samt at projektændringen i sig selv genererer en marginal ændring i mængden af opgravet materiale på ca. 2 pct. Trafikstyrelsen lægger i den sammenhæng vægt på, at de aftalte tiltag for at forebygge miljøeffekter både ved optagning af materialet (sedimentspredning og påvirkning af vandkvalitet) og ved klappning og deponering, også vil finde anvendelse i forhold til projektændringen.

Alle høringssvar er videresendt til bygherre.

### **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 anlægs af Lynetteholm, kan ikke påklages til transportministeren eller anden administrativ myndighed, jf. § 4 stk. 4 i lov om anlæg af Lynetteholm.

Med venlig hilsen

Nanna Z. Vestergaard  
Fuldmægtig

Kopi til ovennævnte høringsparter