



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

Notat

Dato 28-04-2022

Sagsnr.: 2021-000167

Sagsbehandler: nave

Miljøvurderingen af Lynetteholm bygger ikke på en 40 år gammel forskningsartikel

DR har 26. april bragt en historie med overskriften "*Miljøvurdering af Lynetteholm bygger på 40 år gammel forskningsartikel*", som giver det fejlagtige indtryk, at miljøkonsekvensvurderingen for Lynetteholm-projektet primært bygger på en 40 år gammel amerikansk forskningsartikel. DR bygger primært deres artikel på et enkeltstående citat, som fremgår på s. 59 i den supplerende miljøkonsekvensrapport.

Trafikstyrelsen, har fået overdraget myndighedsansvar fra Miljøstyrelsen og Københavns Kommune ifm. Lynetteholm-projektet, og varetager opgaven som koordinerende myndighed. Trafikstyrelsen har det processuelle ansvar for behandling af miljøkonsekvensrapporten og trækker på de relevante faglige kompetencer i Miljøstyrelsen, Kystdirektoratet, Vejdirektoratet m.fl.

Trafikstyrelsen kan afkræfte, at miljøkonsekvensvurderingen primært baserer sig på den amerikanske forskningsartikel fra 1981.

Bygherren, By & Havn, har fået udarbejdet miljøkonsekvensrapporten, som beskriver miljøpåvirkningerne fra etablering af Lynetteholm. Det drejer sig om et omfattende materiale, som består af Miljøkonsekvensrapporten for Lynetteholm af 24. november 2020 med tilhørende bilag, Tillæg til miljøkonsekvensrapport – uddybning af sejlrørende og klappning af havbundsmateriale af 21. december 2020 med tilhørende bilagsrapport, Tillæg til miljøkonsekvensrapport vedr. vandplaner, Danmarks Havstrategi og uddybning af sejlrønder af 31. marts 2021 samt den sammenfattende redegørelse med besvarelse af indkomne hørings svar.

Rambøll har som rådgiver for By og havn i en pressemeddelelse af 28. april afvist kritikken, idet miljøkonsekvensvurderingen udover den amerikanske artikel bygger på data fra en række danske

infrastrukturprojekter samt flere tekniske baggrundsstudier af lokale forhold i det sydlige Øresund.

Den supplerende miljøkonsekvensrapport fra marts 2021, der er på ca. 200 sider, er udarbejdet af Rambøll med bidrag fra DHI, og har adskillelige andre referencer ud over den nævnte amerikanske reference, bl.a. forskning ved DTU Aqua, Miljøministeriets vandplaner, Basisanalyse for vandområdeplaner samt andre forskningsrapporter. I alt indeholder miljørapportens referenceafsnit ca. 100 forskellige referencer (kilder), hvoraf nogle er interne arbejdsnotater, samt notater fra Miljøstyrelsen og andre myndigheder, mens andre er analyser og forskningsartikler fra ind- og udland.

Konklusion på miljøvurderingerne

Trafikstyrelsen skal henvise til selve konklusionen, som findes på s. 3 i det omtalte materiale: *"Miljømålet for vandområde Køge Bugt og de omkringliggende vandområder er god økologisk og kemisk tilstand. Det vurderes, at klapningen kun vil resultere i en ubetydelig påvirkning af vandområderne, og ikke vil medføre en forringelse af overfladevandområdernes tilstand, og ikke vil hindre for opfyldelsen og bevarelsen af målet om god økologisk og kemisk tilstand.*

Det er en forudsætning for ovenstående vurderinger, at en begrænset merudledning af kvælstof til vandområdet Køge Bugt, kompenseres af reducerede udledninger som følge af Københavns Kommunes Spildevandsplan."

Konklusionen er baseret på, at Miljøkonsekvensrapporten vedr. vandplaner, Danmarks Havstrategi og uddybning af sejlrender når frem til, at klappematerialet (den opgravede havbund) vurderes at indeholde ca. 2.100 ton kvælstof (N) og 900 ton fosfor (P), samt at disse næringsstoffer er bundet til klappematerialet, der genplaceres på havbunden i forbindelse med klapningen. En mindre andel af næringsstofferne frigives til vandmasserne og har dermed en negativ påvirkning af havmiljøet, og her er det anslået, at det drejer sig om ca. 21 ton kvælstof og 1 ton fosfor.

Generelt om klapping af havbundsmateriale

Klapping er en almindelig praksis, hvor det materiale der graves op fra havbunden – f.eks. i forbindelse med uddybning af sejlrender, oprensning af havne eller udbygning af havne – genanbringes på havbunden. Såvel alle andre Østersølande, som hovedparten af havnene i Danmark benytter sig i større eller mindre omfang af klapping ved byggeprojekter til havs. Miljøstyrelsen har opstillet kriterier og grænseværdier for indholdet af næringsstoffer og andre miljøfremmede stoffer i materiale, der ønske klappet. Miljøstyrelsen giver ikke tilladelse til klapping, hvis det drejer sig om forurenede materiale. Havbundsmateriale indeholder typisk en mindre mængde kvælstof, fosfor

og andre naturligt forekommende stoffer. Derfor vil der altid blive frigivet en vis mængde næringsstoffer til vandmiljøet ifm. at der graves i havbunden samt når havbundsmaterialet genplaceres (klappes) på havbunden.

Sammenholdt med den mængde kvælstof og fosfor, der udledes fra kommunerne rundt om Køge Bugt, vurderes det, at 21 ton ekstra kvælstof og knap 1 ton ekstra fosfor er en ubetydelig påvirkning af havmiljøet og ikke vil *"indvirke på den økologiske tilstand for bundfauna eller indvirke på mulighederne for at bevare eller opnå en god økologisk tilstand for bundfauna i kystområderne"* – når Københavns Kommune bidrager med kompenserende foranstaltninger i mindst samme omfang.

Det er Miljøstyrelsen, der administrerer tilladelser til klappning af havbundsmateriale, og dermed er det også Miljøstyrelsen, der konkret har sagsbehandlet tilladelsen til de klappladser, der benyttes til Lynetteholm. Det er således gængs praksis, både i Danmark og i vores nabolande, at der accepteres en vis udvaskning af næringsstoffer ifm byggeprojekter til havs. Trafikstyrelsen er ikke bekendt med, at der andetsteds er stillet tilsvarende krav om kompenserende foranstaltninger, som dem Københavns Kommune skal leve op til i forbindelse med Lynetteholm projektet.

Der er etableret overvågning af miljøkonsekvenser ved klappning

Trafikstyrelsen kan oplyse, at der er fastsat et vilkår i implementeringsredegørelsen kapitel 5.1 som skal sikre, at By & Havn gennemfører gravearbejdet i havbunden ved etableringen af Lynetteholm uden overskridelse af maksimumkoncentrationer for gældende miljøkvalitetskrav i vandområdet, som fastsat i gældende miljølovgivning. Vilkåret indebærer, at gravearbejdets intensitet og krav til reduktion af sedimentspild tilpasses indholdet af forurenende stoffer i havbundsmaterialet, som er undersøgt i miljøboringer.

Indholdet af forurenende stoffer i det udledte overskudsvand fra Lynetteholm i driftsfasen, er reguleret i vilkår fastsat af Miljøstyrelsen i implementeringsredegørelsen kapitel 7.1. Således er der fastsat vilkår for indholdet af forurenende stoffer i den jord, der må modtages til indbygning i Lynetteholm, og der er også krav til, hvor store koncentrationer af forurenende stoffer, som det udledte vand må indeholde.

Endvidere er der etableret et måleprogram, der løbende følger op på, at klappningen af havbundsmaterialer overholder de fastsatte grænseværdier for sedimentspredning mv. Måleprogrammet er fastsat jf. krav fra Miljøstyrelsen, og overvåges af en såkaldt Turbidity Management Group (TMG). TMG'en består af By & Havn og deres rådgivere,

såvel danske som svenske miljømyndigheder, samt kommuner fra Køge Bugt-området.

Såfremt klapningen af havbundsmaterialer ikke kan ske indenfor tilladelsens (anlægslovens) rammer, skal der findes alternative løsninger for at sikre, at vilkårene i Implementeringsredegørelsen kan overholdes. Såfremt vilkårene ikke kan overholdes, skal klapningen ophøre.

Alternativer til klapning skal vurderes

Transportministeren har således anmodet By & Havn om at klapningen indstilles og der undersøges alternativer til klapning. I den forbindelse skal miljøgrundlaget og miljøkonsekvensrapporten genbesøges og relevant viden om vurdering af miljøkonsekvenserne ved alternative løsninger vil blive inddraget.