

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

Notat
Dato 11-11-2021
Sagsnr.: 2021-000167
Sagsbehandler: nave

Notat vedr. mulighed for yderligere deponering af opgravet materiale samt den danske praksis for udpegning af klappladser

Af referatet fra 6. Espoo samrådsmøde ifm. Lynetteholm fremgår, at Sverige:

1. opfordrer til, at projektet hæver ambitionerne og afsøger mulighederne for at deponere lettere forurenede materiale på land, samt
2. konstaterer, at den danske praksis for udpegning af klappladser ikke indeholder vurdering af alternative klappladser.

Det blev aftalt, at By & Havn følger op for så vidt angår punkt 1, mens Trafikstyrelsen og Miljøstyrelsen følger op for så vidt angår punkt 2, hvilket gøres i nærværende notat.

Kan en større del af det optagne materiale deponeres?

I forbindelse med etablering af Lynetteholms perimeter skal der udskiftes blødbund under perimeterkonstruktionerne for sikring af konstruktionernes stabilitet og for at minimere sætninger. Den afgravede blødbund er planlagt delvist deponeret og delvist klappet afhængig af forureningsgraden af det opgravede materiale.

By og Havn har oplyst, at alternativet til afgravning er at dræne og komprimere gytjen, hvilket medfører ekstra forbrug af sten og sand, og er forbundet med væsentlige meromkostninger og tidsforbrug. Denne mulighed er derfor indledningsvist blevet fravalgt.

Alternativer til klappning af det opgravede materiale er nyttiggørelse eller deponering på land. Da den bløde bund har ringe geotekniske egenskaber, kan den ikke anvendes til nyttiggørelse, eksempelvis opfyld i dæmninger eller opfyld i Lynetteholm.

I projektet er det forudsat, at alt materiale over øvre aktionsniveau (klasse C) skal deponeres i Lynettepotet. Det resterende materiale (klasse A (under nedre aktionsniveau) og klasse B (mellem de to niveauer)) forudsættes klappet. By og Havn vurderer, i notat af 29.10.2021 om *Blødbund til klappning*, at yderligere deponering af klasse B vil resultere i en væsentlig forøget CO₂ belastning og ligeledes vil have stor indflydelse på projektets tidsplan og økonomi. Notatet er fremsendt til brug for Espoo samrådsmøde d. 12. november.

Den danske praksis for udpegning af klappladser og alternativer

Trafikstyrelsen har drøftet spørgsmål 2 med Miljøstyrelsen og kan på den baggrund oplyse, at der efter dansk opfattelse er krav om, at der skal beskrives rimelige alternativer til det samlede projektet, når man laver miljøkonsekvensvurderinger efter VVM- og/eller ESPOO-reglerne. Reglerne definerer dog ikke, at der skal opstilles alternativer til hver delaktivitet. Alternativer er beskrevet i kapitel 5 i miljøkonsekvensrapporten for Lynetteholm.

Miljøstyrelsen har endvidere oplyst, at kravene i henhold til almindelig dansk praksis til, hvilke oplysninger en ansøgning om tilladelse til at klappe skal indeholde, fremgår af bekendtgørelsen nr. 516 af 23/04/2020 om bypass, nyttiggørelse og klappning af havbundsmateriale. Af bekendtgørelsens § 5 fremgår det, at ansøger i sin ansøgning skal angive et forslag til klapplads.

Inden, der kan gives klaptilladelse, foretager Miljøstyrelsen en miljøvurdering af klappningen. I vurderingen skal indgå de forhold og hensyn, der er anført i havmiljølovens bilag 1 og 2, herunder en beskrivelse af klapmaterialet, en beskrivelse af klapplads og metode samt almindelige overvejelser og betingelser, så som indvirkning på livet i havet, fiskeri mv.

Når bygherre har udpeget en egnet klapplads, er det ikke praksis, at der vurderes alternative klappladser ved udstedelse af klaptilladelse i Miljøstyrelsen.

På den baggrund konstateres det, at miljøvurderingen af klappladser i forbindelse med Lynetteholm er i overensstemmelse med sædvanlig dansk praksis.