

Etablissement- og Terrænkommendoen

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

Dato: 23-10-2025
Sagsnr.: 2025-266360, 2025-269421
Sagsbehandler: NAVE

Afgørelse om at opførelse af ny redningsstation, tilhørende bådrampe og flydebro i Esbjerg Havn, samt geotekniske boringer ikke er VVM-pligtig

Trafikstyrelsen har den 27. august 2025 modtaget ansøgning fra Etablissement- og Terrænkommendoen om at opføre en ny redningsstation med tilhørende bådrampe og flydebro i Trafikhavnen på Esbjerg Havn. Endvidere er der blevet søgt om to geotekniske boringer forud for etablering af projektet. Projektet er beliggende inden for de dækkende værker i Esbjerg Havn.

Trafikstyrelsen er myndighed for behandling af sager om etablering af faste anlæg, uddybning og opfyldning på søterritoriet i havne, jf. § 2 i Havneloven¹.

Projektet er omfattet af VVM-bekendtgørelse for havne² bilag 2, punkt 10 e. Trafikstyrelsen skal derfor træffe afgørelse om, hvorvidt projektet er omfattet af VVM-pligt. Endvidere skal det efter samme bekendtgørelse vurderes, hvorvidt der skal udarbejdes en konsekvensvurdering af Natura 2000-områder i nærheden af projektet.

Trafikstyrelsens afgørelse

Trafikstyrelsen har efter en screening af sagen afgjort, at det samlede projekt ikke er VVM-pligtigt og derfor ikke kræver en miljøkonsekvensvurdering. Dermed kræver anlægget samt de geotekniske boringer ikke tilladelse efter havnelovens § 2.

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

Afgørelsen fritager ikke modtageren for pligt til at opnå tilladelser og godkendelser, der måtte være nødvendige for gennemførelse af projektet i henhold til anden lovgivning, herunder de nødvendige aftaler med havnemyndigheden, Esbjerg Havn, der ikke har haft bemærkninger til høringen.

¹ LBK nr. 116 af 24/01/2024 af lov om havne (Havneloven)

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 havne (VVM-bekendtgørelse for havne)



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

Samtidig med at anlægsarbejdet afsluttes, skal 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. museumslovens § 28 og § 29 h.

Begrundelse for afgørelsen

Screeningen er foretaget med udgangspunkt i det konkrete projekt 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 projektet lagt vægt på, at de eksisterende aktiviteter i området ikke vil blive påvirket negativt. Ydermere vil anlægget ikke ændre på havnens funktion.

Trafikstyrelsen har i sin afgørelse om, at projektet ikke er VVM-pligtigt, lagt vægt på, at der arbejdes inden for dagtimerne, at projektet er inden for dækkende værker ift. støjdbredelse under vand og sedimentspredning samt at der skal anvendes en begrænset mængde ressourcer.

Da projektet ikke indebærer udledning af næringsstoffer eller miljøfarlige forurenende stoffer har Trafikstyrelsen vurderet, at projektet ikke vil være til hinder for vandområdet mål opfyldelse 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.

Trafikstyrelsen har i sin afgørelse om, at der ikke skal udarbejdes en konsekvensvurdering i henhold til nærtliggende Natura 2000-område lagt vægt på projektets begrænsede omfang, projektets lydudbredelsesniveau, registreringen af arter i projektområdet samt 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 1³ og habitatdirektivets bilag IV⁴ kan opretholdes. Styrelsen har i sin vurdering lagt vægt på, at der er lav sandsynlighed for, at marsvin færdes i havnen givet den eksisterende skibstrafik og aktivitet i havnen. Derudover har styrelsen lagt på, at der anvendes ramp-up metoder i form af 'slow' (færre slag per tid) og/eller 'soft' (lavere hammerenergi) ved opstart af ramningen, som vil få odder, marsvin og andre hvalarter til at søge væk fra området, inden støjen når den maksimale energi, så at artens bevaringsstatus sikres og områdets økologiske funktionalitet opretholdes.

³ BEK nr. 521 af 25/03/2021 om fredning af visse dyre- og plantearter og pleje af tilskadekommet vildt¹

⁴ Rådets direktiv 92/43/EØF af 21. maj 1992 om bevaring af naturtyper samt vilde dyr og planter



Retsgrundlag

Trafikstyrelsen er myndighed for etablering af faste anlæg, uddybning og opfyldning inden for erhvervshavnens dækkende værker, jf. § 2 i Havneloven¹. Endvidere skal styrelsen vurdere, hvorvidt der skal udarbejdes en konsekvensvurdering for nærtliggende Natura 2000-områder samt bilag IV-arter.

Afgørelse om VVM-pligt er truffet i henhold til § 7 i VVM-bekendtgørelse for havne. Afgørelse om at projektet ikke kræver tilladelse er truffet i henhold til § 2, stk. 2, i Havneloven¹.

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

Sagsfremstilling

Det danske forsvar ved Etablissement- og Terrænkommandoen (ETK) ønsker at opføre en ny redningsstation, tilhørende bådrampe og flydebro på Esbjerg Havn i området for trafikhavnen øst for Auktionsgade og Tankbrovej.

Den kommende redningsstation og tilhørende anlæg vil erstatte redningsstationens etablerede funktioner på Esbjerg Havn i lejede lokaler i bassin 1 (Nordhavnen).



Figur 1: Kort over Trafikhavn i Esbjerg Havn. Nummer 1 viser placering af den eksisterende redningsstation og nummer 2 placering af den planlagte ny redningsstation, bådrampe og flydebro.

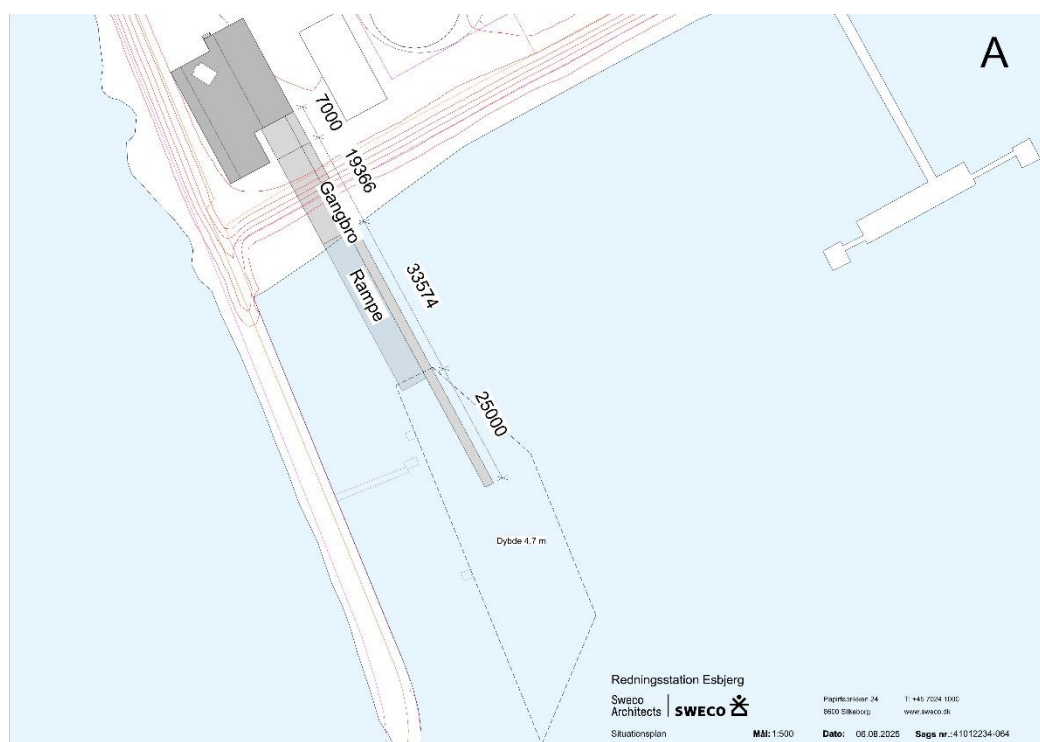
Redningsstationen og bådrampe vil bestå af et totalt areal på ca. 1055 m². Bygningen opføres på pælefundamenter og med konstruktion i beton.

I forlængelse af bådehallen etableres bådrampe, og langs bådrampe etableres desuden en stål- og flydebro. Tabel Fejl! **Ingen tekst med den anførte typografi i dokumentet.**-1 viser projektets forventede dimensioner, som endnu ikke endeligt fastlagt på grund af projektets igangværende udvikling.



Tabel **Fejl! Ingen tekst med den anførte typografi i dokumentet.**-1: Projekts omtrentlige dimensioner.

Projektelement	Mål
Samlet længde (bygning /bådrampe /flydebro)	ca. 106 m
Samlet bredde (bygning)	ca. 18 m
Samlet areal	ca. 1055 m ²



Figur 2: Omfanget af den nye redningsstation og tilhørende udendørs funktioner.

Den nye redningsstation, bådrampe og flydebro forventes etableret med følgende overordnede metoder.

- Etablering af spunsvægge, som etableres med rammemaskine, evt. fra flåde.
- Etablering af spuns vil foregå med gradvis forøgelse af støjniveau.
- Spunsvæggene forankres gensidigt med stålankre, der monteres fra flåde/opfyldning eventuel pælefundering etableres fra flåde.
- Betonarbejder omfatter etablering af bådrampe, herunder armeringsarbejder og støbning.
- Opfyldning mellem spunsvæggene udføres med rene fyldmaterialer (f.eks. sand).
- Efter opfyldning afsluttes med belægning i beton, hvorpå skinnesystemet monteres.
- Bygning forventes udført i præfabrikerede betonelementer.

Den udvendige etablering vil kunne udføres på ca. otte måneder, med en forventet start i tredje kvartal af 2026 og frem til Q3 2027. Varigheden af de enkelte byggeaktiviteter er angivet nedenfor med en forventet samlet byggetid på 8 måneder, dvs. bygningsarbejderne.



Det forventes, at yderligere ca. fire måneder er nødvendige for at etablere bygningens aptering mv.

Tablet **Fejl! Ingen tekst med den anførte typografi i dokumentet.**-2: Tidsplanen for bygning af redningsstation samt bådrampe i Esbjerg Havn.

Aktivitet	Varighed	Bemærkning
Ramning af spunsvæg	Ca. 3 uger	I tidsrummet 7-18 på hverdage (forventet maks. 8 timer hver dag)
Ramning af pæle	Ca. 3 uger	I tidsrummet 7-18 på hverdage (forventet maks. 8 timer hver dag)
Betonarbejder	Ca. 1 måned	Etablering af bådrampe og pæle til flydebro.
Bygningsarbejder (ekskl. aptering og lignende)	Ca. 8 måneder	Opførelse af redningsstation

Ifølge Esbjerg Kommune må særligt støjende, støvende og vibrationsfrembringende midlertidige aktiviteter (herunder nedramning af spuns, pæle og lignende) kun udføres på hverdage (ikke helligdage) i tidsrummet mandag til fredag kl. 7 – 18, hvorfor det er disse tider der arbejdes med.

Som en del af undersøgelsen, skal der laves to geotekniske boringsprøver, kaldt B01 og B02 i havneområdet.



Figur 3: Placering af boringspunkterne B01 og B02 på vand i Trafikhavnen i Esbjerg Havn.

Dimensionen på prammen, hvorfra der skal bores, er markeret med blåt. De planlagte geotekniske borer B01 og B02, forventes at nå ca. kote -20 m DVR90, selvom hindringer kan kræve justeringer af positionen eller boreddybden.

Boringerne udføres gennem et hul i dækket (moonpool) på en arbejdsplatform (pram/flåde) med støtteben. Et geoteknisk boreaggregat, monteres ombord, og flåden manøvreres til den planlagte borelokation. Prøver fra borekerne samles til laboratorieanalyse, og overskydende borejord deponeres i bigbags ombord, inden overskudsjord fjernes i henhold til jordbekendtgørelsen.

Boringerne udføres som forede 6" borer og sløjfes umiddelbart efter borearbejdet, med bentonit eller storebæltsblanding i lavpermeable lag. Til dette anvendes en crawler borerig af typen Knebel HY-79 på larvefodder.

Boringerne planlægges udført i uge 44, eller så hurtigt som muligt. Operationen forventes at vare 2-4 dage, afhængigt af vejrforholdene. Arbejdet udføres i dagtimerne.

Natura 2000-områder

Afstanden til Natura 2000-område nr. 89 "Vadehavet" er ca. 760 meter fra projektområdet.



Natura 2000-området er udpeget med 4 habitatområder og 10 fuglebeskyttelsesområder. Området er udpeget for at beskytte Vadehavet, som bl.a. er et af de vigtigste vådområder for vandfugle, der benytter den østatlantiske trækrute og har endvidere betydning som levested for havpattedyr som sæler og marsvin, grøn kølleguldsmed, laksefisken snæbel og flere arter af lampretter. Natura 2000-området er også specielt udpeget for at beskytte en række naturtyper.

Bygherre har oplyst, at grøn kølleguldsmed ikke forekommer i projektområdet (Arter, 2025). Arten er tilknyttet rentvandssystemer og yngler i hurtigtstrømmende, iltrige vandløb, og den forventes derfor ikke at være til stede i havneområdet. Fiskearter på udpegningsgrundlaget er heller ikke registreret i projektområdet (Arter, 2025) og forventes ikke at forekomme i havnen på grund af manglende fødegrundlag og det er ikke det typiske levested for disse arter. Det vurderes derfor, at hverken grøn kølleguldsmed eller fiskearter på udpegningsgrundlagene vil blive væsentligt påvirket af projektet.

Oddere er observeret på Fanø (2021-2025) og syd for Esbjerg havn (2013-2024; (Arter, 2025; Naturbasen, 2025). Odderen er nataktiv, og om dagen opholder den sig i en hule, under buske eller træerødder. Oddere råder over betragtelige territorie-arealer og forventes at flytte sig midlertidigt, hvis de generes af støj. Området har en lav tæthed af marsvin året rundt og vurderes ikke at være væsentlig for marsvinepopulationen (Sveegaard S., 2018). Både gråsæl og spættet sæl har en høj forekomst og yngler i området (Galatius, 2017).

Odder, marsvin, gråsæl og spættet sæl kan potentielt forstyrres af anlægsarbejdet, særligt støjen som udledes i forbindelse med ramning af spuns. Støjen udledt ved ramning af spuns vil primært bestå af impulsstøj med peak frekvenser omkring 100 Hz. Impulsstøjen kan medføre forstyrrelse af pattedyr, som færdes i det marine miljø. Oddere og sæler er semiakvatiske og kan påvirkes af forstyrrelser både over og under vand, hvorimod marsvin påvirkes af den udledte undervandsstøj. Ligeledes forventes havpattedyr (marsvin og sæler) at søge væk fra de mest støjramte områder imens arbejdet foregår. Impulsstøjen udledt under vand kan desuden medføre midlertidige eller permanente høreskader hos havpattedyr.

Der er modelleret en beregning for støjledning ved ramning. Beregningerne angiver niveauet af undervandsstøj lige udenfor havnens dækkende værker, hvor vanddybden i modelsoftwaren er tilstrækkelig til at foretage beregningerne. Der er anvendt en kildestyrke på 196 dB re 1 μ Pa_{2s} (tilsvarende nedramning af en pæl med en diameter på 0.5 m) minus 20 dB, for at tage højde for afstands-dæmpningen i området, samt afskærmningen fra havnemolen. På basis af modelleringen vurderes det, at den udledte undervandsstøj ved ramning kun i lav grad vil påvirke havmiljøet uden for havnen, da projektet foregår inden for havnens afskærmende værker og støjen derfor kun i begrænset omfang vil udbredes til det omgivende miljø. Det estimeres, at påvirkningsafstandene for forstyrrelse er 350 m for marsvin og 1,8 km for sæler. Det betyder, at marine pattedyr som færdes mellem Esbjerg havn og den nordøstligste del af Fanø, inden for de estimerede påvirkningsafstande, vil ændre adfærd i anlægsperioden. Den mest sandsynlige adfærd ændring er, at dyrene svømmer væk når der rammes. Området vil i forvejen være trafikeret af skibe, som udleder betydelige niveauer af undervandsstøj, og det må derfor forventes at støjfølsomme dyr i forvejen forstyrres og færdes i lavere grad i dette område.

Arbejdet forud for ramningerne, såsom placering af flåde med rammeudstyr, samt anvendelse af ramp-up metoder i form af slow (færre slag per tid) og/eller soft (lavere hammerenergi)



start ved ramningerne giver dyrene mulighed for at søge væk fra området, inden støjen når den maksimale energi. Givet anlægsarbejdets placering i havnen, hvor tilstedeværelsen af marine pattedyr forventes at være lav året rundt og støjudbredelsen fra ramningerne er begrænset til det omgivende havmiljø, vurderes projektet ikke at medføre væsentlige påvirkninger på arter på udpegningsgrundlaget for Natura 2000-område nr. 89 "Vadehavet". Den korte anlægsperiode for ramningen på forventede 3 uger minimerer yderligere påvirkningerne.

For fugle anvendes ofte en konservativ værdi på 70 dB(A) som adfærdsmæssig respons. For den aktuelle spunsnings- og pæleramningskilde forventes dette niveau at være overholdt inden for nogle få hundrede meter, og det vurderes derfor ikke for at have en væsentlig påvirkning på fugle.

På grund af projektets begrænsede omfang af redningsstationen og bådrampen i Esbjerg Havn vurderes projektet ikke at påvirke 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 er registreret fund af marsvin tilbage i 2008.

Støjen udledt under anlægsfasen vurderes kun i mindre grad at påvirke havmiljøet, da projektet foregår inden for havnens dækkende værker, og undervandsstøjen vil derfor have en begrænset spredning til det omgivende miljø. Baseret på modellering af støjudledningen under ramning vurderes der at være risiko for, at marsvin forstyrres i en afstand på 350 m omkring arbejdet, og at impulsstøj fra ramningerne kan forårsage midlertidige eller permanente høreskader indenfor 200 m og 30 m. Da risikoen for permanent høreskade estimeres at være mindre end 200 m anbefales det ikke at anvende akustisk skræmmeudstyr, såsom en sælskræmmer, forud for rammearbejdet, da der er risiko for at sælskræmmeren forstyrrer mere end selve ramningen (Tougaard, 2021).

Trafikstyrelsen vurderer, at områdets økologiske funktionalitet for arten ikke påvirkes ved gennemførelse af projektet. Styrelsen har lagt vægt på, at projektet ikke påvirker yngle- og rasteområder for arten, at projektet er tilrettelagt således, at der ikke beskadiges eller ødelægges yngle- eller rasteområder i det naturlige udbredelsesområde for arten, at projektet ikke medfører forstyrrelse med skadelig virkning for arten eller bestanden, og at der ikke sker en forsættelig indfangning eller drab.

Vandrammedirektivet

Projektområdet er beliggende i kystvandområde "Grådyb" med vandområde ID: 121. Vandområdet er udpeget med miljømålsætningen "God økologisk tilstand" og "God kemisk tilstand". Vandområdets samlede økologiske- og kemiske tilstand er vurderet til "Ringe økologisk tilstand" og "Ikke-god kemisk tilstand".

For de enkelte parametre er tilstanden vurderet som følgende;

⁵ www.arter.dk



- Fytoplankton: Ringe økologisk tilstand,
- Rodfæstede bundplanter: Ringe økologisk tilstand,
- Bunddyr: Ikke anvendelig,
- 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 projektet 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 te-maer vurderer Trafikstyrelsen, at projektet ikke er uforeneligt med opnåelse af miljømålene.

Høring

Projektområdet er i havplanen udlagt til zone til respektafstande for luftfart - Ir8. Tilladelse m.v. til eller planer for andre formål til anlæg og aktiviteter på 45 meter over havets overflade eller derover kan kun meddeles eller vedtages efter samråd med transportministeren jf. Ir.5. Da projektet ikke rækker over 45 meter over havets overflade er Transportministeren ikke blevet hørt.

Trafikstyrelsen har i forbindelse med sagens behandling forelagt ansøgningen for Landbrugs- og Fiskeristyrelsen, Naturstyrelsen, Kystdirektoratet, Plan- og Landdistriktsstyrelsen, Miljøstyrelsen, Styrelsen for Grøn Arealomlægning og Vandmiljø, Energistyrelsen, Slots- og Kulturstyrelsen, Beredskabsstyrelsen, Etablissement- og Terrænkommendoen, Energinet, Dansk Ornitologisk Forening, Danmarks Naturfredningsforening og Friluftsrådet, Beskyt Havmiljøet, Esbjerg Kommune og Esbjerg Havn.

Projektansøgningen har endvidere været offentliggjort på Trafikstyrelsens hjemmeside i perioden 01.09.2025 til den 01.10.2025.

Følgende høringsparter har afgivet hørings svar:

Etablissement- og Terrænkommendoen og **Landbrugs- og Fiskeristyrelsen** har ingen bemærkninger.

Kystdirektoratet har bemærket, at de har oprensingsforpligtigelsen i Esbjerg havn herunder også Trafikhavnen. Projektet skal sikre, at dybderne omkring anlægget kan vedligeholdes af et oprensings fartøj. Et fartøj med 12 meters brede og 50 meters længde, og dybgang på 4 meter, med manøvrer mulighed for at anvende grab. Selve afstanden mellem gangbro og molen giver ikke denne mulighed for oprensning i hjørnet.

Bygherre har hertil oplyst, at broen er udformet med en mekanisme, der gør det muligt at fjerne og genetablere den efter behov, herunder når oprensning skal finde sted. Vi forventer derfor, at denne løsning imødekommer jeres behov i forhold til at sikre adgang for oprensning fartøjer til området.

Beredskabsstyrelsen bemærker, at der i området ses placeret et fyr, nærmere bestemt Esbjerg Fyr (vinkelfyr) Dansk Fyrliste nr. 60, som drives og ejes af BRS/SIFA. Fyrets egenskaber



kan indhentes online via Dansk Fyrliste 2022. Esbjerg Fyr vurderes at være et vigtigt fyr, der vejleder skibstrafikken i Grådyb til og fra Esbjerg Havn. Fyrets placering og indretning og dermed dets nautiske funktion kan blive påvirket ved projektet, hvorfor alle forhold, der kan påvirke fyrets funktion herunder fx flytning, ændring og midlertidig slukning mv. skal aftales på forhånd med BRS/SIFA. Større ændringer ved fyret som fx nedlæggelse af fyrets dagmærkefunktion kan desuden medvirke til, at havnes brugere skal høres på forhånd.

Det kan i forbindelse ovennævnte oplyses, at der allerede er indledt dialog mellem BRS/SIFA og projektet i forhold til fyret. Omkostninger i forbindelse med ændringer i fyret fx en flytning forventes at blive afholdt af projektet og er BRS/SIFA uvedkommende. Derudover har BRS/SIFA ikke bemærkninger til projektet, men skal anmode om at retningslinjer om varsling af skibstrafikken følges løbende under anlægsaktiviteterne og de geotekniske undersøgelser på vandet.

Bygherre noterer sig, at BRS/SIFA ingen bemærkninger har til gennemførelse af de to geotekniske borer. Det er noteret, at Efterretninger for Søfarende skal orienteres omkring de geotekniske borer fire uger i forvejen. Vedr. etablering af redningsstation: Det er noteret, at BRS/SIFA allerede er i dialog med Etablissement- og Terrænkommendoen vedr. projektet.

Esbjerg Kommune bemærker, at det anbefales at benytte slow- eller soft-start-teknikker ved opstart af støjende aktiviteter. I ansøgningen (PDF) side 5, skriver man at man vil benytte ovenstående teknikker, hvis der er marsvin i havnen forud for arbejdet med ramning. Det er Esbjerg Kommunes vurdering, at man ikke nødvendigvis vil opdage marsvin i nærheden, så af hensyn til både fisk og havpattedyr skal enhver ramning i eller nær havnebassinerne opstartes med soft-start-teknik, så fisk og havpattedyr kan nå væk, inden støjen kan forårsage skade på arterne.

I forhold til kumulativ påvirkning, er det ikke korrekt, at der ikke foregår lignede projekter i området. Der foregår meget udvikling på og omkring havnen. Havneudvidelse ved etape 5 er ikke færdig og flere mindre projekter er planlagt som kræver ramning, bla. nacellefabrik, datacenter og CO2-lager ved Stormkaj.

Bygherre noterer sig, at Esbjerg Kommune ikke har bemærkninger til gennemførelse af de to geotekniske borer.

Vedr. etablering af redningsstation oplyser bygherre, at slow- eller soft-start-teknikker vil blive implementeret som standardprocedure, uanset om der er observeret marsvin eller ej, for at sikre, at både fisk og havpattedyr kan nå væk, inden støjen kan forårsage skade på arterne.

Endvidere anerkender bygherre, at der foregår flere lignende projekter i området, herunder:

- Havneudvidelse ved etape 5: anlægsfasen forventes at vare fra april 2026 til september 2027.
- Nacellefabrik: forventes at vare fra maj 2026 til begyndelsen af 2028.
- Datacenter: forventes at starte i juni 2026, afsluttet i december 2027.
- CO2-lager ved Stormkaj: forventes at starte i november 2025 og at være fuldt operativt i midten af 2028.

Dette blev desværre ikke korrekt angivet i ansøgningen, men bygherre er opmærksomme på den kumulative påvirkning og tager hensyn til de igangværende og planlagte aktiviteter.



I forhold til geotekniske boringer viser en gennemgang af disse projekter, at gennemførelsen af de to geotekniske boringer, som er meget begrænsede i omfang, ikke overlapper hinanden tidsmæssigt og har en maksimal varighed på fire dage. Dette vil derfor ikke medføre kumulative virkninger. Resultaterne af de geotekniske boringer skal først afrapporteres i den endelige beskrivelse af projektet og vil også indgå i udbudsmaterialet for etablering af redningsstationen.

I forhold til etablering af redningsstationen gør bygherre opmærksom på, at den endelige tidsplan for projektets gennemførelse endnu ikke er afgjort. Dog kan det oplyses, at støjende aktiviteter, som ramning, vil blive gennemført inden for to uger og kan tilpasses aktiviteter fra andre projekter i området. En gennemgang af disse projekter og kumulative virkninger viser, at etableringen af redningsstationen, som er begrænset i omfang, ikke kommer til at overlape tidsmæssigt med andre støjende aktiviteter og har en meget kort anlægsperiode. Derfor vil der være uvæsentlige kumulative virkninger.

Styrelsen for Grøn Arealomlægning og Vandmiljø (SGAV), Kystvand, gør opmærksom på § 8, stk. 3 i bekendtgørelse om indsatsprogrammer for vandområdedistrikter (BEK nr. 797 af 13/06/23). SGAV gør endvidere opmærksom på, at projektaktiviteterne kan medføre ophvirvling og spredning af sedimentet. Ophvirvling af sediment kan lede til frigivelse af næringsstoffer samt frigivelse af miljøfarlige forurenende stoffer (MFS). Øget udledning af næringsstoffer til kystvande kan have en negativ påvirkning på tilstanden for kvalitetselementet fytoplankton i det berørte kystvand.

Bygherre gør opmærksom på, at boringerne gennemføres med et lukket system (casing). Det betyder, at sedimentet alene påvirkes i begrænset omfang ved ind- og udtagning af foringsrøret ved opstart og afslutning af boringerne. Dette forhold fremgik desværre ikke tydeligt af ansøgningen, men det er den metode, der vil blive anvendt. Det er korrekt, at der kan opstå en vis forstyrrelse af sedimentet i forbindelse med etablering af bådrampen og broen. Bygherre skal dog præcisere følgende.

- Bådrampen: Etableringen indebærer ikke gravning eller oprensning af sediment.
- Broen: Broen vil blive udført med en flydende mekanisme, hvilket minimerer påvirkningen af sedimentet.

Trafikstyrelsen har taget bygherres besvarelse af de indkomne høringssvar til efterretning og finder ikke, at de indkomne høringssvar giver anledning til ændringer i styrelsens afgørelse.

Alle høringssvar er videresendt til bygherre.

Offentliggørelse

Afgørelse vil blive offentliggjort på Trafikstyrelsens hjemmeside i henhold til § 28 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.



Klagevejledning

Afgørelser truffet i henhold til havneloven og bekendtgørelse 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 kan ikke påklages til transportministeren eller anden administrativ myndighed, jf. § 28 i Trafikstyrelsens delegationsbekendtgørelse⁶.

Med venlig hilsen

Nanna Z. Vestergaard

Trafikstyrelsen

Kopi til ovennævnte høringsparter

⁶ Bekendtgørelse nr. 34 af 15/01/2025 om Trafikstyrelsens opgaver og beføjelser, klageadgang og kundgørelse af visse af Trafikstyrelsens forskrifter