



Øresundsbroen
Kalkbrottskatan 141
20314 Malmö
cto@oresundsbron.com

Kystdirektoratet
J.nr. 21/05240-44
Ref. Lone Dupont
09-03-2022

Tilladelse til kystbeskyttelse af Øresundstunnelen med et indskudt landdige i Tårnby Kommune

Kystdirektoratet giver hermed tilladelse til at beskytte Øresundstunnelen mod oversvømmelse fra havet med et indskudt landdige på matr. 139 og 140 Maglebylille By, Kastrup og Maglebylille By, Tårnby.

Tilladelsen indeholder afgørelse efter kystbeskyttelsesloven, kysthabitatbekendtgørelsen og miljøvurderingsloven.

Ansøgningen er indsendt og hånderet af C7 Consulting.

Kystdirektoratet har vurderet, at det ansøgte kan tillades efter kystbeskyttelsesloven.

Kystdirektoratet har vurderet, at der ikke skal udarbejdes en konsekvensvurdering for projektet.

Kystdirektoratet har videre vurderet, at der ikke skal foretages en miljøkonsekvensvurdering (VVM) af projektet.

Lovgrundlag

Etablering af kystbeskyttelse, der udføres med staten som bygherre, kræver tilladelse fra Kystdirektoratet, jf. § 3, stk. 1 og stk. 5 i kystbeskyttelsesloven (LBK nr. 705 af 29/05/2020). I henhold til § 3 stk. 6, kan der stilles vilkår i forbindelse med en tilladelse efter kystbeskyttelseslovens § 3.

Kystdirektoratet skal, når der træffes afgørelse efter kystbeskyttelsesloven, vurdere om projektet kan påvirke et internationalt naturbeskyttelsesområde eller visse udpegede arter væsentligt, jf. § 3 i bekendtgørelse om administration af internationale naturbeskyttelsesområder samt beskyttelse af visse arter for så vidt angår kystbeskyttelsesforanstaltninger samt etablering og udvidelse af visse anlæg på søterritoriet (BEK nr. 654 af 19/05/2020).

Kystdirektoratet skal, når der træffes afgørelse efter kystbeskyttelsesloven, samtidig vurdere om projektet kræver en miljøkonsekvensvurdering (VVM), jf. § 21, stk. 1, i bekendtgørelse af lov om miljøvurdering af planer og programmer og af konkrete projekter (LBK nr. 1976 af 27/10/2021).



Det ansøgte projekt er omfattet af love bekendtgørelsens bilag 2, nr. 10, pkt. k.

Tilladelsen gives på følgende vilkår

Fælles vilkår efter kystbeskyttelsesloven, kysthabitatbekendtgørelsen og miljøvurderingsloven:

1. Udformningen og etableringen af anlægget skal ske i overensstemmelse med det ansøgte.
2. Der må ikke uden Kystdirektoratets tilladelse foretages udvidelser eller ændringer af anlægget eller anlægsmetoderne.

Vilkår efter kystbeskyttelsesloven:

3. Tilladelsen bortfalder, hvis anlægsarbejdet ikke er afsluttet indenfor 3 år fra udstedelsen af denne tilladelse.
4. Anlæggets ejer forpligter sig til at vedligeholde anlægget i god og forsvarlig stand.
5. Tilladelsen til at etablere anlægget og det opførte anlæg må ikke uden tilladelse fra Kystdirektoratet overdrages til andre.

6. Anlægget eller dele heraf kan af Kystdirektoratet kræves fjernet, for ejers regning, såfremt:

- anlægget ikke vedligeholdes eller ødelægges og ikke straks genetableres,

Vedligeholdelse af et dige omfatter følgende:

- Bekæmpelse af buske og træer.
- Slåning eller afgræsning, da et tæt græsdække er afgørende for digestyrken.
- Bekæmpelse af tidsler, rose mv. der giver huller i græslaget.
- Bekæmpelse af muldvarpe, ræve og andre dyr, der giver huller i græslæget.

- vilkår for tilladelsen ikke opfyldes eller overholdes,
- der viser sig uforudsete, skadelige virkninger som følge af anlæggenes tilstedeværelse eller,
- anlæggene ikke længere beskytter de interesser, som har dannet baggrund for tilladelsen.

Kystdirektoratet (kdi@kyst.dk) og Geodatastyrelsen (gst@gst.dk) skal underrettes umiddelbart efter anlæggets permanente fjernelse.

I forbindelse med en fjernelse af anlægget skal området bringes i en stand så tæt på de forhold, som eksisterede inden anlæggets etablering, som muligt.

Der skal tilsendes Kystdirektoratet (kdi@kyst.dk) og Geodatastyrelsen (gst@gst.dk) dokumentation for reetableringen.



7. Til sikkerhed for opfyldelsen af ovenstående vilkår, skal ejeren for egen regning udfærdige og på den ejendom som anlægget etableres på lade tinglyse en deklaration, med Kystdirektoratet som påtaleberettiget.
- Deklarationen skal orientere om, at den til enhver tid værende ejer af ejendommen og anlægget er forpligtet til at overholde de i tilladelsen anførte vilkår.
- Deklarationen kan tinglyses med respekt for eksisterende pantehæftelser og servitutter, byrder m.v.
- I anmeldelsen til den elektroniske tinglysning skal Kystdirektoratets e-mailadresse, kdi@kyst.dk, anføres, idet Kystdirektoratet skal have adgang til den originale tinglyste deklaration. For at tinglysningen er gyldig, skal Kystdirektoratet påføres som underskrivende myndighed på dokumentet og deklarationsteksten skal henvise til tilladelsens dokument nr.
- Servituten skal være tinglyst senest 4 år fra denne tilladelses datering.
8. Samtidig med at anlægsarbejdet afsluttes, skal der indsendes en færdigmelding, der bekræfter, at anlægget er opført i overensstemmelse med tilladelsen, til Kystdirektoratet (kdi@kyst.dk).

Fælles bemærkninger:

Kystdirektoratet skal gøre opmærksom på at tilladelsen fortabes, hvis nogle af de for tilladelsen fastsatte vilkår ikke måtte blive opfyldt.

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, ligesom den ikke fritager ejeren af anlægget for et, i forbindelse med anlæggets tilstedeværelse eller etablering, opstået civilretligt ansvar.

Tilladelsen indeholder ikke en garanti for den projekterede konstruktions sikkerhed eller stabilitet.

Såfremt etableringen af anlæggene har konsekvenser for andre grunde, f.eks. i form af færdsel i forbindelse med etableringen, opfordrer Kystdirektoratet til at der indhentes samtykke hertil fra den eller de berørte grundejere, inden anlægsarbejdet iværksættes.

Kystdirektoratet skal endvidere gøre opmærksom på høringssvar fra Københavns Lufthavne A/S og NAVIAR, og de aftaler ansøger har indgået med disse parter, i forhold til at projektet ikke hverken i anlægsfasen eller efterfølgende kommer til at påvirke flyvesikkerheden negativt.

Afgørelse efter kystbeskyttelsesloven

Når Kystdirektoratet træffer afgørelse i sager om kystbeskyttelse, skal vi varetage en række hensyn jf. kystbeskyttelseslovens § 1, hvori der står:



§ 1. Formålet med kystbeskyttelse er at beskytte mennesker og ejendom ved at reducere risikoen for oversvømmelser eller kystnedbrydning fra havet, fjorde eller andre dele af søterritoriet. Dette formål varetages ved en afvejning af følgende hensyn:

- 1) Behovet for kystbeskyttelse.
- 2) Økonomiske hensyn ved projekter omfattet af kapitel 1 a.
- 3) Kystbeskyttelsesforanstaltningens tekniske og natur- og miljømæssige kvalitet.
- 4) Rekreativ udnyttelse af kysten.
- 5) Sikring af den eksisterende adgang til og langs kysten.
- 6) Andre forhold.

I Kystdirektoratets konkrete vurdering af ansøgningen om tilladelse til højvandsbeskyttelse af Øresundstunnelen har behovet for beskyttelse samt anlæggets tekniske og miljømæssige kvalitet vægtet højt.

Ansøger har undersøgt i alt 30 forskellige stormflodsscenarier i forhold til Øresundstunnelen. Disse omfatter gentagelsesperioderne 1.000, 2.000 og 10.000 år for hhv. median og 68% konfidensintervallet i referenceårene 2017, 2025, 2050, 2080 og 2115. I alt 28 scenarier konkluderer, at der er risiko for at oversvømme tunnelnedgangen til Øresundsforbindelsen til Sverige.

Kystdirektoratet vurderer på den baggrund, at der er behov for højvandsbeskyttelse af Øresundstunnelen, der må betragtes som at være vigtig for samfundet, og som også er et kritisk infrastrukturanlæg.

I forhold til anlæggets tekniske og miljømæssige kvalitet vurderes det, at det ansøgte anlæg er en optimeret konstruktion som anlægges med en hensigtsmæssig linjeføring og opbygning, herunder materialevalg.

Det ansøgte dige er dimensioneret efter en gentagelsesperiode på 10.000 år, referenceår 2050 (konfidensinterval øvre 68%).

Erosionsbeskyttelsen på anlæggets yderside vurderes umiddelbart ikke at have en negativ påvirkning på kysten, idet strækningen i forvejen er låst af hårde anlæg, hvorfor der i forvejen ikke kan foregå en naturlig kystdynamik.

Da diget skal placeres langs en motorvej og i umiddelbar nærhed af Københavns Lufthavn vurderes projektet at være et forholdsvis beskedent visuelt indgreb i det eksisterende kystlandskab.

Samlet set har Kystdirektoratet i sin afgørelse lagt vægt på, at der er tale om samfundsmæssig vigtigt og samtidig kritisk infrastruktur, som det er af afgørende



betydning at fremtidssikre om oversvømmelse. Hertil, at der ikke synes at være hensyn i øvrigt, som taler imod projektet.

Afgørelse efter kysthabitatbekendtgørelsen

Alle planer og projekter, der ikke er direkte forbundet med eller nødvendige for et internationalt naturbeskyttelsesområdes forvaltning, skal vurderes med hensyn til deres virkning på områdets naturtyper og levesteder samt de arter, området er udpeget for at bevare. Alle planer og projekter skal samtidig vurderes med hensyn til deres virkning på arter omfattet af habitatdirektivets bilag IV.

Hvis Kystdirektoratet efter høring af andre berørte myndigheder vurderer, at projektet kan påvirke et internationalt naturbeskyttelsesområde eller en beskyttet art væsentligt, skal der foretages en konsekvensvurdering af projektets virkning.

Kystdirektoratet har i denne sag vurderet, at projektet ikke vil medføre en væsentlig påvirkning af nærliggende Natura 2000-områder eller bilag IV arterne grønbroget tudse, spidssnudet frø, stor vandsalamander samt flere arter af flagermus, der forekommer på Amager.

Kystdirektoratet vurderer således at der ikke vil ske en væsentlig forringelse af naturtyper og levesteder eller at projektet i øvrigt vil medføre forstyrrelser, der har betydelige konsekvenser for de arter, området er udpeget for, samt for nævnte bilag IV arter. Kystdirektoratet vurderer derfor, at der ikke skal udarbejdes en konsekvensvurdering for projektet.

Kystdirektoratets vurdering er foretaget på baggrund af sagens samlede oplysninger og egne konkrete vurderinger samt almene erfaringer fra sagsområdet.

Kystdirektoratets vurdering, af at der ikke skal udarbejdes en konsekvensvurdering, skyldes bl.a. projektets begrænsede omfang sammenholdt med, at det er beliggende 2 km fra nærmeste Natura 2000-område, og at projektet endvidere ikke berører strukturer som potentielt kan være yngle- eller rasteområder for de ovenfor nævnte bilag IV arter, herunder især grønbroget tudse.

Afgørelse efter miljøvurderingsloven (VVM)

Kystdirektoratet skal vurdere, om der skal foretages en miljøkonsekvensvurdering af projekter, der er omfattet af bekendtgørelse af lov om miljøvurdering af planer og programmer og af konkrete projekter (VVM).

Vurderingen sker under hensynstagen til de kriterier, som er anført i bilag 6 til lovbekendtgørelsen.

For at kunne foretage denne vurdering har Kystdirektoratet bl.a. indhentet udtalelser fra andre berørte myndigheder.

Kystdirektoratet har i denne sag vurderet, at projektet ikke vil indebære sådanne væsentlige påvirkninger af miljøet, at der bør foretages en miljøkonsekvensvurdering af projektet.

Kystdirektoratet har i forbindelse med denne afgørelse lagt vægt på, at der er tale om et anlæg, som er placeret i et område, hvor der allerede er bebygget og tæt på Kastrup Lufthavn, og at projektet derfor ikke vurderes at medføre en væsentlig



visuel påvirkning i området. Projektet vil ikke påvirke omgivelserne med forurening, hverken i anlægsfasen eller i driftsfasen. Endeligt, at der ikke findes beskyttet natur i projektområdet, og at det vurderes, at der ikke vil ske væsentlig påvirkning af bilag IV arter.

Screeningen fremgår af bilag 1.

Grundlaget for screeningen er bygherres oplysninger og allerede foreliggende viden samt Kystdirektoratets almene erfaringer om det pågældende sagsområde, hvilket er i overensstemmelse med Miljø- og Fødevareklagenævnets praksis (sagsnr. 19/07066).

Kystdirektoratet skal henlede opmærksomheden på, at afgørelsen bortfalder, hvis denne ikke er udnyttet inden 3 år efter den er meddelt, eller ikke har været udnyttet i 3 på hinanden følgende år.

Projektbeskrivelse

Tilladelsen omfatter anlæg af et ca. 900-1000 meter langt dige. Anlægget får top i kote 3,5 meter DVR90 og bliver ca. 12 meter bredt. Anlægget opbygges af kl. 0/1 morænejord i kernen, et lag sand/grus for yderligere stabilisering og afsluttes med fyldjord, beplantning og stenkastning mod havet.

I hver ende af diget etableres en rampe i forlængelse af anlægget. Ramperne etableres ligeledes som volde, men med kørevej, der fører hen over hver rampe.

Som erosionsbeskyttelse etableres en stenkastning af 300-500 mm sprængt sten på overfladen.

Anlægget etableres med en hældning på 1:1,8 på begge sider, dog vil der i være dele af diget der får en hældning på 1:10.

Diget får et fodaftryk på ca. 12.000 m².

Anlægsperioden vil blive delt i to etaper, hvor etape 1 igangsættes i 2022 og etape 2 igangsættes i 2023. Anlægsperioden forventes, for hver etape, at vare 3-4 måneder og kun i hverdage fra kl. 7-18.

Sagsgennemgang

Efter Kystdirektoratet modtog ansøgningen, har den været sendt i høring hos Miljøstyrelsen, Tårnby Kommune, samt sendt til orientering til Københavns Lufthavne A/S, NAVIAIR, DSB, Tårnby Kommunes Havnekontor, Danmarks Naturfredningsforening, Dansk Ornitologisk Forening, Friluftsrådet, Fritidshusejernes Landsforening og EjendomDanmark.

Nedenfor gengives de væsentligste bemærkninger.

Miljøstyrelsen, Hav og Vandmiljø skriver i brev fremsendt den 11. januar 2022 følgende:

” MSTs enhed for Hav og Vandmiljø (H&V) gør opmærksom på, at etablering af vold (landdige) til kystbeskyttelse ved Øresundstunnellen skal være i



overensstemmelse med vandplanlægningen for berørte målsatte vandforekomster og havstrategien for de berørte havområder.

Bemærkninger fra H&V til brug for Kystdirektoratets afgørelse har til formål på det foreliggende grundlag at vurdere om der er risiko for at etablering af vold (landdige) til kystbeskyttelse ved Øresundstunnellen:

- kan indebære direkte eller indirekte påvirkning af vandforekomster, der medfører, at aktuel tilstand forringes, eller at fastlagte miljømål ikke kan opnås, jf. lov om vandplanlægning,
- kan indebære påvirkning af havets økosystemer og miljømål, der medfører at god miljøtilstand ikke kan opnås eller opretholdes, jf. lov om havstrategi
- er i konflikt med overvågningsprogrammet NOVANA eller overvågningsprogrammet for havstrategidirektivet

Lov om vandplanlægning (LBK 126 af 26/01/2017) med tilhørende bekendtgørelser fastsætter bl.a. miljømål og indsatsprogrammer med henblik på at forebygge forringelse af og opnå god tilstand for overfladevandområder og grundvandsforekomster.

Det følger af § 8 i indsatsbekendtgørelsen (BEK 449 af 11/04/2019 om indsatsprogrammer for vandområdedistrikter), at offentlige myndigheder ikke må træffe afgørelser, hvis afgørelsen kan medføre at aktuel tilstand forringes, eller at fastlagte miljømål ikke kan opnås for målsatte overfladevandområder eller grundvandsforekomster.

Lov om havstrategi (lovbekendtgørelse 1161 af 25/11/2019) fastsætter bl.a. miljømål og indsatsprogrammer med henblik på at opnå eller fastholde god miljøtilstand i havets økosystemer, og muliggøre en bæredygtig udnyttelse af havets ressourcer. Det følger af havstrategilovens § 18, at offentlige myndigheder er bundet af de miljømål og indsatsprogrammer, der fastsættes i havstrategien.

Konkret bemærkes:

”Da det fremgår af ansøgningsmaterialet at overfladevand fra jordvolden vil blive afledt til grøft til nedsivning, efterspørger MST H&V at bygherre, jf. § 8 i BEK 449 af 11/04/2019 om indsatsprogrammer for vandområdedistrikter, forholder sig til grundvandsforekomster udpeget i vandområdeplanerne.”

Miljøstyrelsen, Arter og Naturbeskyttelse skrev den 10. januar 2022 følgende:

”Der fremgår af materialet ingen underbygget vurdering af om projektet vil kunne have en væsentlig påvirkning af Natura 2000-områder.

A&N vil gøre opmærksom på at der skal gennem en væsentlighedsvurdering, for at vurderes om projekt i sig selv, samt i forbindelse med andre projekter, vil kunne have en væsentlig påvirkning på Natura 2000-områderne. Hvis det ikke kan udelukkes, at der kan være en væsentlig påvirkning, skal der gennemføres en konsekvensvurdering.



Ligeledes fremgår der heller ikke nogle vurderinger af om der findes Bilag IV arter i eller omkring projektområdet og om projektet kan påvirke disse eller deres yngle- og rasteområder.

A&N vil gøre opmærksom på at der forbud mod forsætligt drab af bilag IV arter, samt af ødelæggelse og beskadigelse af yngle- og rastesteder for bilag IV-arter jf. habitatdirektivets artikel 12.”

Tårnby Kommune skrev den 9. december 2021 følgende:

” Tårnby Kommune har en enkelt bemærkning i forhold til sagen.

Den grønbrogede tudse ikke er inddraget i vurderingen af projektet. Grønbroget tudse er omfattet af Bilag IV i Habitatdirektivet og er registreret i området syd for projektområdet. Projektet bør derfor forholde sig til, hvorvidt den grønbrogede tudse påvirkes ved etablering af landdiget. ”

Tårnby Kommune har fremsendt en rapport udarbejde af Niras på vegne af CPH Lufthavn vedrørende status for grønbroget tudse.

Københavns Lufthavne A/S skrev den 14. december følgende:

”Indledningsvist skal CPH bemærke, at CPH overordnet bakker op om projektet, og at CPH ikke forventer, at kystsikringen skaber nogen flyvesikkerhedsmæssige udfordringer/problemer.

Punkterne nedenfor skal derfor ikke ses som en generel modvilje mod Øresundsbron’s kystsikringsprojekt, men skal i stedet blot medvirke til at bekræfte formodningen om, at projektet ikke hverken i anlægsfasen eller efterfølgende kommer til at påvirke flyvesikkerheden negativt.

I nedenstående beskrives en række forhold i form af analyser og konkrete retningslinjer i forbindelse med anlægsfasen, som efter CPH’s opfattelse bør håndteres inden projektet igangsættes og under anlægsfasen.

CPH stiller desuden sig gerne til rådighed for en dialog med Øresundsbron om de beskrevne behov:

1. Landingshjælpemidler

Som del af den endelige projektering stiller CPH krav om, at der udarbejdes en simulering af etableringsfasens mulige påvirkning af CPH’s instrumentlandingssystem til bane 04R/22L.

En eventuel påvirkning er i projektmæssig sammenhæng ikke flyvesikkerhedsmæssigt kritisk, men kan afstedkomme et krav om, at anlægsarbejdet udelukkende gennemføres på tidspunkter, hvor instrumentlandingssystemet kan undværes.

2. Flyvesikkerhed ved anlægsarbejder

I udførelsesfasen, og evt. ved det fremtidige vedligehold af diget, må højden på entreprenørmateriel som udgangspunkt ikke gennem bryde laveste hindringsflade hverken lang- eller kortsigtet, medmindre tilladelse hertil er givet af CPH.



Anvendelse af arbejdsbelysning skal, som følge af risiko for blænding og misledning af piloter, aftales nøje med CPH. For at sikre mod støv, skal der sikres et beredskab til oversprøjtning af indtørrede overflader med celluloseopløsning.

3. Operationelle forhold

Turbulens er kritisk i forbindelse med start og landing.

CPH stiller krav om, at der i den indledende projekteringsfase udarbejdes en turbulenskonsekvensanalyse, som skal godkendes af CPH. Det er dog ikke CPH's forventning, at kystbeskyttelsen vil medføre et turbulensproblem, men det er afgørende at få undersøgt dette for at sikre, at det færdige dige ikke kommer til at udgøre en fare for flyvesikkerhed og regularitet.

Samtidig stiller CPH krav om i relation til flyvesikkerheden, at der mellem CPH og Øresundsbron etableres en "24/7" hotline.

Alt arbejde i det banenære område skal planlægges fra dag til dag med CPH's aktivitetsansvarlig.

Påtænker Øresundsbron efter etablering at lade offentligheden gå på diget i banenært område, så skal dette aftales med CPH, herunder eventuelt skiltning til regulering af adfærd.

4. Håndtering af fugle og vildt

Det er centralt, at jordarbejder og vandindsamlinger ikke må tiltrække fugle i forbindelse med anlægsfasen. Herudover er det vigtigt, at diget beplantes, så det ikke tiltrækker fugle.

Samtidig skal CPH til enhver tid tillades adgang til området med henblik på fuglehåndtering.

5. Brønde og dræn

Diget kommer til at ligge over et udløb (U5) til overfladevand og skal derfor sikres. Dette skal planlægges i samarbejde med CPH.

6. Brand- og redningsberedskab

CPH skal til enhver tid have adgang til området med henblik på en redningsindsats i forbindelse med flyhavari.

Der skal derfor udarbejdes en adgangsplan for alle anlægsfaser og det færdige dige. Adgangsforholdene vil i anlægsfasen løbende blive inspiceret af CPH."

NAVIAIR skrev den 18. januar 2022 følgende:

" Vi er meget glade for, at vi har fået lejlighed til at se høringen, og det skyldes, at det foreslåede sted kan være et kritisk sted i forhold til finalerne på flyvningerne – især den bane, der hedder 22L.

Vi kunne godt tænke os, at der bliver udarbejdet nogle vindmodeller og har erfaring med, at CPH tidligere har lavet sådanne. På trods af dette sene svar, vil vi høre, om det kan være en mulighed?"



Alle bemærkninger blev sendt i partshøring og Kystdirektoratet har modtaget følgende bemærkninger fra C7 Consulting A/S:

” Med hensyn til høringssvar fra CPH (og Naviair), så blev der den 21. januar 2022 afholdt møde mellem bygherre, rådgiver og CPH, hvor der blev indgået aftale om, hvorledes høringssvarene skal håndteres.”

”Med hensyn til høringssvar fra Naviair, så vurderer vi at det også er efterspurgt af CPH og bliver derfor behandlet samlet, i samarbejde med CPH.”

I forhold til høringssvar fra Tårnby Kommune og Miljøstyrelsen har C7 Consulting A/S fremsendt supplerende oplysninger vedr. bilag IV arter og grundvandsforekomster. Dette materiale er indgået i grundlaget for denne afgørelse

Klagevejledning

Dette dokument indeholder tre afgørelser:

- afgørelse om at give tilladelse til projektet
- afgørelse om, at der ikke skal udarbejdes en konsekvensvurdering
- afgørelse om, at der ikke skal foretages en miljøkonsekvensvurdering (VVM)

Afgørelserne kan påklages til Miljø- og Fødevarerklagenævnet.

For afgørelserne gælder følgende:

- Kystdirektoratets afgørelse kan alene påklages for så vidt angår retlige forhold.
- Klagefristen er 4 uger fra den dag afgørelsen er meddelt.
- Der klages via Klageportalen, som der er et link til på forsiden af www.nmkn.dk. Klageportalen ligger på www.borger.dk og www.virk.dk. Man logger på via www.borger.dk eller www.virk.dk typisk med NEM-ID. Klagen sendes gennem Klageportalen til den myndighed, der har truffet afgørelsen. En klage er indgivet, når den er tilgængelig for myndigheden i Klageportalen. Det koster 900 kr. for privatpersoner og 1.800 kr. for virksomheder og organisationer i gebyr at indgive en klage. Gebyret betales med betalingskort i Klageportalen.
- Klageberettigede efter kystbeskyttelsesloven er:
 - 1) adressaten for afgørelsen,
 - 2) ejeren af den ejendom, som afgørelsen vedrører,
 - 3) enhver, der har en væsentlig individuel interesse i sagens udfald,
 - 4) en berørt nationalparkfond oprettet efter lov om nationalparker,
 - 5) lokale foreninger og organisationer, som har en væsentlig interesse i afgørelsen,



- 6) landsdækkende foreninger og organisationer, hvis hovedformål er beskyttelse af natur og miljø,
 - 7) landsdækkende foreninger og organisationer, som efter deres formål varetager væsentlige rekreative interesser, når afgørelsen berører sådanne interesser, og
 - 8) landsdækkende foreninger og organisationer, som efter deres formål varetager væsentlige brugerinteresser inden for arealanvendelsen, og som repræsenterer mindst 100 medlemmer.
- Klageberettigede efter kysthabitatbekendtgørelsen er:
 - 1) adressaten for afgørelsen,
 - 2) ejeren af den ejendom, som afgørelsen vedrører,
 - 3) enhver, som har en væsentlig, individuel interesse i sagen,
 - 4) en berørt nationalparkfond oprettet efter lov om nationalparker,
 - 5) lokale foreninger og organisationer, som har en væsentlig interesse i afgørelsen,
 - 6) landsdækkende foreninger og organisationer, hvis hovedformål er beskyttelse af natur og miljø,
 - 7) landsdækkende foreninger og organisationer, som efter deres formål varetager væsentlige rekreative interesser, når afgørelsen berører sådanne interesser, og
 - 8) landsdækkende foreninger og organisationer, som efter deres formål varetager væsentlige brugerinteresser inden for arealanvendelsen og som repræsenterer mindst 100 medlemmer.
 - Klageberettigede efter miljøvurderingsloven er:
 - 1) miljøministeren,
 - 2) enhver med retlig interesse i sagens udfald, og
 - 3) landsdækkende foreninger og organisationer, der som formål har beskyttelse af natur og miljø eller varetagelse af væsentlige brugerinteresser inden for arealanvendelsen og har vedtægter eller love, som dokumenterer deres formål, og som repræsenterer mindst 100 medlemmer.

Miljø- og Fødevareklagenævnet skal som udgangspunkt afvise en klage, der kommer uden om Klageportalen, hvis der ikke er særlige grunde til det. Hvis man ønsker at blive fritaget for at bruge Klageportalen, skal man sende en begrundet anmodning til Kystdirektoratet. Kystdirektoratet videresender herefter anmodningen til Miljø- og Fødevareklagenævnet, som træffer afgørelse om, hvorvidt anmodningen kan imødekommes.

Fristen for eventuelt søgsmål ved domstolene er 6 måneder, jf. § 18 b i kystbeskyttelsesloven, samt § 54, stk. 1, i miljøvurderingsloven.

Tilladelsen må ikke udnyttes, før klagefristen er udløbet. Hvis der bliver klaget over afgørelsen kan tilladelsen ikke udnyttes, før klagesagen er færdigbehandlet,



medmindre Kystdirektoratet eller Miljø- og Fødevareklagenævnet konkret bestemmer andet.

Med venlig hilsen

Lone Dupont

91 33 84 23
lmd@kyst.dk

Vedlagt: Bilag 1 – VVM screeningsskema.

Kopi: C7 Consulting A/S, Miljøstyrelsen, Tårnby Kommune, Københavns Lufthavne A/S, NAVIAIR, DSB, Tårnby Kommunes Havnekontor, Geodatastyrelsen, Danmarks Naturfredningsforening, Dansk Ornitologisk Forening, Friluftsrådet, Fritidshusejernes Landsforening og EjendomDanmark.

Kystdirektoratets afgørelse offentliggøres på Kystdirektoratets hjemmeside.



Bilag 1 - VVM screeningsskema

Det ansøgte projekt er omfattet af miljøvurderingslovens bilag 2, nr. 10, pkt. k og der skal derfor foretages en screening jf. lovens § 21, stk. 1, for at afgøre, om projektet er VVM pligtigt.

VVM-screeningen foretages med udgangspunkt i de kriterier, som er beskrevet i lovens bilag 6.

Vurdering af miljøpåvirkning

Vurderes det som en mulighed, at projektet/anlægget kan få en indvirkning på miljøet med hensyn til følgende kriterier?	Ja	Nej	Bemærkninger
1. Projektets karakteristika:			
Dimensioner		x	Det samlede projekt omfatter beskyttelse af Øresundstunnelåbningen ved Kastrup samt tunnelåbningens portalbygning mod oversvømmelser, som kan opstå ved stormflod med en gentagelsesperiode på 10.000 år. Derfor planlægges etablering af en beskyttelse i form af et dige. Diget vil få en længde på 900-1000 meter langt dige. Anlægget får top i kote 3,5 meter DVR90 og bliver ca. 12 meter bredt. Anlægget opbygges af kl. 0/1 morænejord i kernen, et lag sand/grus for yderligere stabilisering og afsluttes med fyldjord, beplantning og stenkastning mod havet. I hver ende af diget etableres en rampe i forlængelse af anlægget. Ramperne etableres ligeledes som volde, men med kørevej der fører hen over hver rampe. Som erosionsbeskyttelse etableres en stenkastning af 300-500 mm sprængt sten på overfladen. Anlægget etableres med en hældning på 1:1,8 på begge sider, dog vil der i være dele af diget der får en hældning på 1:10. Diget får et fodaftryk på ca. 12.000 m².



			Anlægsperioden vil blive delt i to etaper, hvor etape 1 igangsættes i 2022 og etape 2 igangsættes i 2023. Anlægsperioden forventes, for hver etape, at vare 3-4 måneder og kun i hverdage fra kl. 7-18.
Kumulation med andre projekter		x	Der er ikke kendskab til igangværende projekter i området.
Anvendelse af naturressourcer		x	Der benyttes almindelige materialer til diget og der benyttes ikke knappe ressourcer. Volden bygges op med kl. 0/1 jord i kernen, moræne af god kvalitet for at sikre optimal stabilitet, med et lag sand/grus for yderligere stabilisering, og afsluttes med fyldjord (kl. 0/1) og stenkastning mod havet.
Affaldsproduktion		x	Der planlægges ikke anvendelse af vand eller generering af affald ifm. anlægsperioden.
Forurening og gener		x	Diget vurderes ikke at vil påvirke omgivelserne med forurening, hverken i anlægsfasen eller i driftsfasen. I anlægsfasen vil den primære aktivitet være til- og frakørsel med lastbiler samt udjævning af jorden ved gravemaskine og dumper. Der forventes op til 5 lastbiler pr. time i hverdage, hvor driftstiden vil være i tidsrummet kl. 7-18. En afstand på min. 600 m til nærmeste bolig gør at det begrænsede antal af lastbiler mv. ikke vurderes at kunne påvirke hverken støj eller trafik. Eventuelle støvgener ifm. anlægsarbejdet vil blive afværget ved vanding eller lign. I driftsfasen vil der ikke være risiko for påvirkning med diffust støv i omgivelserne. Projektet generer ikke spildevand. Regnvand vil blive håndteret som ved eksisterende forhold. Der forventes ingen væsentlige emissioner som følge af anlægsarbejdet.
Risikoen for ulykker, navnlig under hensyn til de anvendte materialer og teknologier		x	Anlægsfasen anses som almindeligt anlægsarbejde med det normale risici, der må forventes ved den slags anlægsarbejde.
2. Projekters placering - den miljømæssige			



sårbarhed i de geografiske områder, der kan blive berørt af projektet, skal tages i betragtning, navnlig:			
- nuværende arealanvendelse		x	Projektet er placeret i et område, der allerede er bebygget og tæt på Kastrup Lufthavn. Under anlægsarbejdet vil belysningen pege mod vejen hvor arbejdet foregår med retning ned ad, og kan dermed ikke blinde fly eller skibe. Diget får et fodaftryk på ca. 12.000 m2 og uden adgang for offentligheden.
-naturressourcernes relative rigdom, kvalitet og regenereringskapacitet i området		x	Det vurderes, at projektet er af en sådan størrelse og placering, at det ikke har væsentlig betydning på naturressourcernes rigdom, kvalitet og regenereringskapacitet. I forhold til afledning af overfladevand fra projektområdet afviger dette ikke fra den metode overfladevand på området afledes i dag. Selve jordvolden vil være uden belægninger og med lav bevoksning. I begge ender af jordvolden planlægges en mindre overkørsel, hvor der udlægges asfalt. Trafikken på denne overkørsel forventes at være meget begrænset og deraf vurderes der ikke at være risiko for tilførsel af miljøfremmede stoffer, der kan afledes til nedslivning. Endeligt er projektet placeret uden for område der for nuværende er udpeget som område med regionale grundvandsforekomster jf. gældende vandområdeplan (2015-2021).
- det naturlige miljøes bæreevne med særlig opmærksomhed på følgende områder:			
a) vådområder			<i>Ikke relevant</i>
b) kystområder og havmiljøet		x	Kyststrækningen er i forvejen låst af hård kystbeskyttelse, i form af en stenkastning, der hindrer fri kystdynamik og beskytter mod kystnedbrydning. Projektet vil derfor ikke få nogen indvirkning på kystens udvikling. Der er ingen strandbeskyttelse på stedet.



c) bjerg- og skovområder		x	<i>Ikke relevant</i>
d) reservater og naturparker		x	<i>Ikke relevant</i>
e) områder, der er registreret eller fredet ved national lovgivning; særligt beskyttede områder udpeget af medlemsstater i henhold til direktiv 79/409/EØF og 92/43/ EØF		x	Det ansøgte projekt vil finde sted ca. 2 km fra Natura 2000-område nr. 142. Udpegningsgrundet for området vil ikke blive væsentlig påvirket af projektet, grundet projektets begrænsede omfang, og afstand til området. Der er endvidere kendskab til forekomst af bilag IV arterne grønbroget tudse, spidssnudet frø, stor vandsalamander samt flere arter af flagermus på Amager. Det vurderes dog samlet set, at stormflodsprojektet ikke berører strukturer som potentielt kan være yngle- eller rasteområder for bilag IV arter.
f) områder, hvor de i fællesskabslovgivningen fastsatte miljøkvalitetsnormer allerede er overskredet		x	Projektet vurderes ikke at have væsentlig indvirkning på miljøkvaliteten i området i forhold til eksisterende forhold. Dette vurderes bl.a. på baggrund af, at det ansøgte projekt ikke medfører væsentlig forøget anvendelse.
g) tætbefolkede områder		x	Projektet er placeret op ad motorvej og tæt på Kastrup Lufthavn. Der vurderes ikke at ske påvirkning på tætbefolkede områder.
h) vigtige landskaber set ud fra et historisk, kulturelt eller arkæologisk synspunkt.		x	Projektet er placeret i et område, hvor der allerede er kystbeskyttet og tæt på Kastrup Lufthavn, og projektet vurderes derfor ikke at medføre en væsentlig visuel påvirkning i forhold til landskabet.