

By & Havn

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

Sagsnr.:2021-006533

Dato:19-04-2022

Sagsbehandler: NAVE

Tilladelse til renovering af Langeliniekaej i Københavns Havn – anlægget er ikke VVM-pligtigt

Trafikstyrelsen har den 25. juni 2021 modtaget ansøgning fra By & Havn om tilladelse til renovering af Langeliniekaej.

Trafikstyrelsen er myndighed for etablering af faste anlæg, uddybning og opfyldning indenfor Københavns Havns søområde, jf. § 24 i metroloven¹.

Projektet er omfattet af VVM bekendtgørelse for havne² bilag 2 punkt 10 n. Trafikstyrelsen skal derfor træffe afgørelse om, hvorvidt projektet er omfattet af krav om miljøvurdering.

Trafikstyrelsens afgørelse

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

Trafikstyrelsen meddeler hermed tilladelse til renovering af Langeliniekaej.

Endelig meddeler Trafikstyrelsen, at der ikke skal udarbejdes konsekvensvurdering af projektet iht. habitatdirektivet.

Tilladelse gives på følgende vilkår

1. Der skal i forbindelse med evt. ramning/pilotering af spuns, pæle mv. anvendes afværgeforanstaltninger i form af soft start procedure i nødvendigt omfang.

¹ LOV nr 551 af 06/06/2007 Lov om Metroselskabet I/S og Arealudviklingselskabet I/S

² 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

2. 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.
3. Indehaveren af tilladelsen er forpligtet til at vedligeholde anlægget i god forsvarlig stand.
4. Projektet må ikke ændres væsentligt uden Trafikstyrelsens godkendelse.
5. Tilladelsen må ikke uden forudgående tilladelse fra Trafikstyrelsen overdrages til andre.
6. Anlægget eller dele heraf kan af Trafikstyrelsen kræves fjernet for ejers regning, såfremt:
 - a. Anlægget ikke vedligeholdes, eller det ødelægges
 - b. Anlægget ikke længere anvendes efter projektbeskrivelsen.
 - c. Vilkår for tilladelsen ikke opfyldes eller overholdesI forbindelse med en evt. fjernelse af anlægget skal området bringes i en stand så tæt som muligt på de forhold, som eksisterede inden anlæggets etablering.
7. Såfremt anlægget ikke måtte blive fuldført, påhviler det tilladelsens indehaver at udføre de nødvendige foranstaltninger, herunder at fjerne anlægget eller dele af dette til sikring af, at anlægget ikke er til unødigt ulempe for berørte interessenter. Efter en sådan fjernelse skal Trafikstyrelsen og Søfartsstyrelsen underrettes med dokumentation for, at den påbudte tilstand er etableret.
8. En meddelt tilladelse kan fortabes, såfremt nogle af de for tilladelsen fastsatte vilkår ikke måtte blive opfyldt.
9. Tilladelsen bortfalder, hvis den ikke er påbegyndt udnyttet 3 år efter at den er meddelt, eller ikke har været udnyttet i 3 på hinanden følgende år.

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 fritager ikke ejeren af anlægget for et i forbindelse med dettes tilstedeværelse opstået civilretligt ansvar, ligeledes erstatter tilladelsen ikke privatretlige aftaler med fysiske og juridiske personer, som kan være berørt af projektet.

Samtidig med at anlægsarbejdet afsluttes, skal Trafikstyrelsen, Søfartsstyrelsen 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. museumsloven § 28 og § 29 h.

I tilfælde af, at anlægget fjernes skal Trafikstyrelsen, Søfartsstyrelsen og Geodatastyrelsen underrettes herom. Der skal tilsendes Trafikstyrelsen, Søfartsstyrelsen og Geodatastyrelsen dokumentation for re-etablering.

Begrundelse

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 anlægsarbejdet overholder Københavns Kommunes retningslinjer for støj. Anlægget vil ikke ændre på havnens funktion.

Trafikstyrelsen vurderer, at der ikke er væsentlige natur- og miljøhensyn, der taler imod projektet samt, at de eksisterende aktiviteter i området ikke vil blive påvirket negativt.

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 anlægsarbejdet foregår inden for dækkende værker, og at projektet udføres således, at udpegningsgrundlaget ikke påvirkes.

Retsgrundlag

Tilladelse er meddelt i henhold til § 24 i lov nr. 551 af 06/06/2007 om Metroselskabet I/S og udviklingselskabet By og Havn I/S med senere ændringer.

Trafikstyrelsen er myndighed for udvidelse, uddybning og opfyldning samt etablering af faste anlæg på søterritoriet i Københavns Havn, jf. § 24, i lov om Metroselskabet I/S og Udviklingselskabet By og Havn I/S. Styrelsen skal således give tilladelse til disse projekter og vurdere, om der skal være yderligere miljøundersøgelser i forbindelse med projektet.

Afgørelsen om, at der ikke skal udarbejdes konsekvensvurdering af projektet er truffet jf. § 13 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.

Sagsfremstilling

Langelinie kaj er en ca. 960 m kajstrækning (kaj 190-199) udført på ca. 9-10 m vanddybde. Kajstrækningen bruges i dag hovedsageligt til anløb med krydstogtskibe.

Kajvæggen er etableret omkring år 1935 og består af en stålspons med en bagvedliggende betonaflastningsplade (pælefunderet) og forankring. Bag spunsen er der opfyldningsmaterialer bestående af sand. Fra vandlinjen og op til hammeren er kajvæggen beklædt med granitsten. Der er etableret en bundsikring på de ca. 650 sydligste m af kajen (kaj 191-196). Dette er udført som en støbt betonplade, ca. 5,1 m bred og 30 cm tyk. Pladen er udført af flere omgange i takt med, at anløb med krydstogtskibe har fjernet havbundsmateriale foran spunsen. Nyere dykkerinspektioner viser, at skibene stadig hvirvler materialer op, og pladen er derfor mange steder undermineret, fordi der er blevet fjernet havbundsmaterialer under pladen.

Kajvæggen står overfor en hovedrenovering, idet spunsens levetid er udløbet. I en tilstandsregistrering fra slut 2016 med supplerende vurderinger i 2020 er kajens og pullerternes makskapacitet nedjusteret for at sikre tilstrækkelig bæreevne for brug af anlægget i sin nuværende form.

Renoveringsarbejdet for kajen omhandler ramning af ny spuns foran den eksisterende kajvæg. Ramningen udføres så tæt som muligt på eksisterende væg, dog så der stadig er plads til at udføre fordelingsstræk mv. mellem ny og gammel spuns. Idet der i den sydlige ende findes hård kalk, som ligger relativt tæt på havbunden, er det nødvendigt at forbore i rammeflugten for at kunne ramme spunsen tilstrækkeligt langt ned i havbunden. Forboringen forventes nødvendig på ca. 300-350 m af kajstrækningen.

Mellemrummet mellem ny og gammel væg opfyldes med tilkørte rene materialer fra grusgrav (mellemkornet til groft sand). Forankringen af spunsvæggen udføres ved installering af injicerede jordankre. Ankrene bores i en vinkel af ca. 45 grader for at komme under eksisterende kajkonstruktioner og for at minimere længden ned til kalken, hvor ankrene forankres. Ankrene injiceres med traditionel rapidcement blandet med vand – uden tilsætningsstoffer. Der forventes 400 jordankre på kajvæggen, som installeres fra flåde på forsiden af kajvæggen. Derudover installeres der 2 ekstra jordankre til hver af de 64 nye pullerter – installationen af disse er enten fra flåde eller fra land, hvis der er plads til boremaskinen.

For at det er muligt at ramme spunsen, er det nødvendigt at fjerne den eksisterende bundsikring (betonplade), som er udlagt ovenpå havbunden. Betonpladen nedbrydes til mindre stykker med hydraulikhammer, hvorefter stykkerne tages op med gravemaskine med skovl eller grab. Der etableres ikke ny bundsikring som en del af projektet.

Den nye spuns er designet med en vanddybde-kapacitet til kote -11,0 m, hvilket giver større fleksibilitet ift. skibenes flytning af havbunds-materiale foran kajen. Der er ikke planlagt uddybning/afretning eller anden indgreb i havbunden eller ændring af vanddybderne, som de er i dag.

Når spuns og forankring er installeret, og der er fyldt ud mellem ny og gammel spuns, etableres en bagstøbning for sikring af tilstrækkelig stivhed mellem ny og gammel spuns. Herudover etableres betonfundamenter til de nye pullerter pr. ca. 15 m. Eksisterende kajudstyr (fendre) flyttes fra den gamle væg ud på den nye. Redningsstiger (som er i ringe stand) udskiftes til nye, som installeres pr. ca. 45 m (som i dag).



Figur 1: Oversigtskort over projektområdet

Eksisterende belægning består i dag hovedsageligt af asfalt, men med sektionvisse områder med brosten. Belægningen forlænges med samme udformning ud til den nye spunsvæg. Gamle defekte nedløbsbrønde udskiftes til nye i samme position som de oprindelige. Udløb gennem kajvægge i dag forlænges med ca. 1 m, så de føres ud gennem den nye væg.

I baglandet installeres 4 nye spildevandsbrønde samt 2 nye hovedledninger langs kajgaden, som føres til et af HOFORs pumpebygværker i baglandet (på sydsiden af "Pramrenden"). Ledningen udføres efter aftale med og forskrifter fra HOFOR.

I relation til at mindske de mulige påvirkninger af marine pattedyr ved nedramning af spuns, vil der anvendes "soft start" procedure, hvor ramningen startes gradvist. Rammearbejdet udføres over ca. 4 måneder og kun i hverdage i tidsrummet kl. 7-17.

Anlægsarbejdet omfatter godt 900 m kaj og udføres i 2 etaper. Første etape er den nordlige del af kajen og anden etape er den sydlige del.

Afstanden til nærmeste marine Natura 2000-område nr. 142 (Salt-holm og omliggende hav) er ca. 7 km og nr. 143 (Vestamager og havet syd for) er ca. 6,8 km.

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.

Natura 2000-område nr. 143 er udpeget på baggrund af en væsentlig tilstedeværelse af sandbanke, lagune, bugt, strandeng, grå/grøn klit og levesteder for ynglefuglene klyde, havterne, dværgterne, almindelig ryle og trækfugle som fiskeørn, vandrefalk og lille skallesluger.

Udpegningsgrundlaget for Natura 2000-områderne påvirkes ikke af projektet.

Projektområdet er i havplanen udlagt til zone til beskyttelsesforanstaltninger for luftfart. Tilladelse m.v. til eller planer for andre formål kan kun meddeles eller vedtages efter samråd med transportministeren. Transportministeren har ikke haft bemærkninger til projektet.

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, By & Havn, HOFOR, Energinet, Dansk Ornitologisk Forening, Danmarks Naturfredningsforening, Fritidsrådet, Ejendomsforeningen Danmark, Fritidshusejernes Landsforening, og Vikingeskibsmuseet.

Projektansøgningen har endvidere været offentliggjort på Trafikstyrelsens hjemmeside i perioden 13. juli – 27. august 2021.

Følgende høringsparter har afgivet hørings svar:

Søfartsstyrelsen, Vikingeskibsmuseet og Metroselskabet har ikke bemærkninger til projektet.

Miljøstyrelsen anbefaler, at støjbelastningen af boliger og erhvervs-ejendomme kortlægges - og at det oplyses hvor mange personer der vil blive påvirket af støj jf. spørgsmålet i ansøgningens afsnit om støj.

Det anbefales også at få afklaret om anlægsarbejdet udføres i week-ender. Der bør sendes information til de berørte personer og virksomheder om tidspunkterne for særligt støjende aktiviteter, især fra ram-mearbejdet. Det bør informeres yderligere ved ændringer som fx arbejder i weekend eller aften.

Bygherre oplyser, at der i projektmaterialet til den udførende entreprenør bliver henvist til Københavns Kommunes "Bygge- og anlægsforskrift i København" af december 2016. Entreprenøren forpligter sig kontraktuelt overfor bygherren til at efterlever kravene i dette skriv. Der er angivet at særligt støjende arbejde §8 (f.eks. nedramning af spuns) kun må finde sted man-fre 08:00-17:00. Særligt støjende arbejde i det angivet tidsrum er jf. bygge- og anlægsforskrifterne §8 undtaget for grænseværdierne for støj i tilhørende bilag A. Berørte parter informeres ved evt. ændringer. Der vil blive søgt dispensation ved evt. ændringer.

Energinet bemærker, at der nær nordspidsen af Langeliniekaj i dag er et idriftværende 132 kV kabel, som forbinder hovedtransformerstationerne på Amagerværket og ved Svanemøllen. Kablet danner en vital forbindelse i det københavnske net mellem disse 2 knudepunkter.

Projektet med renovering af Langelinie skal holde fri af arbejder nær kablet, dels for at undgå større afbrydelser i det Københavnske elnet og dels for at undgå olieforurening i havnen, hvis kabelanlægget beskadiges. Kabelanlægget benævnes "HK1236" er et oliefyldt kabel af ældre dato. Energinet har igangsat arbejder for at udskifte kablet med et helt nyt 132 kV anlæg. Dette arbejde pågår pt.

Anlægsarbejderne til renovering af Langeliniekaj skal indtil udgangen af 2022 planlægges nøje og i dialog med Energinet, hvis arbejde (af enhver art) er indenfor 25 meter fra den angivne kabelcenterlinje. Kabelanlægget er angivet i søkort mm.

I høringsmaterialet ser det ud til at arbejderne ikke vedrører selve kajkanten rundt om nordspidsen af Langelinie. Fra denne er der ca. 25 meter til 132 kV kablet. Det kan ud fra høringsmaterialet ikke vurderes om der bliver arbejder nær kabelanlægget, og de anmoder om at bygherre/ansøger afklarer dette og i så fald kontakter Energinet på arbejde-naer-el@energinet.dk.

Bygherre oplyser hertil, at de har søgt LER-oplysninger og er bekendt med ledningen. Kajrenoveringen vil pågå til sydsiden af molespidsen. I projektet vil der ikke pågå arbejde rundt om nordspidsen eller inden for 25 m af det omtalte kabel på noget tidspunkt.

Københavns Kommune bemærker, at der skal sikres tilstrækkelig afvanding af færdselsarealet langs bolværket, at overskudsjord skal anmeldes før kørsel samt at ansøgning om § 27 stk. 2 -tilladelse og tilladelse efter § 28 til udledning begge er under behandling.

Endvidere fremgår det af ansøgningen, at beboerne på Pakhuskaj, Midtermolen og Indiakaj samt besøgende i området vil blive påvirket i mindre grad ifm. rammearbejderne. Kommunen er uforstående overfor denne vurdering af følgende årsager:

- a) De nærmeste beboelser, beliggende på Langelinie Allé er ikke nævnt i ansøgningen.
- b) Der er ikke foretaget en vurdering af det forventede støjniveauer i dB ved beboelserne og de erhverv, der er beliggende langs kajen. Det er forventeligt at der på lige fod med andre lignende VVM-sager er lavet støjudbredelseskort, der viser de forventede støjniveauer i omgivelserne.
- c) Der er ikke fastsat nogen kriterier for vurderingen af miljøpåvirkningen af de støjniveauer beboerne er udsat for. I ansøgningen anføres der, at der reelt set ikke er fastsat støjgrænser for anlægsarbejde på havet. Denne er efter Københavns Kommunes vurdering ikke en valid begrundelse for at undlade vurderingen af miljøpåvirkningen.
- d) Selv om der i ansøgning er fastsat vurderingsgrundlag for støj fra anlægsarbejder på land, er der ikke foretaget en vurdering af støjpåvirkningen heraf.

Bygherre oplyser hertil, at afvanding af vejarealer sikres i hele projektperioden, og at der ikke påregnes bortkørsel af jord i projektet, medmindre der træffes forurenede jord i udgravninger. WSP har tidligere indsendt jordhåndteringsplan til kommunen og ansøgt om § 27 stk. 2- tilladelse og tilladelse efter § 28 til udledning, begge i henhold til Miljøbeskyttelsesloven. Tilladelserne til begge ansøgninger er i mellemtiden givet hhv. 28/1-22 og 17/1-22.

Endvidere oplyser bygherre vedr. punkt a-d:

- a) Der er lavet et støjudbredelseskort for projektet (vedlagt). Beboelse ved Langelinie Allé vil være påvirket af støj fra arbejdet.
- b) Der er nu udarbejdet et støjkortlægningsnotat for entreprisen som er vedlagt.
- c) Anlægsarbejderne vil følge "Bygge- og anlægsforskrift i København" af december 2016. Heri er spunsarbejde karakteriseret som særligt støjende arbejde (§8) hvorved arbejderne kun må pågå i tidsrummet man-fre 08:00-17:00. Særligt støjende aktiviteter er Jf. bygge- og anlægsforskrifterne §8 undtaget for grænseværdierne for støj i tilhørende bilag A.
- d) Vedlagt.

Trafikstyrelsen vurderer ikke, at de indkomne høringssvar giver anledning til ændring af styrelsens afgørelse.

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

Afgørelser truffet i henhold til metroloven og bekendtgørelse 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 kan ikke påklages til transportministeren eller anden administrativ myndighed, jf. § 30 i Trafikstyrelsens delegationsbekendtgørelse³.

Med venlig hilsen

Nanna Z. Vestergaard
Fuldmægtig
Trafikstyrelsen

Bilag: By & Havn, Renovering Langeliniekaej: Beregning af støj i anlægsfasen af 8. marts 2022

Kopi til ovennævnte høringsparter

³ Bekendtgørelse nr. 2432 af 14/12/2021 om Trafikstyrelsens opgaver og beføjelser, klageadgang og kundgørelse af visse af Trafikstyrelsens forskrifter