

DANICA EJENDOMSSELSKAB ApS
Holmens Kanal 2-12
1060 København K
sbl@moe.dk
Att. Niras A/S v. Mads-Peter Hansen mha@niras.dk

Edvard Thomsens Vej 14
2300 København S
Telefon 7221 8800
Fax 7262 6790
info@tbst.dk
tbst.dk

Sendt elektronisk

Sagsnr.: TS6040103-00042

Dato: 30-04-2019

Sagsbehandler: chbe

Tilladelse til etablering af kanaler i forbindelse med boligprojekt i Københavns Havn, Sluseholmen.

Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen har den 29. januar 2019 modtaget ansøgning fra DANICA EJENDOMSSELSKAB ApS, om tilladelse til etablering af kanaler i forbindelse med et boligprojekt ved Sluseholmen. På baggrund af Københavns Kommunes lokalplan for området, skal der etableres en kanalby, hvor området inddeles i boligfelter, som senere bliver til øer. Etablering af kanaler sker ved udgravning inden for nyetablerede spunsvægge. Kanalerne forudsættes udgravet efter at byggeriet er færdiggjort på de omkringliggende øer, således at området med de kommende kanaler vil fungere som køreveje under opførelsen af bygninger. Forbindelsen til søterritoriet vil derfor først ske efter byggeriet er færdigt og kanalerne er udgravet.

Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen 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 i havnen og vurdere, om der skal være yderligere miljøundersøgelser i forbindelse med projektet.

Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsens afgørelse

Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen har vurderet, at projektet ikke er VVM-pligtigt.

Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen meddeler herved tilladelse til etablering af kanaler mellem boligøer, som beskrevet i projektet.

Endelig meddeler Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen, at der ikke skal udarbejdes Natura 2000-konsekvensvurdering af projektet.

Tilladelse gives på følgende vilkår

1. 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
2. Støj fra bygge- og anlægsaktiviteter, der gennemføres på søterritoriet, skal overholde de krav, der er fastsat af Køben-

havns Kommune i "Bygge- og anlægsforskrift i København, december 2016", Bilag 1, for aktiviteter, der gennemføres på land. Der må alene spundes i dagtimerne man-fre kl. 7-19 og lørdage kl. 8-17, da støjgrænserne ellers vil overskrides.

3. 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.
4. Indehaveren af tilladelsen er forpligtet til at vedligeholde anlægget i god forsvarlig stand.
5. Projektet må ikke ændres væsentligt eller udvides uden Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsens godkendelse.
6. Tilladelsen må ikke uden forudgående tilladelse fra Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen overdrages til andre.
7. Anlægget eller dele heraf kan af Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen 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 overholdesTrafik-, Bygge- og Boligstyrelsen, Søfartsstyrelsen og Geodatastyrelsen skal underrettes umiddelbart efter anlæggets permanente fjernelse. I forbindelse med en evt. fjernelse af anlægget skal området bringes i en stand så tæt på de forhold, som eksisterede inden anlæggets etablering, som muligt. Der skal tilsendes Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen, Søfartsstyrelsen og Geodatastyrelsen dokumentation for reetablering.
8. 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 Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen og Søfartsstyrelsen underrettes med dokumentation for, at den påbudte tilstand er etableret.
9. Samtidig med at anlægsarbejdet afsluttes, skal Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen, Søfartsstyrelsen og Geodatastyrelsen underrettes herom med angivelse af anlæggets endelige position.
10. Denne tilladelse erstatter ikke privatretlige aftaler med fysiske og juridiske personer, som kan være berørt af projektet.
11. En meddelt tilladelse kan fortabes, såfremt et eller flere af de for tilladelsen fastsatte vilkår ikke måtte blive opfyldt.
12. Tilladelsen indeholder ikke en garanti for de projekterede konstruktioners sikkerhed eller stabilitet, ligesom den ikke fritager ejeren af anlægget for et i forbindelse med dets tilstedeværelse opstået civilretligt ansvar.
13. Høringssvar fra Forsvarsministeriets Ejendomsstyrelse og Søfartsstyrelsens generelle bemærkninger forudsættes efterlevet.

14. Der skal etableres tæt spuns i kanalerne, jf. København Kommunes høringssvar. Såfremt der ikke etableres tæt spuns i kanalerne, skal bygherrerne sørge for at bortgrave bagvedliggende forurenede jord bag kanalspunsvæggene, således at man undgår udsivning af forurenende stoffer til vandmiljøet.

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.

Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen har ved afgørelsen om at give tilladelse til projektet lagt vægt på, at der er tale om et projekt, som ikke vil påvirke de eksisterende aktiviteter i området negativt.

Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen vurderer, at der ikke er væsentlige natur- og miljøsyn, der taler imod projektet. Styrelsen har lagt vægt på projektets begrænsede udstrækning og anlægsfase, herunder spunsarbejde, som vil tage ca. 6-8 uger, og kanaludgravningen mellem de to spunsvægge (som først vil blive udgravet om 2-3 år), som påregnes at ville tage 4-8 uger, samt ubetydelige påvirkninger af omgivelserne i øvrigt i både i drifts- og anlægsfasen.

Projektet er beliggende ca. 12 km fra Natura 2000-område 142, Saltholm og omliggende hav og ca. 200 m væk i fugleflugt, på den anden side af slusen fra Natura 2000-område 143, Vestamager og havet syd for. Styrelsen vurderer, at Natura 2000-områderne ikke vil blive påvirket på grund af projektet.

Sagsfremstilling

Ansøger oplyser, at på baggrund af en lokalplan for Teglværkshavnen skal der etableres en kanalby, hvor det pågældende område inddeles i boligfelter. Etablering af kanaler sker ved udgravning inden for nyetablerede spunsvægge. Kanalerne forudsættes udgravet efter, at boligbyggeriet er færdiggjort på de omkringliggende øer. Således vil de kommende kanaler fungere som køreveje under opførelsen af bygningerne. Forbindelsen til søterritoriet vil derfor først blive etableret efter byggeriet er færdigt og kanalerne er udgravet.

Der ansøgte i første omgang om etablering af kanaler på i alt ca. 300 m., som efterfølgende er reduceret med en strækning på ca. 75 m efter høringsrunde af projektet på baggrund af Metroselskabet A/S' høringssvar. Metroselskabet er i gang med at bygge tæt på en del af det ønskede kanalbyggeri og har derfor bedt om nøjagtige koordinater til den del af kanalbyggeriet. For denne strækning har ansøger oplyst, at kanalerne endnu ikke er fastlagt nøjagtigt, og har derfor tilbagetrukket denne del af ansøgningen. Der vil blive ansøgt særskilt om disse

sidste ca. 75 m kanal, når den nøjagtige beliggenhed er kendt, så man kan koordinere og tage højde for metrobyggeriet.

De ansøgte kanaler har et overfladeareal på ca. 3.000 m². Kanalbredden er 12 til 16 m. Der udgraves til kote -2m (DVR90) og kanalen forbindes herefter til de øvrige kanaler i området. Der udføres en bro på vejen Sluseholmen, som kanalen føres under med en bredde på 6 m. Broen er der søgt tilladelse til hos Københavns Kommune.

Ansøger oplyser, at Sluseholmen Syd er en del af flere udviklingsprojekter inden for området ved Københavns Sydhavn. Ansøger oplyser videre, at DHI i forbindelse med andre af disse projekter har gennemført en hydraulisk 3D modellering af den kumulative effekt på vandgennemstrømningen fra projekter på Teglholmen, Sluseholmen og Enghave Brygge. Her konkluderes det efter ansøgers oplysning, at udbygningen af Sydhavnen vil medføre moderate lokale ændringer af strømmønstre og strømhastigheder, og at vandudskiftningen vurderes efter gennemførelse af projekterne som god og uproblematisk, jf. rapporten "Nye Kanaler Sluseholmen Etape 2" af DHI Dec. 2016 vedlagt som bilag til ansøgningen.

Langs afgrænsningen af de kommende kanaler nedbringes efter ansøgers oplysning spunsvægge. Stålspons i 10 mm godstykkelse rammes til kote ca. -4 m (top moræneler) med topkote i ca. 2,5 m. Efter ramning og fiksering af spunsen udgraves kanaler med gravemaskiner inden, at spunsvægge til Fordgrav og til det nuværende Sluseholmsområde gennembrydes. Ansøger oplyser, at gravearbejdet således vil være afsluttet inden der kommer gennemstrømning i området og risiko for, at sedimenter kan spredes, undgås således. Hvis der efterfølgende skal udføres arbejde, vil der være opført siltgardin eller lignende, som sikrer imod spredning af sediment til det omgivende miljø, oplyser ansøger.

Efter der er kommet vand i kanalerne monteres toppen af spunsen med Azobé hammer med topkote i +2,6. Ligeledes monteres redningsudstyr samt beklædning af kanalspunsens forside med vandretliggende fyrtræsbrædder med ca. 30 % luftmelletrum.

Ansøger oplyser, at med henblik på at overholde kvalitetskravene for vandområder og krav til udledning af forurenende stoffer, har de ladet COWI gennemføre beregninger af risikoen for udsivning af forurenende stoffer fra forurenede jord gennem spunsvæggene til havnen og kanalerne. Beregningerne viser efter ansøgers oplysning, at koncentrationen af de miljøfremmede stoffer ikke vil medføre overskridelser af marine kvalitetskrav i recipienten, og dermed ikke vil medføre en

uacceptabel påvirkning af vandkvaliteten og det marine miljø i Københavns Sydhavn. Se bilag til ansøgningen "Vurdering af udsivning af miljøfremmede stoffer igennem spunsvæg".

Bemærkninger til høringen om projektet

Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen har i forbindelse med sagens behandling forelagt ansøgningen for Søfartsstyrelsen, Fiskeristyrelsen, Naturstyrelsen, Geodatastyrelsen, Kystdirektoratet, Miljøstyrelsen, Energistyrelsen, Slots- og Kulturstyrelsen, Forsvarsministeriets Ejendomsstyrelse, Københavns Kommune, By & Havn, Hofor, Dansk Ornitologisk Forening, Danmarks Naturfredningsforening, Friluftsrådet, Ejendomsforeningen Danmark, Fritidshusejernes Landsforening, og Vikingeskibsmuseet.

Projektansøgningen har endvidere været i offentlig høring på Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsens hjemmeside.

Følgende har afgivet høringssvar og har ingen bemærkninger:

Fiskeristyrelsen ved Fiskeriinspektorat Øst, Miljøstyrelsen, Søfartsstyrelsen og By og Havn.

Søfartsstyrelsen henviser dog til de generelle regler i bekendtgørelse nr. 1351 af 29. november 2013 om sejladsikkerhed ved entreprenørarbejder og andre aktiviteter mv. i danske farvande samt til opdateret skema om sejladsikkerhed og vurderingsskema, og beder projektet efterleve disse i relevant omfang.

Følgende har afgivet høringssvar med bemærkninger:

Forsvarsministeriets Ejendomsstyrelse, Københavns Kommune og Metroselskabet A/S.

Forsvarsministeriets Ejendomsstyrelse gør opmærksom på, at såfremt der i forbindelse med arbejdet på eller i havbunden konstateres rester af ammunition eller genstande, der kan være farlige (UXO), skal arbejdet straks indstilles, og der skal tages kontakt til Forsvarets Operationscenter, jf. § 14 i ovennævnte bekendtgørelsen om sejladsikkerhed. Der er i høringssvaret givet nærmere anvisninger og kontaktoplysninger.

Københavns Kommune bemærker bl.a., at der er visse krav til træbeklædning i vandmiljøet, herunder, at træ mærket NTR klasse M kan anvendes i direkte kontakt med havvand til f.eks. stolper i bådebroer og træbrygger, mens øvrige dele af disse kan udføres i andre klasser efter behov.

Ansøgers svar: Bygherre oplyser, at det vil blive anført på tegninger, at der skal benyttes NTR mærket træ i projektet.

Københavns Kommune anfører videre, at det ud fra det vedlagte notat vedr. udsivning af miljøfremmede stoffer ikke kan vurderes, hvorvidt evt. udsivning fra den omkringliggende jord vil give anledning til problemer med vandkvaliteten. Notatet er fra 2014 og bedes opdateret med gældende lovgivning og jf. tilsvarende notater fra bl.a. Enghave Brygge projekterne, hvori der er beregnet, hvor stor en fortynding, der skal til for at overholde miljøkvalitetskravene (jf. bekendtgørelse 1625 om fastlæggelse af miljømål for vandløb, søer, overgangsvande, kystvande og grundvandblandingszone) i kanalerne, når disse er etablerede. Københavns kommune oplyser, at den på denne baggrund kan vurdere om udsivningen er ubetydelig (og der dermed ikke er behov for at etablere tæt spuns) eller om det modsatte evt. gør sig gældende.

Ansøgers svar: Bygherre oplyser, at projektet ændres således, at der benyttes låsetætning i alle spunslåse. Der benyttes et anerkendt produkt som Roxan eller et med tilsvarende tætning.

På denne baggrund har Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen valgt at stille vilkår om tæt spuns.

Københavns Kommune anfører videre, at det ved udgravning af kanalbund bl.a. skal sikres, at der ikke er risiko for udsivning af forurening fra bunden af de kommende kanaler.

Projektets svar: Bygherre oplyser, at kanalen forklassificeres i sin helhed inden udgravning ned til kanal bund -2,0 m DVR. Bygherre oplyser videre, at der allerede er udført forklassificering af et stort område omkring kanalen og der her ikke fundet forurenende stoffer under kote -2,5 m DVR. Kanalindfatning designes efter ansøgers oplysning således, at der med afstivning lokalt kan graves dybere end -2,5 m DVR. Bygherre påregner således at kunne udgrave kraftigt forurenede jord i hele sin udstrækning. Det bortgravede forurenede jord under kote -2,0 m DVR erstattes af rent indbygningseget friktionsmateriale. Det dokumenteres af bygherrens miljørådgiver i forbindelse med udgravningen.

Metroselskabet A/S oplyser at have gransket det fremsendte materiale og ser ikke, at projektet er VVM-pligtigt, såfremt spunsen sættes om dagen. Metroselskabet gør hertil opmærksom på, at selskabet er i dialog med Københavns Kommune, MT Højgaard og PFA Ejendomme om udarbejdelse af en ny lokalplan for området. DANICA Ejendomme har ligeledes været en del af dialogen, og Metroselskabet antager således at projektet tager højde for dette.

Metroselskabet bemærker videre, at dele af den fremtidige kanal etableres meget tæt på byggepladsen for Metrostationen Sluseholmen. Selskabet ønsker en præcisering af, hvor kanalen og den plan-

lagte arbejdsplads vil være beliggende i forhold til Metroens byggeplads. Metroselskabet gør opmærksom på, at ind- og udkørsel til Sluseholmen og Metroens byggeplads ikke må indskrænkes.

Metroselskabet bemærker videre, at det ikke ud fra det fremsendte materiale endeligt kan vurderes, hvor kanalen skal placeres i forhold til Metroens linjeføring, og anmoder ansøger om at fremsende koordinater for kanalens endelige placering. Metroselskabet gør opmærksom på, at hvis spunsvæggen etableres inden for 5 m fra tunnelrøret, må der ikke etableres spuns dybere end til kote -8,65 m DVR90, svarende til 5 m over tunnelrør. Metroselskabet beder om at blive informeret, når der foreligger en tidsplan for projektet, således at selskabet kan informere deres entreprenører.

Projektets svar: Ansøger oplyser at være bekendt med, at der foreligger et arbejde med en ny lokalplan, ligesom ansøger er opmærksom på de koordinater, som Metroselskab har opgivet for deres byggeplads mv. Ansøger har derfor valgt at tage en del af kanalen mellem bygning Æ og P ud af ansøgningen, indtil der foreligger en aftale om endelig placering af kanalen. Der fremsendes på et senere tidspunkt en ny ansøgning for denne sidste del af kanalen. Bygherre forudsætter at bibeholde kanalens dybde og bredde således at det ikke ændrer analysen af vandudskiftning.

Ansøger har på baggrund af Metroselskabet A/S's hørings svar indsendt en ny opdateret version af tegning C3_103, med koordinater hvor nye grænser for ansøgning (indskrækningen) er angivet, og hvor den resterende kanals koordinater er angivet sammen med de koordinater, som Metroselskab har opgivet for deres byggeplads mv.

Ansøger har videre oplyst, er være indforstået med, at der ikke ændres på de aftaler som er indgået mht. ind og udkørsel i denne ansøgning.

Endelig oplyser ansøger, at der vil blive informeret til Metroselskabet fra totalentreprenør, CG Jensen.

Lovgrundlag

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

Offentliggørelse

Afgørelsen vil blive offentliggjort på Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsens hjemmeside i henhold til § 29, i Bekendtgørelse nr. 450 af 8. maj 2017 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

Afgørelsen, som er truffet i henhold til Metroloven, kan ikke påklages til transport-, bygnings- og boligministeren eller anden administrativ myndighed, jf. § 43, i bekendtgørelse nr. 1197 af 28/09/2018 om Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsens opgaver og beføjelser, klageadgang og kundgørelse af visse af Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsens forskrifter.

Med venlig hilsen

Christina Bergendorff

Kopi til ovennævnte høringsparter

Bilag: link til Søfartsstyrelsens bek. nr. 1351:

<https://www.retsinformation.dk/forms/r0710.aspx?id=160281>