

Vejdirektoratet
Carsten Niebuhrs Gade 43, 5.
1577 København V

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

Sendt pr. mail til vd@vd.dk og kaam@vd.dk

Sagsnr.: TS21302-00010
Dato: 25-06-2019
Sagsbehandler: NAVE

Afgørelse om at anlægelse af ny fjernbusterminal ved Dybbølsbro ikke er VVM-pligtig

Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen har den 11. april 2019 modtaget en ansøgning fra Vejdirektoratet om tilladelse til etablering af ny fjernbusterminal ved Dybbølsbro.

Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen er myndighed for behandling af sager om vurdering af virkning på miljøet i forbindelse med statslige vejprojekter, jf. § 17a i "Lov om ændring af lov om offentlige veje m.v., jernbaneloven og forskellige andre love" (LOV nr. 658 af 08/06/2016). Styrelsen skal derfor ved en screening vurdere, hvorvidt der skal udarbejdes en yderligere konsekvensvurdering for ændringen af projektet.

Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsens afgørelse

Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen har efter en screening af sagen afgjort, at projektet ikke kræver en miljøkonsekvensvurdering (VVM) og dermed ikke er VVM-pligtig.

Styrelsen meddeler, at der jf. § 17a i "Lov om ændring af lov om offentlige veje m.v., jernbaneloven og forskellige andre love" (LOV nr. 658 af 08/06/2016) følgelig ikke kræves administrativ tilladelse til projektet fra Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen.

Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen har endvidere afgjort, at det ansøgte ikke i sig selv eller i forbindelse med andre planer og projekter kan påvirke udpegningsgrundlaget for Natura 2000-områder væsentligt. Styrelsen vurderer således, at projektet ikke kræver en konsekvensvurdering af Natura 2000-områder.

Projektet kan således igangsættes uden yderligere foranstaltninger, idet dog nedenstående generelle bemærkninger fra DSB og Københavns Kommune lægges til grund for det videre arbejde.

Afgørelsen fritager ikke ansøger fra at søge eventuelle andre tilladelser.

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.

Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen har i sin afgørelse lagt vægt på, at projektets største påvirkning af miljøet er støj, samt at projektet ikke i væsentlig grad har andre påvirkninger på det omkringliggende miljø. Styrelsen vurderer, at støjen vil have en begrænset indvirkning på miljøet, da projektområdet ligger op ad jernbanen på den ene side og en højtrafikeret vej på den anden side. Ydermere lægger styrelsen til grund, at der i projektet er afsat midler af til at nedbringe støjgener, således at de vejledende støjgrænser overholdes.

I afgørelsen om, at der ikke skal udarbejdes en konsekvensvurdering for projektets påvirkning af nærtliggende Natura 2000-områder, har styrelsen lagt vægt på, at projektets største påvirkning på det omkringliggende miljø er støj, samt at projektet ligger 2,5 km fra nærmeste Natura 2000-område *Vestamager og Havet syd for*, hvorfor at støjbidraget fra fjernbusterminalen ikke vil påvirke Natura 2000-området.

Sagsfremstilling

Den nationale bustrafik til og fra København er i de seneste år vokset fra ca. 600.000 passagerer/år i 2012 til ca. 1.500.000 passagerer/år i 2016, og er forventeligt steget yderligere i 2017 og 2018. I dag findes ikke en tidssvarende fjernbusterminal, og busserne anvender derfor forskellige holdepladser rundt om i København. Særligt Ingerslevgade ved DGI-byen anvendes, men der er også holdepladser ved Bernstorffsgade og Valby St.

Busserne udgør i dag en trafikal udfordring og trafiksikkerhedsmæssig risiko, da passagererne benytter cykelstien til ind- og udstigning, og adgang til busbagagerum foregår på vejen. Selve holdepladsernes passagerfaciliteter er mangelfulde, og der mangler en koordinering af trafikinformation.

Der er derfor behov for etablering af en fjernbusterminal med holde- og ventefaciliteter i København.

Der er på nuværende tidspunkt i projektet tale om to mulige projektindretninger på det samme areal ved Dybbølsbro. De to indretninger omtales hhv. som "Hovedforslaget" og "Alternativet".

Projektområdet dækker et areal på 11.600 m² under Dybbølsbro. Fjernbusterminalen anlægges med en kapacitet for 12 busser af 15 m

og 3 ledbusser af 18 m. Terminalbygningen forventes at få et samlet areal på ca. 400 m².

Hovedforslaget:

Der etableres et buskørespor på arealet parallelt med Carsten Niebuhrs Gade, og der etableres to krydsningspunkter mod nord (indkørsel) og mod syd (udkørsel) med Carsten Niebuhrs Gade. Busserne får adgang til arealet ved Tivoli Hotel via Carsten Niebuhrs Gade fra nord-øst med ensrettet kørsel på terminalområdet med retning mod syd-vest.

I Hovedforslaget er alle perroner udformet, således at der kan køres uafhængigt til og fra de enkelte perroner, som gør, at afsætning og opsamling af passagerer kan foregå i varierende tempo med bagagehåndtering, af- og påsætning, mv. Der vil der være adgang til de 12 nordlige busholdepladser for fodgængere og afsatte passagerer via det fælles indre "fortov", som overdækkes, hvor passagerer kan bevæge sig og via trafikinformation orientere sig. Det forventes, at der etableres bænke og trafikinformation på perronområderne. Terminalbygningen, cykelstativer og adgangsforhold placeres ud mod banearealet med et større fælles areal foran.

Alternativet:

I forhold til hovedforslaget, bibeholdes de vinklede busholdepladser, men afgrænses af et hævet fodgængerareal langs Carsten Niebuhr Gade, således at passagerne kan færdes på et fælles perronområde foran busserne. Løsningen betyder, at busserne skal bakke ud af perronerne.

Der etableres et bredt perronområde (ca. 3,5 m), hvor passagerer kan opholde sig foran busserne og har overblik over perronerne. Det er muligt at placere bænke og trafikinformation på perronområdet. Terminalbygningen, cykelstativer og adgangsforhold placeres ud mod Carsten Niebuhrs Gade. Derved vil der være direkte adgang til de 12 nordlige busholdepladser for fodgængere, cyklister og afsatte passagerer. Den indre busvej skal krydses såfremt man skal over til de tre 18 m busperroner mod syd. Behov for støjskærme i skel mod Carsten Niebuhrs Gade afklares endeligt i samarbejde med Københavns Kommune.

Vedrørende Natura 2000-områder har ansøger til sagen oplyst, at nærmeste Natura 2000-område er *Vestamager og havet syd for* beliggende ca. 2,5 km syd for projektområdet.

Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen har i sin afgørelse om, at der ikke skal udarbejdes en konsekvensvurdering i henhold til nærtliggende Natura 2000-områder, lagt vægt på, at afstanden til nærmeste Natura

2000-område *Vestamager og havet syd for* er 2,5 km, og at udpegningsgrundlaget ikke påvirkes grundet projektets omfang og beliggenhed.

Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen har i forbindelse med sagens behandling forelagt ansøgningen for Landbrugsstyrelsen, Naturstyrelsen, Miljøstyrelsen, Energistyrelsen, Slots- og Kulturstyrelsen, Beredskabsstyrelsen, Dansk Ornitologisk Forening, Danmarks Naturfredningsforening, Friluftsrådet, Forsvarets Ejendomsstyrelse, Ejendomsforeningen Danmark, Fritidshusejernes Landsforening, København Kommune, Københavns Museum, Movia, DSB, Banedanmark og Danske Busvognmænd.

Følgende myndigheder har afgivet hørings svar:

Miljøstyrelsen, DSB og Københavns Kommune.

Miljøstyrelsen har ingen bemærkninger til projektet.

DSB har ingen bemærkninger til VVM-relaterede emner, men gør opmærksom på sikkerhedsmæssige risici ved placeringen tæt på sporet. *DSB*'s bemærkninger er sendt til bygherre.

Københavns Kommune, Teknik- og Miljøforvaltningen, bemærker, at der forud for tilladelse til etablering af terminalen bør laves en nærmere vurdering af støjpåvirkningen samt en beskrivelse af hvilke afværgeforanstaltninger, der kan iværksættes for at reducere støjen.

Vejdirektoratet bemærker hertil, at det er påtænkt at lave en nærmere vurdering af støjpåvirkningerne samt undersøgelse af afværgeforanstaltninger i næste fase af projektet, hvilket der i projektet er afsat midler til.

Teknik- og miljøforvaltningen forudsætter herefter, at busterminalen anlægges, således at den kan overholde de vejledende støjgrænser i driftsfasen med den forøget trafik fjernbusterminalen vil tilføje. Ydermere skal udformningen af afværgeforanstaltninger aftales med kommunen. Hvis dette opfyldes, vurderer Teknik- og Miljøforvaltningen, at behovet for en nærmere vurdering af støjen i relation til omgivelserne bortfalder.

Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen har i afgørelsen lagt til grund, at Københavns Kommune og Vejdirektoratet vil være i dialog omkring støjreducerende tiltag i det videre projektforsløb samt at fjernbusterminalen vil kunne overholde gældende grænseværdier for virksomhedsstøj.

Offentliggørelse

Afgørelsen vil blive offentliggjort på Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsens hjemmeside i henhold til § 8 i "Bekendtgørelse nr. 451 af 8. maj 2017

om overvågning, samordnet procedure og offentliggørelse ved vurdering af virkning på miljøet (VVM) af statslige vej- og jernbaneprojekter”.

Lovgrundlag

Afgørelsen er truffet efter Kapitel 6 a, § 17d i lov nr. 1520 af 27. december 2014 om offentlige veje mv. jernbaneloven (Implementering af VVM-direktivet for statslige vej- og jernbaneprojekter), som ændret ved lov nr. 658 af 8. juni 2016, samt den tilhørende Bekendtgørelse nr. 451 af 8. maj 2017.

Klagevejledning

Afgørelser truffet i henhold til ”Bekendtgørelse nr. 451 af 8. maj 2017 om overvågning, samordnet procedure og offentliggørelse ved vurdering af virkning på miljøet (VVM) af statslige vej- og jernbaneprojekter”, kan ikke påklages til transport-, bygnings- og boligministeren eller anden administrativ myndighed, jævnfør § 11.

Med venlig hilsen

Nanna Zangrando Vestergaard

Fuldmægtig

Kopi til: Ovenstående høringsparter
 Evt. andre