

UDKAST

Nordic Property Vision A/S

By og Havn

JM Danmark A/S

Sendt elektronisk til npm@jmdanmark.dk, hva@byoghavn.dk,
kla@npv.as

Edvard Thomsens Vej 14

2300 København S

Telefon

Fax 7262 6790

julf@trafikstyrelsen.dk

www.trafikstyrelsen.dk

Journal TS6020199-00001

Dato xx 2015

Principiel tilladelse til etablering af 10 boligøer samt udgravning af kanaler ved Enghave Brygge

Kystdirektoratet modtog 24. september 2012 en ansøgning om etablering af boligøer ved opfyldning samt udgravning af kanaler ved Enghave Brygge, København S, matrikel nr. 1493, 1441, 1562 og 1563.

Kystdirektoratet har i brev af 13. november 2013 truffet afgørelse om, at der skal udarbejdes en VVM-redegørelse samt en konsekvensvurdering af projektet.

Trafikstyrelsen har ved kgl. resolution af 3. februar 2014 overtaget ressortansvaret for sager vedrørende blandt andet lov om havne og lov om Metroselskabet I/S og Arealudviklingselskabet I/S fra Kystdirektoratet.

Sagsfremstilling

Enghave Brygge-projektet omfatter området begrænset af Vasbygade, Belvedere Kanalen, Frederiksholmløbet, Sydhavnen, Tømmergraven og Kortløbet. Sammen med de planlagte broforbindelser over Frederiksholmsløbet og Belvedere Kanalen vil projektet medvirke til at sammenbinde de nye udviklingsområder på sjællandssiden af havneløbet.

Enghave Brygge projektet er omfattet af Lokalplan nr. 494 "Enghave Brygge".

Projektområdet inkluderer ca. 35.000 m² vandareal, der skal landindvindes til boligøer, og som modsvares af ca. 30.000 m² kanaler og havnebassiner, der skal udgraves.

Projektet indebærer, at der skal opgraves ca. 309.480 tons jord fra byggefelter og kanaler, mens der skal bruges ca. 327.835 tons jord til opfyldning af boligøer. Det forventes, at store dele af opgravningsmateriale kan genanvendes som opfyld i boligøerne.

Grundene i området dækker samlet set over 176.000 m², hvoraf K/S Enghave Brygge København II ejer 45.000 m², JM Danmark A/S har

56.000 m² og By og Havn I/S er indehaver af de resterende 75.000 m².

Enghave Brygge projektet forventes udbygget i flere etaper af tre forskellige bygherrer over en periode på 5-10 år.

VVM-redegørelsen

Kystdirektoratet har i brev af 13. november 2013 afgjort, at der for projektet på søterritoriet skal udarbejdes en VVM-redegørelse samt en konsekvensvurdering for det samlede Enghave Brygge-projekt. Københavns Kommune har efterfølgende i brev af 12. februar 2014 ligeledes afgjort, at der skal udarbejdes en VVM-redegørelse for landdelen af opfyldning og udgravningen af kanaler på Enghave Brygge.

Der er udarbejdet en fælles VVM-redegørelse i et samarbejde mellem Københavns Kommune og Kystdirektoratet/Trafikstyrelsen.

I forbindelse med den indledende høring blev der i høringssvarene bl.a. efterspurgt nærmere undersøgelse af risikoen for sedimentspredning, vandgennemstrømning og oversvømmelse, sejladssikkerheden mv.

Kystdirektoratet har på den baggrund i brev af 20. januar 2014 stillet krav om, at VVM-redegørelsen blandt andet skal indeholde vurderinger af vandgennemstrømning og vandkvalitet, forurening, flora og fauna samt projektets betydning for den eksisterende anvendelse af arealet og rekreative interesser. Yderligere er der blevet stillet krav om en oversigt over de væsentligste alternativer til projektet, som bygherre har undersøgt.

Bemærkninger til VVM-redegørelsen med hensyn til anlæg mm. på søterritoriet

VVM-redegørelsen har været i offentlig høring i perioden 24. juni til 16. september 2014. Endvidere har Trafikstyrelsen sendt VVM-redegørelsen til følgende høringsparter: Søfartsstyrelsen, Geodatastyrelsen, Naturstyrelsen, Kulturstyrelsen, NaturErhvervstyrelsen, Kystdirektoratet, Danmarks Naturfredningsforening, Friluftsrådet, Fritidshusejernes Landsforening, Dansk Ornitologisk forening og Ejendomsforeningen Danmark.

På baggrund af offentlighedsfasen har Trafikstyrelsen modtaget i alt 4 høringssvar fra følgende: Jens Christoffersen (privat borger), Husbådeforeningen Skibbroen, Energinet.dk, Havnelauget på vegne af: Foreningen til hovedstadens forskønnelse, Friluftsrådet København, Havnelauget, Husbådeforeningen Skibbroen, Københavns Roklub, Roklubben SAS, Vesterbro Trafiks- og Byrumsgruppe.

Høringssvarene omhandlede følgende tema; arealanvendelse og alternativer, forurenede jord og havnesediment, vandgennemstrømning og

vandkvalitet, rekreative forhold, klima og oversvømmelser, ledningsomlægning og sikkerhedszoner og badevandskvalitet.

Trafikstyrelsen og Københavns Kommune har i samarbejde udarbejdet en fælles hvidbog over de indkomne høringssvar. Hvidbogen forholder sig til høringssvarene og de miljøforhold, der er behandlet i VVM-redegørelsen.

Det påpeges i flere høringssvar, at VVM-redegørelsen alene indeholder et 0-alternativ på trods af Kystdirektoratets krav om en oversigt over de væsentligste alternativer, herunder hvorvidt projektet ville kunne etableres uden inddragelse af søterritoriet. Trafikstyrelsen har vurderet, at planerne om at etablere en kanalby – i henhold til lokalplanen – ikke vil kunne lade sig gøre uden at inddrage søterritoriet. Det er efter Trafikstyrelsens opfattelse almindelig praksis at anvende såkaldte 0-alternativer i forbindelse med udarbejdelse af VVM-redegørelser. Trafikstyrelsen har på den baggrund meddelt, at 0-alternativet er et acceptabelt alternativ og i overensstemmelse med bekendtgørelse nr. 579 af 29. maj 2013 om miljømæssig vurdering af visse anlæg og foranstaltninger på søterritoriet.

Flere af de indkomne høringssvar har indeholdt bemærkninger, som peger på, at DHI rapporten mangler at forholde sig til klima- og oversvømmelsesproblematikken. DHI har efterfølgende udarbejdet et notat omkring klimaændringer. Heri konkluderes det, at klimaeffekter ikke knytter sig specifikt til Enghave Brygge-projektet, og at det ikke giver ny information at inddrage klimaeffekter i en modelberegning. Derimod håndteres klimaeffekter ud fra de retningslinjer, som er givet i Kystdirektoratets højvandsstatistik.

Endvidere redegør notatet for, at terrænkoten skal op i mindst 218 cm. for at være i overensstemmelse med en 100-års vandstandshændelse. Terrænkote for Enghave Brygge projektet er projekteret med 210-230 cm. og lever således op til kravet.

3 høringssvar udtrykker bekymring for udsivning af forurenede stoffer gennem spunsvægge og kanalbund. Trafikstyrelsen har i denne principielle tilladelse stillet vilkår om afværgende tiltag med henblik på at undgå udsivning af miljøforurenende stoffer til vandmiljøet.

Hvad angår sejladsikkerheden har Trafikstyrelsen været i dialog med Søfartsstyrelsen. Ifølge Søfartsstyrelsen skal føreren af ethvert fartøj, inkl. robåde, kajaker og andre fritidsfartøjer, altid sejle efter forholdene og efter de foreskrevne regler, dvs. de internationale søvejsregler, og i dette tilfælde ligeledes Københavns Havns ordensreglement. Der er efter Trafikstyrelsens opfattelse ikke indikationer på, at sejladsikkerheden vil blive forringet som følge af indsnævringen af havneløbet og etablering af kanaler. Når projektet er etableret, vil Trafikstyrelsen og Søfartsstyrelsen gå i nærmere dialog med By og Havn om evt. behov for ekstra skiltning og farvandsafmærkning i kanaler mv.

Som det fremgår af hvidbogen, har høringssvarene ikke givet anledning til at ændre på projektet, dog er Trafikstyrelsen opmærksom på ovenstående problematikker.

Trafikstyrelsens afgørelse

Trafikstyrelsen meddeler herved principiel tilladelse til etablering af boligøer ved opfyldning og udgravning af kanaler ved Enghave Brygge, København, som beskrevet i VVM-redegørelsen af 24. juni 2014 med tilhørende bilag og på de vilkår, der fremgår nedenfor. Tilladelsen gives med henvisning til § 24, stk. 3, i Lov om Metroselskabet I/S og Arealudviklingselskabet I/S.

Begrundelse for afgørelsen

Trafikstyrelsen har ved sin afgørelse lagt vægt på, at den af Dansk Hydraulisk Institut udfærdigede rapport, "Hydraulisk modellering af udviklingsprojekter i Sydhavnen, numerisk modellering" fra 2014, viser, at udbygningen af Sydhavnen, herunder Enghave Brygge vil medføre moderate lokale ændringer af strømmønstre og strømhastigheder. Det vurderes, at disse ændringer ikke vil medføre væsentlige påvirkninger af sejladsforholdene for roere og andre former for sejlads.

Endvidere konkluderes det i rapporten, at opholdstiderne og vandgenemstrømningen i selve havneløbet ikke ændrer sig væsentligt i forhold til den nuværende situation. Den samlede kumulative 3D model viser, at der ikke vil være nogen signifikante ændringer – hverken i stille sommerperioder eller mere dynamiske efterårsperioder.

Trafikstyrelsen har yderligere lagt vægt på, at den projekterede terrænkote er i overensstemmelse med en 100-års vandstandshændelse. Det er for Trafikstyrelsen blevet oplyst, at såfremt København etablerer en form for klimasikring, som lukker havnen af ved stormflod, kan kravet for terrænkote i teorien slækkes væsentligt. Yderligere arbejdes der med ideen om at åbne slusen, således at vandstanden vil mindskes under stormflod.

Det nærmeste Natura 2000-område er nr. 143 Vestamager og havet syd for bestående af habitatområde nr. 127 og fuglebeskyttelsesområde nr. 111, som grænser op til Sjællandsbroen og ligger 1,5 km syd for projektområdet. Trafikstyrelsen har vurderet, at der ikke er risiko for, at der vil ske en væsentlig forringelse af de i området værende naturtyper og levesteder, eller at projektet i øvrigt vil medføre forstyrrelser, der har betydelige konsekvenser for de arter, som området er udpeget for. Her er navnlig lagt vægt på afstanden til Natura 2000-området, samt at områderne er fysisk afskilt af slusen.

Samlet set lægger Trafikstyrelsen til grund for afgørelsen, at der er redegjort tilstrækkeligt for projektets miljømæssige konsekvenser samt afværgende foranstaltninger i VVM-redegørelsen. På den baggrund er det Trafikstyrelsens vurdering, at der ikke synes at være væsentlige natur- og miljøhensyn, der taler imod projektet samt vur-

deret, at de eksisterende aktiviteter i området ikke vil blive påvirket negativt.

En endelig tilladelse

En endelig tilladelse er betinget af, at Trafikstyrelsen efterfølgende kan godkende et detailprojekt, der er i overensstemmelse med VVM-redegørelsen og som lever op til kravene i Lov om Metroselskaber I/S og Arealudviklingsselskabet I/S.

En endelig tilladelse kan ud over, hvad der er nævnt ovenfor, forventes meddelt på følgende vilkår, som vil kunne ændres og suppleres:

1. Når anlægsarbejderne med etablering af øerne påbegyndes, skal der gives besked til badevandsvagten i Københavns Kommune, således det vil være muligt at lukke for badning i tilfælde af problemer med vandkvaliteten og sedimentspredningen.
2. Såfremt der ikke etableres tæt spuns i kanalerne, skal bygherrerne sørge for at bortgrave den bagvedliggende jord bag kanalspunsvæggene, således at man undgår udsivning af forurenende stoffer til vandmiljøet.
3. De områder af kanalbunden, som efter udgravning forsat indeholder forurenede jord, skal bortgraves efter aftale med relevant myndighed, således man undgår udsivning af forurenende stoffer til vandmiljøet.
4. Såfremt boligøerne opfyldes med lettere forurenede jord skal der ske tætning af spunsåse, således at man undgår udsivning af forurenende stoffer til vandmiljøet.
5. I forbindelse med arbejder, der kan indebære ophvirvling af havnesediment skal der anvendes metoder der begrænser ophvirvlingen, jf. beskrivelserne i VVM-redegørelsen.
6. Når kanalerne skal fyldes med vand fra havnebassinet, skal det ske ved at åbne langsomt op for vandgennemstrømningen for derved at minimere risikoen for sedimentspredning.
7. Projektet skal efterleve Lokalplan nr. 494 – Enghave Brygge.
8. Såfremt der skal etableres stenkastning, skal udlægningen af sten foregå forsigtigt.
9. Hvis der under anlægsarbejdet afdækkes kulturhistoriske fund, skal arbejdet straks indstilles, og der skal rettes henvendelse til Kulturstyrelsen, jf. museumsloven § 28.
10. Anlægsarbejdet skal udføres under hensyntagen til kommunens gældende støjkrav.
11. Nordic Property Vision, By og Havn og JM Danmark er forpligtet til at vedligeholde boligøer og kanaler i god forsvarlig stand.
12. Boligøer og kanaler må ikke ændres væsentligt eller udvides uden Trafikstyrelsens godkendelse.
13. Tilladelsen eller projektet må ikke uden forudgående tilladelse fra Trafikstyrelsen overdrages til andre.
14. Projektet eller dele heraf kan af Trafikstyrelsen kræves fjernet for ejers regning, såfremt:
 - a. Projektet ikke vedligeholdes, eller det ødelægges.
 - b. Projektet ikke længere anvendes som havn.
 - c. Vilkår for tilladelsen ikke opfyldes eller overholdes.

Trafikstyrelsen, 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 Trafikstyrelsen, Søfartsstyrelsen og Geodatastyrelsen dokumentation for reetablering.

15. Såfremt projektet ikke måtte blive fuldført, eller hvis Trafikstyrelsen af anden årsag finder det påkrævet, 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.

16. Samtidig med at anlægsarbejdet afsluttes, skal Trafikstyrelsen, Søfartsstyrelsen og Geodatastyrelsen underrettes herom. Snarest herefter skal de samme myndigheder have tilsendt en færdigmelding, som dokumenterer, at projektet er opført i overensstemmelse med tilladelsen samt angiver anlæggets endelige position.
17. Boligøer og kanaler skal snarest muligt efter arbejdets afslutning matrikuleres på ansøgers bekostning. Dokumentation herfor sendes til Trafikstyrelsen.
18. Denne tilladelse fritager ikke modtageren for pligt til at opnå tilladelser og godkendelser, der måtte være nødvendige for gennemførelse af projektet i henhold til anden lovgivning. Eksempelvis hos Kommunen, Søfartsstyrelsen, Naturstyrelsen m.fl.
19. Denne tilladelse erstatter ikke privatretlige aftaler med fysiske og juridiske personer, som kan være berørt af projektet.
20. Tilladelsen bortfalder, hvis anlægsarbejdet ikke er påbegyndt senest 3 år fra udstedelsen af denne tilladelse.

Det bemærkes endvidere, at en meddelt tilladelse fortabes, såfremt nogle af de for tilladelsen fastsatte vilkår ikke måtte blive opfyldt.

Det gælder desuden for tilladelsen, at den ikke indeholder en garanti for de projekterede konstruktioners sikkerhed eller stabilitet, ligesom den ikke fritager ejeren af anlægget for et i forbindelse med dettes tilstedeværelse opstået civilretligt ansvar.

Slutteligt skal Trafikstyrelsen gøre opmærksom på Søfartsstyrelsens bekendtgørelse nr. 1351 af 29. november 2013 om sejladsikkerhed ved entreprenørarbejder og andre aktiviteter mv. i danske farvande (vedlagt).

Offentliggørelse

I medfør af § 7 i bekendtgørelse nr. 579 af 29. maj 2013 om miljømæssig vurdering af visse anlæg og foranstaltninger på søterritoriet vil afgørelsen blive offentliggjort på Trafikstyrelsens hjemmeside. Såfremt sagen akter ønskes rekvireret, kan dette ske ved henvendelse til Trafikstyrelsen.

Klagevejledning

Trafikstyrelsens afgørelse kan påklages til transportministeren for så vidt angår retlige forhold. Klagefristen er 4 uger fra den dato, hvor afgørelsen er meddelt.

Klagen indsendes til Trafikstyrelsen, som videresender den til transportministeren sammen med sagens akter.

Med venlig hilsen

Julie Flagsø
Fuldmægtig

Følgende materiale er vedlagt som bilag til denne tilladelse:

- Dansk Hydraulisk Institut (2014), "Hydraulisk modellering af udviklingsprojekter i Sydhavnen, numerisk modellering".
- Hvidbog af 2. offentlighedsfase i VVM-redegørelse for Enghave Brygge, 2014
- Memo, Respons på indkommende høringssvar til Enghave Brygge projektet, DHI oktober 2014

Kopi af denne tilladelse er sendt til:

- Søfartsstyrelsen
- Geodatastyrelsen
- Naturstyrelsen
- Københavns Kommune