

Banedanmark banedanmark@bane.dk
Att. Heidi Evy Jørgensen HEVJ@BANE.dk
Carsten Niebuhrs Gade 43
1577 København V

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

Sendt pr. mail

Sagsnr.: TS50802-00006
Dato: 10-05-2019
Sagsbehandler: chbe

Afgørelse om ikke-VVM pligt vedr. bibeholdelse af rør-lægning af åløbet Harrestrup Å i forbindelse med underføring af København – Ringsted Banen.

Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen har den 26. april 2018 modtaget en ansøgning fra Banedanmark om tilladelse til bibeholdelse af rørlægning af åløbet Harrestrup Å i forbindelse med underføring af København – Ringsted Banen. Bibeholdelse af rørlægningen er en ændring ift. projektforudsætningen i VVM-en for anlægsloven for banen mellem København og Ringsted (Lov nr. 527 af 26/05/2010 om anlæg af en jernbanestrækning København-Ringsted over Køge).

Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen er myndighed for behandling af sager, herunder projektændringer, om vurdering af virkning på miljøet (VVM) i forbindelse med statslige jernbaneprojekter, jf. kapitel 6 a, i lov om jernbane nr. 686 af 27. maj 2015 (jernbaneloven).

Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen skal screene projekt-ændringen med henblik på en afgørelse om, hvorvidt projektet er VVM-pligtigt, jf. § 38 d, i jernbaneloven. Hvis projektet er VVM-pligtigt, kræves en administrativ tilladelse af styrelsen, jf. § 38 a, stk. 2, i jernbaneloven.

Endvidere skal det vurderes, hvorvidt der skal udarbejdes en konsekvensvurdering af internationale naturbeskyttelsesområder, såkaldte Natura 2000-områder, jf. 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 med senere ændringer.

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-pligtigt.

Styrelsen meddeler, at der følgelig ikke kræves administrativ tilladelse til projektet fra Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen, jf. jernbanelovens § 38 a, stk. 2.

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 herefter igangsættes uden yderligere foranstaltninger.

Begrundelse

Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen har i afgørelsen om, at ændringen til det oprindelige projekt ikke er VVM-pligtigt, lagt vægt på, at ændringsprojektet ikke forudses at medføre væsentlige påvirkninger på miljøet.

Der er herved lagt vægt på, at afværgeforanstaltningerne i forhold til landskabelige forhold og rekreative interesser tilgodeses ved etablering af et regnvandsbassin, at der foretages passende afværgeforanstaltninger i forhold til flagermus (se sagsfremstillingen nedenfor), at rørunderføringens dimensioner i forhold til Harrestrup Ås vandføring gør, at rørunderføringen kan benyttes som faunapassage af eksempelvis padder, at bibeholdelsen af rørføringen grundet rørføringens dimensioner ikke vil være årsag til oversvømmelser i andre områder langs åen, samt at der hindres eventuel forurening med udsivning fra den forurenede matrikel på adressen Vigerslev Allé 382 ved at undlade genåbning af det rørførte stykke å ved Vigerslev Allé.

Nærmeste Natura 2000-område er nr. 143; Vestamager og havet syd for (H127 og F111) beliggende ca. 2,4 km fra projektområdet. I forhold til Natura 2000-området, har styrelsen lagt vægt på, at projektændringen ikke ses at ville påvirke muligheden for at opnå gunstig bevaringsstatus for arter og naturtyper i forhold til udpegningsgrundlaget, idet der med bibeholdelse af rørunderføringen ikke er ændringer i påvirkningsgrundlaget i forhold til det oprindeligt beskrevne projekt.

Sagsfremstilling

I miljøredegørelsen for den nye bane København-Ringsted (Miljøredegørelse hæfte 3; Ny Ellebjerg Station – Baldersbæk, Ishøj (september 2009)) er det forudsat, at Harrestrup Å genåbnes mellem Vigerslev Allé og Holbækmotorvejen og føres under den nye bane i en faunapassage.

Ansøger, Banedanmark, ønsker, at Harrestrup Å kan forblive rørlagt, som den er i dag, på strækningen.

Dette skyldes, at Banedanmark i forundersøgelserne for projektet har fået viden om, at Harrestrup Å virker drænende såvel lige syd for Holbæk Motorvejen som Nord for Vigerslev Alle, hvor åen ligger uden bund. I selve den rørlagte del forventes ikke dræning gennem betonen. Dette har betydning i forhold til den forurening, der findes

ved den gamle servicestation Vigerslevvej 382. Forureningen her har gjort, at Banedanmark i en periode har oppumpet grundvand på Vigerslevvej 382 for at fastholde forureningsfanen mod at drive mod øst, kulfilterrenset vandet og ledt det til Harrestrup Å.

Med den foreliggende viden om Harrestrup Ås afdræning og de geologiske forhold på den strækning af åen, der planlægges genåbnet (blødbund med væsentlige sand/gruslag i direkte hydraulisk kontakt med kalken), er det ikke sikkert, at den strømning som i dag kendes ved Vigerslevvej 382 kan fastholdes. Der er således en risiko for, at strømningen og dermed forureningen kan ændres og spredes også mod øst under de eksisterende beboelsesejendomme.

De landskabelige og rekreative forhold i området er herudover efter ansøgers oplysning ændret siden miljøredegørelsen blev udarbejdet. I miljøredegørelsen blev der foreslået at etablere et erstatningsvandhul ved Vigerslevparken, hvilket Københavns Kommune ikke har ønsket. I stedet arbejdes der på at etablere et grønt regnvandsbassin i parken lidt nord for Harrestrup Å. Dette vil øge områdets rekreative og landskabelige værdi.

I miljøredegørelsen for København - Ringsted projektet (Miljøredegørelse hæfte 3; Ny Ellebjerg Station – Baldersbæk, Ishøj (september 2009)) står bl.a. følgende vedr. genåbningen af Harrestrup Å:

"Jernbanen føres gennem Vigerslevparken ved Lerknolden (området syd for Vigerslev Allé) og over Harrestrup Å, hvor der anlægges en faunapassage i forbindelse med, at åen fritlægges.

For at modvirke en forringelse af Vigerslevparkens betydning og værdi som spredningskorridor etableres en faunapassage langs åen i projektet. Der vil dog kun være plads til passagen, hvis åen genoprettes, og der udgraves omkring den. Det skyldes, at banen omtrent ligger i terræn. Ved etablering af faunapassagen mindskes banens barrierevirkning.

Der er konstateret flagermus, som er beskyttet af Habitatdirektivets bilag IV, ved Lerknolden i Vigerslevparken. Ved at etablere faunapassage, fritlægge Harrestrup Å, og opsætte flagermuskasser vurderes det, at områdets økologiske funktionalitet for flagermus og andre dyr sikres. Det er desuden i miljøredegørelsen vurderet, at påvirkningen af de rekreative interesser vil mindskes med fritlæggelsen af Harrestrup Å på strækningen mellem Vigerslev Allé og Holbækmotorvejen." [citater slut]

Harrestrup Å ligger inden for fredningen Vigerslevparken, Damhusøen, Damhusparken, Krogebjergparken og Grøndalsparken fra oktober 2010 (reg. Nr. 08085.00).

Harrestrup Å er §3 beskyttet efter naturbeskyttelsesloven, og der er udlagt åbeskyttelseslinje omkring den.

Konsekvenser ved Natura 2000

Kalveboderne, som Harrestrup Å munder ud i, er en del af Natura 2000-området nr. 143; Vestamager og havet syd for (H127 og F111). Afstanden til Natura 2000-området fra, hvor banen krydser Harrestrup Å, er ca. 2,4 km. Drænvand fra jernbanen vurderes af ansøger at udgøre 1 % af den samlede vandføring i Harrestrup Å. Ansøger vurderer derfor, at banen ikke har en påvirkning af vandkvaliteten i Harrestrup Å, og således heller ikke en påvirkning af Natura 2000-området. Dette er ingen ændring i forhold til miljøredegørelsen fra 2009.

Jf. den oprindelige VVM skal

- en genopretning af åen bl.a. på sigt forbedre de landskabelige forhold
- etablering af en faunapassage langs åen modvirke en forringelse af Vigerslevparkens betydning og værdi som spredningskorridor og mindske banens barrierevirkning
- områdets økologiske funktionalitet for flagermus og andre dyr sikres ved etablering af faunapassage, frilæggelse af åen og opsættelse af flagermuskasser, idet der er konstateret flagermus beskyttet af Habitatdirektivets bilag IV
- påvirkningen af de rekreative interesser mindskes med fritlæggelsen af Harrestrup Å på strækningen mellem Vigerslev Alle og Holbækmotorvejen.

Ansøger har oplyst (se ovenfor), at der vil etableres et grønt regnvandsbassin. Det ses således, at med etablering af dette vil afværgeforanstaltningerne i forhold til landskabelige forhold og rekreative interesser tilgodeses.

Ansøger har endvidere oplyst i forhold til flagermus:

Der er ifølge miljøportalen registreret fem forskellige arter af flagermus inden for en radius på ca. 2-2,5 km. De to af dem flyver sædvanligvis højt, og de er dermed et mindre problem (de nævnes også i Ny Ellebjerg station-Baldersbæk, Ishøj, Miljøredegørelse – Hæfte 3, fra september 2009). De tre andre flyver normalt lavere, og har derfor i højere grad brug for mere sammenhængende ledelinjer.

Banen er delvist nedgravet på strækningen, hvorfor barriereeffekten for flagermus er minimeret.

Af vandløbsregulativet for Harrestrup Å fremgår det, at man oplever store udsving i vandstand med vandgennemstrømning helt ned til 13 L/sek. Af samme regulativ fremgår det, at vandløbets bundbredde er 3,2 meter. Med så bredt et vandløb og så lille vandgennemstrømning,

bliver vandstanden ret lav, og det rørlagte vandløb kan derfor potentielt benyttes som spredningsvej for eksempelvis padder, i disse perioder.

Der bliver efter ansøgers oplysning således uændrede forhold for flagermus i forhold til tidligere, og uændrede forhold for eksempelvis padder, hvorfor områdets værdi som spredningskorridor ikke forringes.

Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen har i forbindelse med sagens behandling forelagt ansøgningen for Landbrugsstyrelsen, Naturstyrelsen, Miljøstyrelsen, Geodatastyrelsen, Energistyrelsen, Slots- og Kulturstyrelsen, Beredskabsstyrelsen, Dansk Ornitologisk Forening, Danmarks Naturfredningsforening, Friluftsrådet, Værnsfælles Forsvarskommando, Ejendomsforeningen Danmark og Fritidshusejernes Landsforening, Næstved Kommune og Museum Sydøstdanmark.

Miljøstyrelsen og Københavns Kommune har afgivet hørings svar.

Miljøstyrelsen har ingen bemærkninger.

Københavns Kommune har bl.a. bemærket, at kommunen har foretaget vandkapacitetsberegninger i forbindelse med udførsel af vandsynsprotokol med tillæg og udledningstilladelse til bl.a. afvanding af overfladevand ud fra en løsning med åbning af vandløbet, at det samlede projekt beskriver, hvordan området skybrudssikres ligeledes med en åbning af vandløbet som forudsætning, samt gjort opmærksom på fredningsbestemmelser for området, herunder, at hvis det bliver aktuelt, skal der søges om dispensation fra fredningen til at fravige krav om støjafskærmning, passagemulighed for mennesker og faunapassage, jf. § 6, stk. 4, i Fredningen af Harrestrup Å fra Vestvolden til udløbet.

Ansøger har oplyst, at der er etableret en stibro til mennesker.

Herudover bemærker ansøger til Københavns Kommunes hørings svar:

"Afvandingsforhold

Banedanmark er enig med Københavns Kommune i, at det oprindelige projekt medførte en åbning af Harrestrup Å på strækningen under banen, og at dette bl.a. er afspejlet i vandsynsprotokollen.

Vandløbet er hydraulisk belastet. Det er Banedanmarks vurdering, at åbning af en lille delstrækning kan medføre oversvømmelse i området mellem Vigerslev Allé og Holbækmotorvejen. En anden risiko er, at åbningen kan nedsætte hastigheden af vandet lokalt, hvilket kan medføre en forringelse af strømningsforholdene.

Fredning

Banedanmark er enig i Københavns Kommunes læsning af fredningsbestemmelserne. Det skal derfor tilføjes i VVM-anmeldesskemaet, at der skal søges om dispensation fra fredningen, hvis der ikke etableres en faunapassage. Der er dog en mulighed for at etablere fauna-

passage oven på rørlægningen, hvilket indgår i Banedanmarks overvejelser, og vil medføre, at fredningens bestemmelser overholdes. Faunapassagen vil i givet fald blive søgt godkendt af Fredningsnævnet.

Det kan desuden oplyses, at der er opsat 1,8 meter høje skærme på begge sider af banen gennem hele Vigerslevparken.

Banedanmarks hovedargument for at undlade genåbningen er fortsat risikoen for forurening, som beskrevet i VVM-screeningen. Denne risiko er først opdaget under den nye banes anlægsfase, og var således ikke kendt ved udarbejdelsen af miljøreddegørelsen for banen. Desuden er udformningen af områdets landskabelige forhold ændret markant i forhold til de oprindelige planer. Endelig skal det tilføjes, at der er tale om et særdeles dyrt projekt, som det efter Banedanmarks vurdering heller ikke kan forsvares at igangsætte ud fra et samfundsøkonomisk synspunkt."

Styrelsen har desuden afholdt besigtigelse med ansøger af området med rørunderføringen af Harrestrup Å under banen.

Det fremgik bl.a. heraf, at rørføringen af åen under banen/Holbækmotorvejen og Vigerslev har et dobbelt tværsnit på 3,5 x 2 meter. Op og nedstrøms herfor vil der være en indsnævring af strækninger i åen. Det vurderes på den baggrund, at en åbning af åen under banen ikke vil skabe yderligere kapacitet. Ligeledes vurderes en bibeholdelse af rørlægningen ikke have indflydelse på, eller kunne være årsag til oversvømmelser i andre områder.

Offentliggørelse

Afgørelsen vil blive offentliggjort på Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsens hjemmeside i henhold til § 38 d, stk. 6, i lov om jernbane nr. 686 af 27. maj 2015.

Lovgrundlag

Afgørelsen er truffet i henhold til § 38 d, jf. § 38 a, stk. 2, i lov om jernbane nr. 686 af 27. maj 2015 med senere ændringer, og 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.

Klagevejledning

Afgørelsen kan ikke påklages til anden administrativ myndighed, jf. § 115 a i lov om jernbane nr. 686 af 27. maj 2015.

Med venlig hilsen

Christina Bergendorff

Juridisk Specialkonsulent.

Kopi til: Ovenstående høringsparter