

HOFOR A/S
Ørestads Boulevard 35
2300 København S

Carsten Niebuhrs Gade 43
1577 København V
Telefon +45 7221 8800
info@trafikstyrelsen.dk
www.trafikstyrelsen.dk

Dato: 14-10-2024
Sagsnr.: 2024-202811
Sagsbehandler: NTEI

Tilladelse til udførelse af styret underboring under Sluseløbet i Københavns Havn

Trafikstyrelsen har den 17. juni 2024 modtaget ansøgning fra HOFOR om tilladelse til at udføre styret underboring under Sluseløbet.

Trafikstyrelsen er myndighed for etablering af faste anlæg, uddybning og opfyldning indenfor erhvervshavnes dækkende værker, jf. § 2 i havneloven¹. Endvidere varetager Trafikstyrelsen statens højhedsret over søterritoriet jf. den kongelige resolution af 3. februar 2014 og § 1, nr. 3, i bekendtgørelse nr. 797 af 21. juni 2016 om ændring af bekendtgørelse om Kystdirektoratets opgaver og beføjelser og om klageadgang.

Denne ansøgning behandles efter statens højhedsret over søterritoriet.

Trafikstyrelsens afgørelse

Trafikstyrelsen meddeler hermed tilladelse til at udføre styret underboring under Sluseløbet i Københavns Havn. Endelig meddeler Trafikstyrelsen, at der ikke skal udarbejdes konsekvensvurdering i forhold til nærtliggende Natura 2000-områder af projektet.

Tilladelse gives på følgende vilkår

1. Anlægsarbejdet skal udføres i perioden 21. oktober 2024 til 3. marts 2025 og i overensstemmelse med ansøgningsmaterialet
2. Ledningsejer skal fjerne anlægget igen for egen regning og inden for en rimelig frist, hvis statens forhold gør dette nødvendigt.
3. 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, 2024".
4. Projektet må ikke ændres væsentligt uden Trafikstyrelsens godkendelse.
5. Tilladelsen må ikke uden forudgående tilladelse fra Trafikstyrelsen overdrages til andre.

¹ LBK nr. 116 af 24/01/2024 af lov om havne



6. En meddelt tilladelse kan fortabes, såfremt nogle af de for tilladelsen fastsatte vilkår ikke måtte blive opfyldt.
7. Tilladelsen bortfalder, hvis afgørelsen ikke er udnyttet, indenfor 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 erstatter ikke privatretlige aftaler med fysiske og juridiske personer, som kan være berørt af projektet.

Det er bygherres ansvar at undersøge om projektet påvirker andre ledningsejere.

Skulle der mod forventning foregå aktiviteter på vandet, der kan være til gene for sejlende, henviser Søfartsstyrelsen til deres entreprenørbekendtgørelse om sejladsikkerhed ved entreprenørarbejder og andre aktiviteter i danske farvande.

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.

Begrundelse for afgørelsen

Trafikstyrelsen har ved afgørelsen lagt vægt på, at projektet ikke strider mod almenhedens interesser samt, at de eksisterende aktiviteter i området ikke vil blive påvirket negativt. Ydermere vil anlægget ikke ændre på havnens funktion.

Trafikstyrelsen har vurderet, at projektet ikke vil være til hinder for vandområdets målopfyldelse eller medføre forringelse af vandområdets økologiske- og kemiske tilstand. Ligeledes har styrelsen vurderet at projektet hverken vil medføre midlertidig eller permanent forringelse på kvalitetselementers tilstand.

Trafikstyrelsen har i sin afgørelse om, at der ikke skal udarbejdes en konsekvensvurdering i henhold til nærtliggende Natura 2000-områder lagt vægt på, der er tale om et mindre projekt i form af underboringer, og at der kan opretholdes gunstig bevaringsstatus og at en væsentlig påvirkning på Natura 2000-området kan udelukkes.

Trafikstyrelsen har vurderet, at den økologiske funktionalitet for bilag IV-arter angivet på artsfredningsbekendtgørelsens bilag 1² og habitatsdirektivets bilag IV³ kan opretholdes. Styrelsen har i sin vurdering lagt vægt på, at yngle- og rasteområder opretholdes på samme niveau som hidtil så at artens / bestandens bevaringsstatus sikres og områdets økologiske funktionalitet for arten opretholdes.

Retsgrundlag

Trafikstyrelsen er myndighed for etablering af faste anlæg, uddybning og opfyldning indenfor erhvervshavnens dækkende værker, jf. § 2 i havneloven. Endvidere varetager Trafikstyrelsen statens højhedsret over søterritoriet jf. den kongelige resolution af 3. februar 2014 og § 1, nr.

² BEK nr. 521 af 25/03/2021 om fredning af visse dyre- og plantearter og pleje af tilskadekommet vildt¹

³ Rådets direktiv 92/43/EØF af 21. maj 1992 om bevaring af naturtyper samt vilde dyr og planter



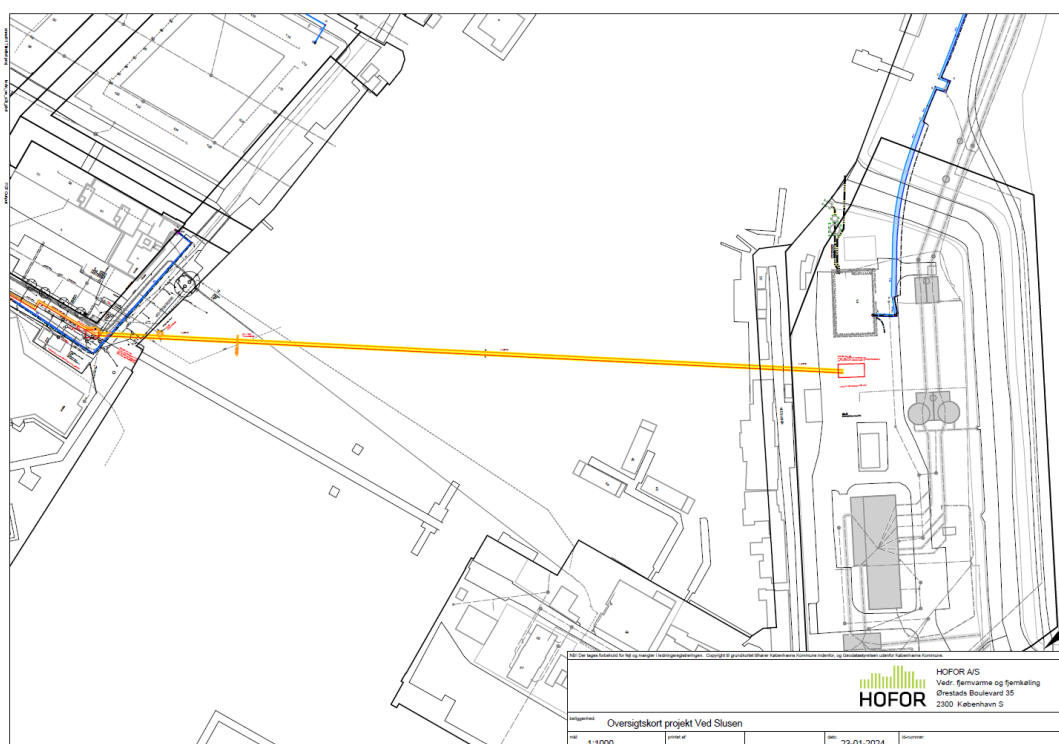
3, i bekendtgørelse nr. 797 af 21. juni 2016 om ændring af bekendtgørelse om Kystdirektoratets opgaver og beføjelser og om klageadgang.

Denne afgørelse er truffet efter statens højhedsret over søterritoriet.

Afgørelsen om, at der ikke skal udarbejdes Natura 2000-konsekvensvurdering af projektet er truffet jf. § 13 i VVM-bekendtgørelse for havne⁴

Sagsfremstilling

HOFOR Fjernkøling har planlagt en kølecentral på en matrikel på Amager, på den østlige side af Sluseløbet. Det er også planlagt at etablere to ledninger (frem ledning og returledning) fra kølecentralen til Sydhavnen på Sjællandssiden. Disse vil blive udført ved styret underboring under Sluseløbet nord for ved Slusen



Figur: Oversigtskort over projektet ved Slusen

Natura 2000-områder

Nærmeste Natura 2000-område er område nr. 143 "Vestamager og havet syd for" beliggende ca. 200 meter fra projektområdet. Natura 2000-område nr. 143 er udpeget på baggrund af de marine naturtyper sandbanke, bugt og lagune. Der forekommer ikke marine habitatarter på udpegningsgrundlaget. Ansøger har undersøgt bugt i projektbeskrivelsen. HOFOR vurderer at sandbanke og lagune ligger langt fra den styret underboring, hvorfor der kan udelukkes væsentlige påvirkninger på disse habitattyper. For bugter og vige har HOFOR vurderet, at påvirkningerne ved en styret underboring kan udelukkes, da der bores 5 meter under havbunden og

⁴ BEK nr. 517 af 24. marts 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.



på baggrund af distancen og fysiske barrierer til de andre habitatnaturtyper på udpegningsgrundlaget, at der ikke vil forekomme spredning af sediment, kalk, næringsstoffer og miljøfarlige forurenende stoffer, hvorfor der udelukkes væsentlige påvirkninger på habitatnaturtyperne i Natura 2000-området N143.

Det er Trafikstyrelsens vurdering, at der ikke vil ske en påvirkning på Natura 2000-områdets udbredelse eller arter og naturtyper på udpegningsgrundlaget eller andre Natura 2000-områder i øvrigt. Styrelse har lagt vægt på, at der ved gennemførelse af projektet kan opretholdes gunstig bevaringsstatus for Natura 2000-området og at en væsentlig påvirkning kan udelukkes.

Bilag IV-arter

Trafikstyrelsen har eftersøgt tidligere registreringer af bilag IV-arter i og omkring projektområdet i relevante databaser⁵. Der er ingen nyere registreringer af bilag IV-arter, særligt marsvin i projektområdet. Den styrede underboring vurderes ikke at generere undervandsstøj for potentielle tilstedeværende marine bilag IV-arter, da den foretages 5 meter under havbunden. Endvidere er den understyrede boring ikke af sådan en karakter, at det vil beskadige eller ødelægge yngle- eller rasteområder. Det vurderes på den baggrund, at områdets økologiske funktionalitet opretholdes særligt for bilag IV-arten, marsvin.

Vandrammedirektivet

Projektområdet er beliggende ved kystvandområde "Nordlige Øresund", med vandområde ID: "6". Vandområdet er udpeget med miljømålsætningen "god økologisk tilstand" og "god kemisk tilstand". Vandområdets samlede økologiske- og kemiske tilstand er vurderet til "moderat økologisk tilstand" og "ikke god kemisk tilstand". Trods projektområdet er beliggende i et kystvandområde, bærer vandområdet karakter af kanaliseret vandløb hvori der ikke foretages fysiske anlægsarbejder i det pågældende profil, men 5 meter under bundkoten.

Underboringen vil foregå 5 m under havbunden, hvilket betyder, at der ikke vil være en fysisk påvirkning af vandområdet. Dermed vil der ikke ske ophvirvling eller spredning af sediment og dermed ej heller frigives næringsstoffer til vandsøjlen. Underboringen vil ikke medføre, at rod-fæstede bundplanter går tabt ved fysisk påvirkning eller bliver påvirket ved ophvirvling af sediment og næringsstoffer, da ledningen efterfølgende lægges dybt i havbunden.

Ligesom med ovenstående vurdering vil de bentiske invertebrater heller ikke blive fysisk påvirket og gå tabt ved anlægsarbejdet, eftersom de styrede underboringer forgår 5 m under havbunden.

Der vil ikke ske en ophvirvling og spredning af sediment med eventuelt indhold af nationalt specifikke stoffer til vandsøjlen. Eftersom der ikke frigives nationalt specifikke stoffer til vandsøjlen, vurderes det, at tilstanden af kvalitetselementet ikke forringes ved den styrede underboring ved Sydhavnskrydsningen i vandområdet.

I henhold til projektbeskrivelsen og de beskrevne metoder er det Trafikstyrelsens vurdering, at projektet ikke vil medføre en midlertidig eller permanent forringelse af kvalitetselementernes

⁵ www.arter.dk, www.miljoportal.dk



tilstand, at projektet ikke vil medføre en forringelse af vandområdet's økologiske- og kemiske tilstand og slutteligt, at projektet ikke vil hindre målopfyldelse i vandområdet.

Høring

Trafikstyrelsen har i forbindelse med sagens behandling forelagt ansøgningen for Danica Ejendomme, Søfartsstyrelsen, Slots- og Kulturstyrelsen, Miljøstyrelsen, By & Havn, Forsvarsministeriets Ejendomsstyrelse, Energinet, Københavns Kommune og Vikingeskibsmuseet.

Projektansøgningen har endvidere været offentliggjort på Trafikstyrelsens hjemmeside i perioden 31. juli til den 21. august.

Følgende høringsparter har afgivet hørings svar:

Søfartsstyrelsen har ingen bemærkninger, men gør dog opmærksom på Søfartsstyrelsens entreprenør bekendtgørelse om sejlads sikkerhed ved entreprenørarbejder og andre aktiviteter i danske farvande.

Vikingeskibsmuseet har ingen bemærkninger, men gør dog opmærksom på Museumslovens § 29h stk. 1.

Teknik- og Miljøforvaltningen, Københavns Kommune bemærker, at der skal ansøges om rådhedstilladelse samt gravetilladelse for byggeplads samt ledningsarbejde i vejareal på Sjællandssiden. Jord fra udgravning til start- og modtagerkammer for den understyrede boring skal anmeldes inden opstart. Afslutningsvis bemærker kommunen, at når arbejdet igangsættes og afsluttes bedes dette oplyst til kommunen.

HOFOR bekræfter, at de følger processen som Københavns Kommune henviser til.

Trafikstyrelsen har ingen yderligere bemærkninger til bygherres behandling af hørings svaret.

Arter og Naturbeskyttelse, Miljøstyrelsen bemærker, at såfremt der anvendes produkter, der ikke er risikovurderet af DHI anbefaler Miljøstyrelsen, at disse produkter risikovurderes.

HOFOR oplyser, at der anvendes kun bentonitprodukter og additiver, som af DHI er vurderet til ikke at udgøre en risiko for påvirkning af overfladevand.

Trafikstyrelsen har ingen yderligere bemærkninger til bygherres behandling af hørings svaret.

Hav- og Vandmiljø, Miljøstyrelsen bemærker, der mangler en redegørelse for den potentielle påvirkning af kystvandområdet ved evt. blowout af boremudder. Miljøstyrelsen gør opmærksom på, at miljøfarlige forurenede stoffer på overfladevandområdet ikke er vurderet og at dette er en væsentlig mangel. Der mangler ligeledes en redegørelse for, hvordan det sikres at bentonitten og eventuelle additiver ikke indeholder miljøfarlige forurenende stoffer i et omfang som kan føre til overskridelse af miljøkvalitetskravene eller en yderligere forringelse af tilstanden i vandområdet. Derudover mangler der en beskrivelse af, hvordan boremudderet opbevares og bortskaffes, samt hvordan det sikres, at der ikke kan ske overløb til kystvandet.

HOFOR bemærker, at underboringen vil foregå 5 meter under havbunden i kalklaget, hvilket betyder, at risikoen for blowout er meget lille, da kalklaget fungerer som et intakt lag på grund



af dets tæthed. Det må antages ikke at være lige så antropogent påvirket som det øverste sedimentlag på havbunden. Derfor vil risikoen for frigivelse af miljøfarlige forurenende stoffer til vandsøjlen ved et potentielt blowout, som kan give anledning til tilstandsforringelse i vandområdet, være meget lille. Hvis der imod forventning skulle ske et blowout ved den styrede underboring, vil boremudderet lægge sig på bunden, da det er tungere end vand. Der gøres endvidere opmærksom på, at denne styrede underboring ikke adskiller sig ved alm. krydsninger af elve, floder og lign.

HOFOR oplyser også, at idet der ikke anvendes produkter, der indeholder miljøfarlige forurenende stoffer i koncentrationer, der overskrider maksimumkoncentrationen for vand, vil et eventuelt blowout i sig selv ikke indebære risiko for akutte toksiske effekter.

HOFOR bemærker, at der er tale om en enkel og kort påvirkning af vandfasen, vil et potentielt blowout ikke have betydning for opfyldelse af det generelle kvalitetskrav. I henhold til Miljøstyrelsens vejledning til BEK nr. 1433, kan det antages at overholdelse af miljøkvalitetskrav for vand, både sikrer overholdelse af miljøkvalitetskrav for biota, og at der ikke vil ske en væsentlig koncentrationsstigning i biota. Da en potentiel tilførsel af boremudder til Nordlige Øresund ikke indebærer risiko for påvirkningen af koncentrationerne i vandfasen, vurderes det at et evt. blowout ikke vil lede til koncentrationsstigning i biota.

HOFOR oplyser, at da der kun anvendes boremudder produkter, som ligger under miljøkvalitetskravet for sediment, vil en potentiel tilførsel af boremudder ikke kunne lede til overskridelser miljøkvalitetskravet for sediment. Derudover vil der i og med der er tale om en potentiel enkel og kortvarig hændelse, ikke være risiko for at et blowout der vil kunne lede til en væsentlig årlig koncentrationsstigning i sediment.

HOFOR bemærker, at da indholdsstoffer og sammensætning af boremudder først kendes, når der er valgt entreprenør, stiller HOFOR krav til entreprenøren om, at de additiver, der benyttes i boremudder ved underboringer, er godkendte eller dokumenteret uskadelige for jord, grundvand og overfladevand. Hensigten er at sikre at tilsætning af disse additiver til boremudder ikke udgør en skadelig påvirkning af overfladevand i det område, der underbores i vandmiljøet, som følge af blowouts. Der anvendes kun additiver, som er dokumenteret ikke skadelige for vandmiljøet.

HOFOR bemærker afslutningsvis, at boremudret ikke opbevares, men opsuges kontinuerligt med slamsuger og køres i dertil bestemt slamsuger til RGS Selinevej da det er det mest nærliggende sted.

Trafikstyrelsen har ingen yderligere bemærkninger til bygherres behandling af høringssvaret.

Alle høringssvar er videresendt til bygherre og behandling af høringssvar er vedlagt tilladelsen.

Offentliggørelse

Afgørelsen vil blive offentliggjort på Trafikstyrelsens hjemmeside.

Klagevejledning

Denne afgørelse kan påklages til Transportministeren på trm@trm.dk.



Med venlig hilsen

Nina Teilmann

Trafikstyrelsen

Bilag

Bilag 1: HOFOR behandling af hørings svar

Kopi til ovennævnte høringsparter.