

K/S Holmene
C/O NPV A/S
Jærgersborg Allé 1A
2920 Charlottenlund

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

Sender elektronisk til: henriksteen.hansen@sweco.dk og mm@npv.as

Sagsnr.: TS6020102-00378

Dato: 02-03-2016

Sagsbehandler: BTS

Tilladelse til etablering af kajindfatning ved Enghave Brygge nord, delområde A

Trafik-, Bygge, og Boligstyrelsen har d. 3. oktober 2016 modtaget ansøgning med tilhørende bilag fra SWECO A/S på vegne af K/S Engholmene repræsenteret ved NVP A/S, der ansøger om etablering af kajindfatning ved Enghave Brygge nord, delområde A.

Trafik-, Bygge og Boligstyrelsen har den 13. marts 2015 givet principiel tilladelse til det samlede projekt for etablering af boligøer på Enghave Brygge.

Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsens afgørelse

Trafik-, Bygge, og Boligstyrelsen meddeler herved tilladelse til etablering af kajindfatning for delområde A i forbindelse med bryggeriet af Enghave brygge beliggende mellem Havneholmen og Teglholmen, København S, matrikel nr. 1493 Udenbys Vester Kvarter, København.

Tilladelsen gives på følgende vilkår:

1. Denne tilladelse forudsætter, at vilkårene, som fremgår af Udviklingselskabet By og Havn I/S' høringsvar af 11. november 2016 efterleves.
2. Denne tilladelse forudsætter at høringsvar fra metroselskabet af 11. januar 2017 efterleves.
3. Hvis der under anlægsarbejdet afdækkes kulturhistoriske fund, skal arbejdet straks indstilles, og der skal rettes henvendelse til Slots- og Kulturstyrelsen, jf. museumsloven § 28.
4. Anlægsarbejdet skal udføres under hensyntagen til kommunens gældende støjkrav.
5. Indehaveren af denne tilladelse er forpligtet til at vedligeholde anlægget i god forsvarlig stand.
6. Projektet må ikke ændres væsentligt eller udvides uden Trafik- og Byggestyrelsens godkendelse.

7. Tilladelsen eller projektet må ikke uden forudgående tilladelse fra Trafik- og Byggestyrelsens overdrages til andre.
8. Projektet eller dele heraf kan af Trafik- og Byggestyrelsen kræves fjernet for ejers regning, såfremt:
 - a. Anlægget ikke vedligeholdes, eller det ødelægges
 - b. Anlægget ikke længere anvendes som beskrevet i ansøgningen
 - c. Vilkår for tilladelsen ikke opfyldes eller overholdes
9. Trafik-, Bygge- og boligstyrelsen, Søfartsstyrelsen, Geodatastyrelsen og Udviklingsselskabet By og Havn I/S 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, Geodatastyrelsen og Udviklingsselskabet By og Havn I/S dokumentation for re-etablering.
10. Såfremt projektet ikke måtte blive fuldført, eller hvis Trafik-, Bygge og Boligstyrelsen 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 unødige ulemper for berørte interessenter.
11. Efter en sådan fjernelse skal Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen, Søfartsstyrelsen, Geodatastyrelsen og Udviklingsselskabet By og Havn I/S underrettes med dokumentation for, at den påbudte tilstand er etableret.
12. Samtidig med at anlægsarbejdet afsluttes, skal Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen, 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.

Begrundelse for afgørelsen

Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen har ved afgørelsen om at give tilladelse til projektet lagt vægt på, at projektet ikke afviger fra den beskrivelse af projektet, der blev lagt til grund for den principielle tilladelse. Derudover har Styrelsen lagt vægt på, at projektet er omfattet af lokalplanen 494, der er gældende for området, samt at projektet er en del af en større etablering af boligøer ved Enghave Brygge.

Sagsfremstilling

Trafik-, Bygge og Boligstyrelsen har modtaget ansøgning om endelig tilladelse til etablering af boligø på delområde A i forbindelse med etablering af Enghave Brygge i Københavns Sydhavn. Trafik-, Bygge-

og Boligstyrelsen den 13. marts 2015 givet principiel tilladelse til projektet.

Delområde A er den nordligst beliggende af de kommende boligøer og udgør et delområde af matrikelnumrene 1493, 1519b, 1520 og 1633. Området ejes af K/S Engholmene. På en stor del af området for det fremtidige byggefelt A er der i øjeblikket en del eksisterende bygninger, herunder en større halbygning, samt den eksisterende UNI-SCRAP-bygning.

Projektet indebærer nedramning af spunsvæg omkring det område hvor den kommende boligø skal ligge. Spunsvæggene benævnes i ansøgningsmaterialet som snit A-A, der vender ud mod Tømmergraven, snit B-B og F-F, hvor der graves kanaler, C-C og E-E, der etableres som fri væg og G-G, der etableres over mod byggefelt G, hvorfor der også her udgraves en kanal.

Under den kommende bygnings fodaftryk, skal der etableres kælder, hvilket medfører, at der graves i ca. - 0,5 m for etableringer af den betonplade, der skal udgøre bunden af kælderen. Der er udført geotekniske undersøgelser i forbindelse med projektet hvorved der foretaget vurdering af vandspejlet og trykket heraf, bl.a. i forhold til årstider.

Trafik-, Bygge, og Boligstyrelsen har i forbindelse med sagens behandling forelagt ansøgningen for Søfartsstyrelsen, Naturstyrelsen, SVANA, Geodatastyrelsen, NaturErhvervstyrelsen, Slot- og Kulturstyrelsen, Vikingeskibsmuseet, Kystdirektoratet, Miljøstyrelsen, Energiestyrelsen, Københavns kommune, Udviklingsselskabet By og Havn I/S, HOFOR I/S, Dansk ornitologisk forening, Danmarks naturfredningsforening, Friluftsrådet, Grundejernes Landsorganisation og Fritidshusejernes landsforening.

Følgende myndigheder har afgivet hørings svar:

SVANA, Kystdirektoratet, Vikingeskibsmuseet og Søfartsstyrelsen har meddelt, at de ikke har bemærkninger til projektet.

By og Havn A/S har den 11. november 2016 til sagen oplyst en række generelle bemærkninger, samt følgende projektspecifikke bemærkninger: *"By og Havn har ingen viden om forureningsgraden af jorden på matrikel 1518 og det forudsættes derfor, at ansøger tager de nødvendige forholdsregler til sikring af overholdelse af Trafikstyrelsens krav om at undgå udsivning af forurenede stoffer til vandmiljøet. Evt. tiltag i den forbindelse er uden udgift og ansvar for By og Havn."*

Ansøger har den 24. november 2016 til dette bemærket: "Kanalspunsen mod By & Havns matrikel 1518 (Københavns Roklub) fremgår af strækning O-N- M-L på tegning TH1D-810 og TH1D-812 samt snit E-E og D-D på tegning TH3D-815. Strækningerne ud for broerne er foran-

krede. Det er således kun strækning N-M som udføres som fri væg dvs. uden forankring. Hele strækningen O-N-M-L er i ULS situationen (brudlastsituationen) beregnet for en karakteristisk overfladelast på 20 kN/m². I SLS situationen (anvendelsestilstanden), er der for den frie væg, beregnet en udbøjning ved toppen på ca. 5 cm, på basis af en Plaxis beregning i anvendelsestilstanden med differensvandtryk på 0,5 m og en overfladelast på 20 kN/m²."

By og Havn har den 6. december 2016 til dette bemærket følgende: "By & Havn føler sig ikke betrykket ved ansøgers svar på pkt. 3, idet der ved hurtigt skift mellem høj- og lavvande kan forekomme et differensvandtryk, der er større end de oplyste 0,5 m, hvilket er til ugunst for den uforankrede spunsvæg. Vi anmoder derfor om ansøgers stillingtagen hertil og har herudover ikke yderligere bemærkninger til det fremsendte."

Ansøger har den 19. december 2016 til dette fremkommet med følgende kommentarer: "Hermed supplerende kommentarer til By & Havns bekymring omkring differensvandtryk på væggen jfr. By & Havns pkt. 3. For god ordens skyld skal bemærkes, at i ULS situationen, er der beregnet med et maksimalt differensvandtryk på 1,0 m og nyttelast 20 kN/m² hvor nyttelasten er forøget med de normale partialkoefficienter. Det er således kun i forbindelse med anvendelsestilstanden SLS, at der er et anvendt sædvanligt differensvandtryk på 0,5 m. Som "sædvanlig værdi" er differensvandtryk på 0,5 m reelt en høj værdi, idet den karakteristiske design værdi for vandspejlsdifferenser, skal bestemmes som situation, der med en sandsynlighed på 98 %, ikke overskrides i løbet af et år. I den forbindelse kan oplyses, at med udgangspunkt i DMI technical report 93-2, er der for København registreret 0,5 m højvande i gennemsnit 112,5 t/år, og for gennemsnitlig lavvande på 0,5 m er der tilsvarende registreret 32,4t. Normalt varierer vandspejlet fra høj-/lavvande til middelvande, og med dette som udgangspunkt, vil vandstandsvariationer på +/-0,5 m ligge under $112,5 + 32,4 = 144,9$ t/år. Dette svarer til hyppighed under $144,9 * 100 / (365 * 24) = 1,7$ % af tiden, og dette svarer således til en sandsynlighed på 98,3 % for, at høj-lavvandet er under 0,5 m i København. Det vurderes derfor, at anvendelse af "sædvanligt" differensvandtryk på 0,5 m, er en konservativ værdi. Som nyttelast skal man i SLS situationen tilsvarende anvende en sædvanlig værdi. Idet vejbroerne sætter begrænsninger for hvor tung trafik som kan komme ud på boligøerne, vil en sædvanlig nyttelast på 10 kN/m², være et konservativt estimat. Forskellen i nyttelasten på de anvendte 20 kN/m² og så til 10 kN/m² er på $20 - 10 = 10$ kN/m², og dette kan ved jordtrykskoefficient på 0,3, ækvivaleres med et differensvandtryk på $10 * 0,3 = 0,3$ m. Den gennemførte plaxis deformationsberegning, er således også dækkende for situation med nyttelast på 10 kN/m² og differensvandtryk på 0,8 m. Det kan i øvrigt oplyses, at det er normal

praksis/erfaring i Danmark, at man i ULS designer for differensvandtryk på 0,5 m, idet utæthed i spunsvægslåse og strømning under spunsvægsofod og strømning tilbage i bagland normalt sikrer, at der med ved de vindgenererede vandstandsvariationer, ikke opbygges større differensvandtryk end dette. Normalt er det kun for spunsvægge med tætningsmateriale som Roxan i låsene, hvor det er nødvendigt at øge differensvandtrykket til 1,0 m, idet strømningen så kun kan ske under spunsvægsofoden."

By og havn har den 5. januar 2017 meddelt følgende bemærkninger hertil: " *By & Havn tager den fremsendte redegørelse til efterretning, idet det bemærkes, at der bl.a. er taget udgangspunkt i en DMI-rapport, hvor datagrundlaget er for perioden 1974-1991. By & Havn stiller sig tvivlende overfor, om sådanne data er retvisende set i relation til de igangværende klimaforandringer. Slutteligt skal det bemærkes, at såfremt spunsvæggen forankres, ser vi ingen problemer. Vi anmoder om, at ansøger i forbindelse med etablering af spunsvæggen mod By & Havns matrikel 1518 verificerer, at designkriterier overholdes med tilhørende dokumentation og at "som udført" dokumentation fremsendes til By & Havn umiddelbart efter spunsvæggenes etablering."*

Ansøger har den 24. januar 2017 meddelt følgende kommentarer hertil: " *Hermed kommentarer til By og Havns svar vedrørende differensvandtryk på spunsvæggene – relateret til By og Havns fremsendte kommentarer pkt. 3 i e-mail af den 11. november 2016, vedr. spunsvæg langs By og Havns matrikel 1518 (Københavns roklub). Jeg har tilladt mig at sætte en nummerering ind i det seneste svar fra By og Havn og kommenteret iht. denne nummerering efterfølgende: 1) Ad1: Selv om vandstanden stiger, vil vandstandsvariationen i forhold til den fremtidige normale vandstand kun ændre sig marginalt, – citat fra hjemmeside*

<http://www.klimatilpasning.dk/sektoer/kyst/havvandstand.aspx> "I de indre danske farvande forventes vinden ikke at ændre sig væsentligt under stormfloder, og den maksimale vandstand ved stormfloder forventes at øges svarende til den generelle vandstandsstigning korrigeret for landhævning." Frem til år 2050 forventes en generel vandstandsstigning på 30 cm +/- 20 cm. Et generelt højere vandspejlsniveau vil kun have marginal indflydelse på beregningen af spunsvæggen inkl. deformationer, – det er størrelsen på differensvandspejlet som er den afgørende faktor, og da denne er afhængig af vandstandsvariationen i forhold til den på tidspunktet gældende normale vandstand, vil ændringer i differensvandspejlet være marginalt om overhovedet nogen. Den tidligere fremførte argumentation baseret på dataene fra 1974-1991, vurderes således stadigvæk at være valid. 2) Ad2: By og Havns vurdering tages til efterretning. Det skal bemærkes, at beregning af spunsvæggen gennemføres ud fra samme designfor-

udsætninger (korrosion, last, middelvandspejl og differensvandtryk) uafhængigt af om væggen er forankret eller uforankret. Den konstruktive forskel mellem de to konstruktionsløsninger vil typisk være, at deformationerne for en uforankret væg vil være lidt større end for en forankret væg, og at rammedybde og spunsvægdsdimension foren uforankret væg vil være større end for en forankret væg. En uforankret væg giver konstruktive lettelser i forbindelse med etablering af diverse ledningsanlæg bag spunsvæggen, idet der så ikke vil være potentielle konflikter mellem forankring og ledningsanlæg, og hvor der placeres bygninger i nærheden af kajkanten, vil man ikke have en forankring placeret inde under bygningen. 3) Ad3: Kopi af spunsvægsberegninger med tilhørende dimensionsgivende lasttilfælde vil kunne fremsendes til By og Havn inkl. kopi af "Som udført" dokumentation."

By og Havn har den 3. februar 2017 hertil meddelt, at de ikke har yderligere bemærkninger.

Metroselskabet har til sagen meddelt følgende høringsvarsom er videre sendt fra Københavns kommune:

"Metroselskabet har den 4. november 2016 modtaget høring fra Københavns Kommune angående byggeansøgning for etablering af byggegrube/kajindfatning ved Enghave Brygge Nord området, Engholmene, delområde A. Byggetilladelse er ansøgt ved Trafik- og Byggestyrelsen, hvor Københavns Kommune er høringspart i sagen.

Metroselskabet har gransket det fremsendte materiale og det er i overensstemmelse med det aftalte mellem NPV og Metroselskabet.

Metroselskabet ønsker at gøre opmærksom på at der ved besigtigelsen forud for ekspropriationen til Metro til Sydhavn, er besigtiget for en sikkerhedsservitut til beskyttelse af den kommende metro på ejendommen. Der vil blive foretaget en ekspropriation senere i forhold til servitutten og denne tinglyses ejendommen.

Der er tillige besigtiget for arbejdsareal til en pumpeump i forbindelse med udførelsen af Metro til Sydhavn. Der er dialog mellem NPV og Metroselskabet i forbindelse med etablering af kommende spuns således det fortsat er muligt at foretage den nødvendige grauting til pumpeumpen, arbejdet skal udføres fra overfladen. Det er aftalt med NPV at kanal ikke udgraves inden Metroselskabets pumpeump er udført.

I tilfælde af at ledninger etableres indenfor besigtiget areal skal Metroselskabet informeres om, hvor ledningerne placeres, så der kan tages hensyn til disse i forbindelse med Metroselskabets arbejder".

Ansøger har hertil meddelt, at Metroselskabets høringsvar er i overensstemmelse med det, der tidligere er aftalt mellem parterne.

Offentliggørelse

Afgørelse om at projektet ikke er VVM-pligtig vil blive offentliggjort på Trafik- og Byggestyrelsens hjemmeside i henhold til bekendtgørelse 579 af 29. maj 2013 om miljømæssig vurdering af visse anlæg og foranstaltninger på søterritoriet (fornyelig ændret ved bekendtgørelse af 9. juni 2016)

Lovgrundlag

Afgørelse at give tilladelse til etablering af kajindfatning ved Enghave Brygge nord, delområde A, er truffet i henhold til § 24, stk. 3 i lov om Metroselskabet I/S og udviklingsselskabet By og Havn I/S.

Afgørelse om VVM- pligt er truffet i henhold til bekendtgørelse 579 af 29. maj 2013 om miljømæssig vurdering af visse anlæg og foranstaltninger på søterritoriet. (for nylig ændret ved bekendtgørelse nr. 709 af 9. juni 2016).

Klagevejledning

Begge afgørelser kan påklages til transport- og bygningsministeren for så vidt angår retlige forhold.

Klagefristen løber 4 uger fra den dag, hvor afgørelsen er meddelt.

Klagen indsendes til Trafik- og Byggestyrelsen, som videresender klagen til transport- og bygningsministeren sammen med sagens akter.

Rettidig klage har opsættende virkning.

Med venlig hilsen

Birgitte Tøttrup Maddock