



A.P. Møller og Hustru Chastine Mc-Kinney Møllers Fond til almene Formaal
Esplanaden 15
1098 København K
Sendt. Pr. mail til peter.poulsen@apmollerfonde.dk

Kystdirektoratet
J.nr. 19/01363-74
Ref. Lotte Beck Olsen
18-12-2019

Tilladelse til etablering af en forbindelsesgang, en midlertidig opfyldning og en permanent ændring af bundkoten i Kanal Syd ved Operaen i København, samt opfyldning i forbindelse med opretning af den vestlige spunsafgrænsning ved den Sydlige Dokø, ud for matr.656 og 657 Christianshavns Kvarter, Københavns Kommune

Kystdirektoratet giver hermed tilladelse til etablering af en forbindelsesgang, en midlertidig opfyldning og en permanent ændring af bundkoten til kote ca. -2,1 i Kanal Syd ved Operaen i København, samt opfyldning i forbindelse med opretning af den vestlige spunsafgrænsning ved den Sydlige Dokø, ud for matr.656 og 657 Christianshavns Kvarter, Københavns Kommune, på de vilkår som fremgår nedenfor.

Kystdirektoratet har vurderet, at der ikke skal udarbejdes en konsekvensvurdering for projektet.

Kystdirektoratet har videre vurderet, at der ikke skal foretages en miljøvurdering (VVM) af projektet.

Ansøgningen er indsendt af rådgiver VITA Ingeniører.

Lovgrundlag

Etablering af en forbindelsesgang og opfyldning på søterritoriet kræver tilladelse fra Kystdirektoratet, jf. § 16 a, stk. 1, nr. 1 og 2 i kystbeskyttelsesloven (LBK nr. 57 af 21/01/2019).

Kystdirektoratet skal vurdere om projektet kan påvirke et internationalt naturbeskyttelsesområde eller visse udpegede arter væsentligt, jf. § 3 i bekendtgørelse om administration af internationale naturbeskyttelsesområder samt beskyttelse af visse arter for så vidt angår kystbeskyttelsesforanstaltninger samt etablering og udvidelse af visse anlæg på søterritoriet (BEK nr. 1062 af 21/08/2018).

Kystdirektoratet skal samtidig vurdere om projektet kræver en miljøvurdering (VVM), jf. bekendtgørelse af lov om miljøvurdering af planer og programmer og af konkrete projekter (LBK nr. 1225 af 25/10/2018).



Dele af det ansøgte projekt (opfyldning) er omfattet af lovbekendtgørelsens bilag 2, nr. 10, pkt. 1.

Projekter omfattet af miljøvurderingslovens bilag 2, skal VVM-screenes jf. lovens § 21, stk. 1, for at afgøre, om projektet er VVM-pligtigt.

Tilladelsen gives på følgende vilkår:

1. Udformningen og etableringen af forbindelsesgangen, samt opfyldningerne skal ske i overensstemmelse med det ansøgte.
2. Der må ikke uden Kystdirektoratets tilladelse foretages udvidelser eller ændringer af projektet eller anlægsmetoderne.
3. Spunsen i forbindelse med den midlertidige opfyldning af Kanal Syd skal nedvibreres.
Spunsen ved Den Sydlige Dokø kan både nedvibreres og rammes.
4. Spunsearbejdet, samt andre eventuelle særligt støjende arbejder, må alene ske mellem 8-17 på hverdage.
5. Der skal ved den midlertidige opfyldning og den permanente ændring af bundkoten i Kanal Syd anvendes rene friktionsmaterialer. Ved den permanente opfyldning ved Den Sydlige Dokø kan der anvendes rene friktionsmaterialer (fra den midlertidige opfyldning af Kanal Syd), andre rene friktionsmaterialer samt lettere forurenede fyldmaterialer (klasse 1 og 2) fra udgravningen på Den Sydlige Dokø.
Ved brug af lettere forurenede fyldmaterialer er det et krav, at der ikke kan ske udsivning af forureningen til vandmiljøet.
6. Samtidig med at anlægsarbejdet afsluttes, skal Kystdirektoratet (kdi@kyst.dk), Søfartsstyrelsen (sfs@dma.dk) og Geodatastyrelsen (gst@gst.dk) underrettes herom. Snarest herefter skal samme myndigheder tilsendes en færdigmelding, som dokumenterer at projektet er opført i overensstemmelse med tilladelsen samt angiver de tilladte permanente anlægs endelige positioner.
7. Tilladelsen bortfalder hvis anlægsarbejdet ikke er afsluttet indenfor 3 år fra udstedelsen af denne tilladelse.
8. Anlæggets ejer forpligter sig til at vedligeholde det tilladte i god og forsvarlig stand.
9. Denne tilladelse, herunder de permanente anlæg, må ikke uden tilladelse fra Kystdirektoratet overdrages til andre.
10. Det tilladte eller dele heraf kan af Kystdirektoratet kræves fjernet, for ejers regning, såfremt:
 - Det tilladte ikke længere anvendes som ansøgt.
 - Det tilladte ikke vedligeholdes eller det ødelægges og ikke straks genetableres, eller



- vilkår for tilladelsen ikke opfyldes eller overholdes.

Kystdirektoratet (kdi@kyst.dk), Søfartsstyrelsen (sfs@dma.dk) og Geodatastyrelsen (gst@gst.dk) skal underrettes umiddelbart efter anlæggets permanente fjernelse.

I forbindelse med en fjernelse af det tilladte skal området bringes i en stand så tæt på de forhold, som eksisterede inden anlæggets etablering, som muligt.

Der skal tilsendes Kystdirektoratet (kdi@kyst.dk), Søfartsstyrelsen (sfs@dma.dk) og Geodatastyrelsen (gst@gst.dk) dokumentation for reetableringen.

Kystdirektoratet skal gøre opmærksom på at tilladelsen fortabes, hvis nogle af de for tilladelsen fastsatte vilkår ikke måtte blive opfyldt.

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, ligesom den ikke fritager ejeren af det tilladte for et, i forbindelse med det tilladte projekts tilstedeværelse eller etablering, opstået civilretligt ansvar.

Tilladelsen indeholder ikke en garanti for den projekterede konstruktions sikkerhed eller stabilitet.

Kystdirektoratet skal gøre opmærksom på bekendtgørelse 1351 af 29. november 2013 om sejladsikkerhed ved entreprenørarbejder og andre aktiviteter mv. i danske farvande.

Kystdirektoratet skal endvidere gøre opmærksom på, at det er en forudsætning for udnyttelse af denne tilladelse, at Slots- og Kulturstyrelsens regler og krav iagttages.

Begrundelse for tilladelsen

Kystdirektoratet har vurderet, at der kan gives tilladelse til det ansøgte projekt med den begrundelse, at der ikke synes at være væsentlige hensyn der taler imod projektet.

Kystdirektoratet har bl.a. vurderet at der ikke er væsentlige naturhensyn som taler imod projektet, ligesom der ikke synes at være hensyn i øvrigt, som taler imod projektet.

Ved afgørelsen har vi blandt andet lagt vægt på, at projektet er en del af et større projekt, der skal være med til at skabe bedre parkeringsmuligheder, samt skabe et rekreativt rum i København, med en grøn oase på Den Sydlige Dokø, og hvor der skabes bedre adgang til at komme helt tæt på havnebassinet. Derudover har vi ved afgørelsen lagt vægt på, at formålet med det ansøgte er at skabe bedre adgangsforhold til Operaen, samt at skabe et bedre symmetrisk udtryk af øerne.

Vedrørende den midlertidige opfyldning af Kanal Syd har vi blandt andet lagt vægt på, at det af sagen fremgår, at dette er nødvendigt i forbindelse med etableringen af



parkeringskælder, samt at der er tale om en midlertidig opfyldning. Ved afgørelsen har vi været opmærksomme på, at den midlertidige opfyldning, samt anlægsarbejdet for de aktiviteter, som denne tilladelse indeholder, kan medføre mindre kortvarige gener for den rekreative udnyttelse af havneområdet. Vi finder dog, at da der er tale om en midlertidig opfyldning og afspærringen af kanalen, og da adgangen til vandområdet i Takkelloftgraven alene i mindre omfang forventes at blive påvirket, så kan dette ikke føre til et andet resultat.

Ansøger har i forbindelse med sagen oplyst, at da Kanal Syd blev etableret i begyndelsen af årtusindeskiftet, hvor den blev udgravet med en vanddybde på -3 meter. Ansøger har i forbindelse med nærværende sag foretaget egne målinger af vanddybden ved den kommende forbindelsesgang i Kanal Syd, og der er aktuelt en vanddybde på henholdsvis -2,0 og -2,1 meter. Vandstanden er ændret gennem årene på grund af samling af materialer på havbunden.

Kystdirektoratet vurderer, at vanddybden i Kanal Syd kan ændres til fremadrettet at være ca. -2,1 meter i hele kanalen. Ved denne vurdering har vi blandt andet lagt vægt på, at en ændring af vanddybden i kanalen ikke vil ændre væsentlig på anvendelsesmulighederne af kanalen, idet det allerede i dag er begrænset, hvilke fartøjer, der kan anvende kanalen. Endvidere har vi ved afgørelsen om at tillade ændring af bundkoten i hele kanalen lagt vægt på høringssvaret fra Københavns Kommune, hvoraf det fremgår, at der er en risiko for, at vandkvaliteten ikke bliver så god, hvis der er en tærskel i bunden af kanalen.

Kystdirektoratet har endvidere ved den samlede afgørelse lagt vægt på, at projektet er beliggende centralt i København, hvor der i forvejen er meget aktivitet.

Kystdirektoratet har i forbindelse med denne afgørelse lagt vægt på at projektet er beliggende i Københavns Havn og at der derfor ikke forventes en høj biodiversitet på havbunden. Det vurderes derfor, at inddragelsen af en mindre del af havbunden til projektet ikke vil medføre væsentlige negative påvirkninger på området.

Kystdirektoratet har på baggrund af projektets placering i nærheden af blandt andet boliger valgt at indsætte vilkår nr. 3 og 4. Ansøger har selv oplyst, at de vil overholde de krav, der er fastsat i "Forskrift for visse miljøforhold ved midlertidige bygge- og anlægsarbejder i Københavns Kommune".

Kystdirektoratet har endvidere af hensyn til vandmiljøet indsat vilkår 5.

Kystdirektoratet har ved den samlede vurdering i sagen endvidere inddraget de indkomne høringssvar.

Begrundelse for ikke at kræve en konsekvensvurdering

Alle planer og projekter, der ikke er direkte forbundet med eller nødvendige for et internationalt naturbeskyttelsesområdes forvaltning, skal vurderes med hensyn til deres virkning på områdets naturtyper og levesteder samt de arter, området er udpeget for at bevare. Alle planer og projekter skal samtidig vurderes med hensyn til deres virkning på arter omfattet af habitatdirektivets bilag IV.

Hvis Kystdirektoratet efter høring af andre berørte myndigheder vurderer, at projektet kan påvirke et internationalt naturbeskyttelsesområde eller en beskyttet art væsentligt, skal der foretages en konsekvensvurdering af projektets virkning.



Det ansøgte projekt vil ikke finde sted i eller i umiddelbar nærhed af Natura 2000-områder. De nærmeste områder er område nr. 142 (Saltholm og omliggende hav) og nr. 143 (Vestamager og havet syd for), som dog begge er beliggende ca. 6 km fra projektområdet.

Idet det ansøgte projekt ikke vil finde sted i eller i umiddelbar nærhed af Natura 2000-områder eller der er kendskab til forekomst af bilag IV arter i området, så vurderer Kystdirektoratet, at der ikke skal udarbejdes en konsekvensvurdering for projektet.

Begrundelse for ikke at kræve en miljøvurdering (VVM)

Kystdirektoratet skal vurdere, om der skal foretages en miljøvurdering af projekter, der er omfattet af bekendtgørelse af lov om miljøvurdering af planer og programmer og af konkrete projekter (VVM).

Vurderingen sker under hensynstagen til de kriterier, som er anført i bilag 6 til lovbekendtgørelsen. Vurderingen af de forskellige kriterier fremgår af bilag 1 på side 16 i afgørelse.

For at kunne foretage denne vurdering har Kystdirektoratet bl.a. indhentet udtalelser fra andre berørte myndigheder, ligesom ansøgningen har været offentliggjort på vores hjemmeside og sendt til orientering til naboer af projektet. I forbindelse med behandlingen af sagen har vi endvidere fra Københavns Havn modtaget miljørapport (Opera Park) udarbejdet i forbindelse med ændring af kommune- og lokalplanlægningen.

Kystdirektoratet har i denne sag vurderet at projektet ikke vil indebære sådanne væsentlige påvirkninger af miljøet, at der bør foretages en miljøvurdering af projektet.

Ved denne vurdering har vi blandt andet lagt vægt på, at projektet er beliggende i Københavns Havn, og at der derfor ikke forventes en høj biodiversitet på havbunden. Det vurderes derfor, at inddragelsen af en mindre del af havbunden til projektet ikke vil medføre væsentlige negative påvirkninger på området.

Vi har endvidere lagt vægt på, at hverken selve anlægsarbejdet med blandt andet spunsning, samt transport af materialer eller anlægsarbejdet i øvrigt vil have nogen væsentlig miljøpåvirkning, idet der er tale om et projekt af begrænset omfang, og da ansøger har oplyst, at støj og vibrationer håndteres ift. gældende regler for anlægsarbejder, samt da anlægsarbejdet vurderes at være relativt kortvarigt. Derudover har ansøger oplyst, at hvis der anvendes lettere forurenede opfyldningsmaterialer i forbindelse med opfyldningen ved Den Sydlige Dokø, så vil der blive taget de nødvendige forholdsregler for at sikre, at der ikke sker en udsivning til vandmiljøet.

Kystdirektoratet har valgt at indsætte vilkår 3-5 for at sikre, at ansøger overholder ovenstående.

Ved afgørelsen har vi desuden lagt vægt på, at Dokøen er en del af Holmen udpeget som et nationalt industriminde af Slots- og Kulturstyrelsen, og at disse forhold bliver undersøgt og håndteret efter gældende regler. Kystdirektoratet har således



også stillet det som en forudsætning for udnyttelse af denne tilladelse, at Slots- og Kulturstyrelsens regler og krav iagttages.

Kystdirektoratet har ved afgørelsen været opmærksom på, at denne tilladelse indeholder dele af et større projekt, og at der derfor kan være kumulative påvirkninger fra det samlede projekt, samt eventuelt andre projekter i området. Det er dog vores vurdering, at der samlet set ikke er væsentlige negative påvirkninger. Ved denne vurdering har vi blandt andet lagt vægt på, at der i forbindelse med det samlede projekt tages forholdsregler for håndtering af støj og vibrationer, samt at der ikke er kendskab til andre projekter i nærområdet.

Projektbeskrivelse

Tilladelsen omfatter anlæg af etablering af en forbindelsesgang, en midlertidig opfyldning i Kanal Syd ved Operaen i København, samt permanent ændring af bundkote i kanalen, samt opfyldning i forbindelse med opretning af den vestlige spunsafgrænsning ved den Sydlige Dokø, ud for matr.656 og 657 Christianshavns Kvarter, Københavns Kommune.

Det ansøgte projektet er en del af det større projekt ”Operaparken”, hvor der skal etableres en bypark og en underjordisk parkering i to niveauer på den Sydlige Dokø.

Den oprindelige ansøgning efter kystbeskyttelsesloven er efterfølgende blevet suppleret med diverse oplysninger.

Anlægsperioden er fra ultimo 2019 til ultimo 2020. Spunsningen i forbindelse med projektet vil blive vibreret eller rammet ned. Spunsarbejdet vil blive udført inden for tidsrummet 8-17 på hverdage.

Kystdirektoratet er alene myndighed for de dele af projektet, der er beskrevet nedenfor.

Vedrørende forbindelsesgangen:

Tunnelen etableres ved hjælp af plaststøbt beton. Af mail dateret den 17. juni 2019 fremgår følgende vedrørende anlægsarbejdet:

”Lidt om udførelse og D-wall for såvel parkeringskælderen samt forbindelsesgangen i den sydlige kanal:

Byggegruben for såvel parkeringskælderen på Den Sydlige Dokø som den underjordiske forbindelsesgang mellem Den Sydlige Dokø og Operaen, udføres via en permanent Diaphragm Wall (D-wall) i stedet for en midlertidig traditionel byggegrube med spunsjern og tilhørende grundvandssænkning.

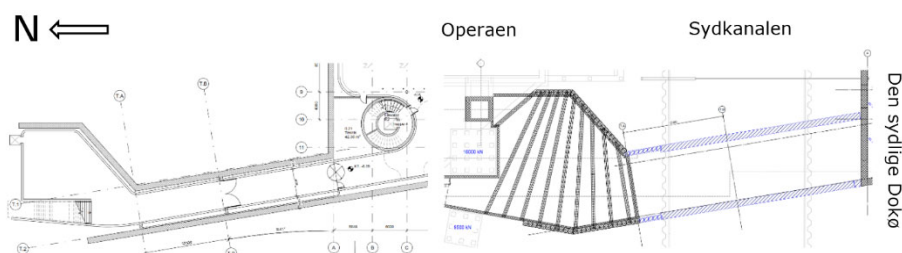
En D-wall etableres ved udgravning med en specialgrab, der graver mellem to midlertidige pladsstøbte ledevægge i terræn. I takt med at udgravningen foretages, pumpes der slurry (en blanding af bentonit og vand) i udgravningen, således denne bevarer sin stabilitet. Når den nødvendige dybde er nået, sænkes en armeringskurv ned i udgravningen og efterfølgende udstøbes udgravningen med beton nedefra, mens slurryen suges op og genbruges til næste sektion.



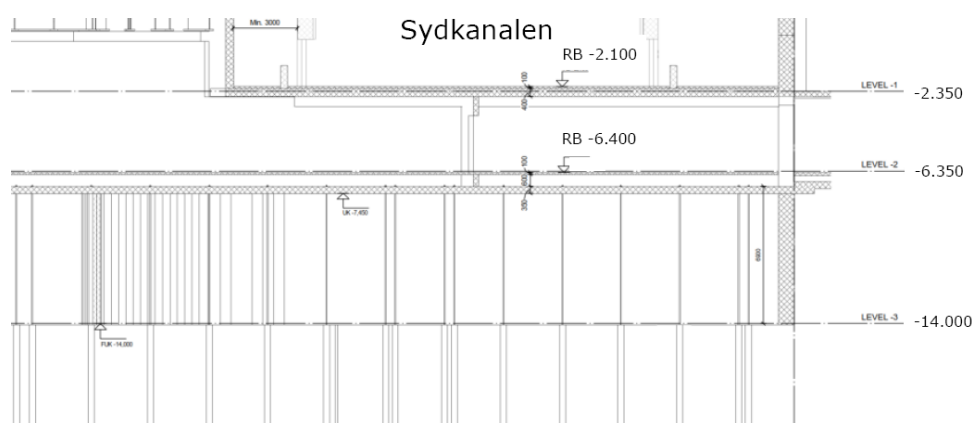
Denne udførelsesmetode begrænser både støj og vibrationer i byggeperioden.”

Ved mail dateret den 17. september 2019 har rådgiver oplyst, at den del af projektet, der vedrører forbindelsesgangen er ændret. Den fremtidige kote ved forbindelsesgangen er søgt til at være -2,1, hvilket skyldes at placeringen af parkeringskælderen på Den Sydlige Dokø skal ske i forhold til eksisterende ankre for øens spunsafgrænsning samt rampelængder og oversigtsforhold ved nedkørslen til kælderen, samt de eksisterende konstruktioner ved Operaen, herunder de betydeligt belastede søjlefundamenter for bæring af Operaens tag mod Inderhavnen.

I forbindelse med fremsendelse af ændringen i koten, er der også sket en optimering af i forbindelsesgangens bredde, da sekundære rum er flyttet væk fra passagen under Kanal Syd.



Figur 2, Optimeret bredde af forbindelsesgang under Kanal Syd



Opfyldningen i Kanal Syd:

Der er søgt om en midlertidig opfyldning af Kanal Syd, samt en permanent ændring af vanddybden til kote ca. -2,1. Opfyldning af Kanal Syd er en midlertidig

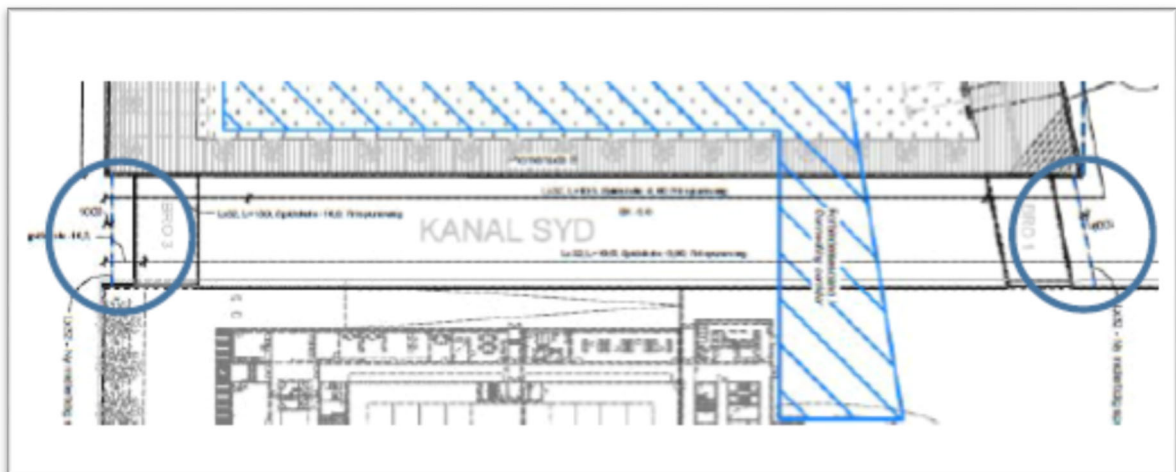


foranstaltning, der skal sikre at den eksisterende fri spuns ikke bliver skadet ved etablering af slidsevæggen til parkeringskælderen.

Den midlertidige opfyldning af hele kanalen sker ved, at der etableres en midlertidig spunsvæg i begge ender af kanalen, hvorefter kanalen bliver fyldt op med ca. 13.500 m² friktionsmaterialer. På hele vægfladen fra kote -3,0 til kote 3,0 etableres et siltfang bestående af geotekstil. Spunsen vibreres ned og det forventes, at dette arbejde vil tage op til et par uger og forventes udført i andet kvartal 2020.

Friktionsmaterialerne vil være rene usorterede materialer fra anerkendt/ren/godkendt grusgrav og meget sandsynligt komme fra Køge eller Prøvestenen og vil blive sejlet til den Sydlige Dokø. Det tilstræbes samtidig at materialer der benyttes til byggeplads og arbejdsprocesser genanvendes i de permanente konstruktioner.

Der er søgt om, at vanddybden permanent fremadrettet kan ændres til kote ca. -2,1, grundet opførelsen af forbindelsesgagen mellem Den Sydlige Dokø og operaøen. Det er i den forbindelse oplyst, at vanddybden der hvor forbindelsesgangen skal etableres, aktuelt er på ca. -2,1.



Permanent opfyldning i forbindelse med opretning af den vestlige spunsafgrænsning ved den Sydlige Dokø:

Udvidelsen af Den Sydlige Dokø mod vest skal muliggøre at parken bliver ført ned til vandkanten. Udvidelsen vil bestå af en afgrænsning på ca. 180 meter forankret spuns og et samlet areal på ca. 2100 m². Der vil skulle bruges ca. 18.000 m³ til opfyld. Noget af jorden fra udgravningen af parkeringskælderen anvendes til opfyld og der suppleres med opfyld af friktionsmaterialer fra midlertidig opfyld af Kanal Syd. Det er oplyst, at jorden fra udgravning af parkeringskælderen kan være lettere forurenet (klasse 1 og 2).

Ansøger har den 28. november 2019 oplyst følgende:



”Vi arbejder med to modeller for opfyld af udvidelsen af den Sydlige Dokø. Hvilken løsning vi vælger er desværre endnu ikke afklaret, da det afhænger byggetakt, entreprenørvalg, eventuel forureningsgrad af opfyld samt eventuelle krav fra Københavns Kommune.

A - Opfyld med rene intakte materialer:

Efter denne model vil opfyld af ø-udvidelsen kun ske med rene intakte materialer fra udgravningen af parkeringskælderen.

Intakte jordlag (hvor den øverste halve meter bliver testet og dermed frikendt for eventuel forurening) er fra ca. kote -4.

Efter denne model transporteres ovenliggende opfyld til godkendt jordmodtager.

Ved denne model påtænker vi at anvende et siltgardin på den lodrette indvendige side af spunsen.

B – Opfyld med eventuelt lettere forurenede øvre jordlag:

Efter denne model vil opfyld af ø-udvidelsen ske med materialer fra udgravningen af parkeringskælderen, altså med fyldjord, et sted fra mellem kote +2 til -4.

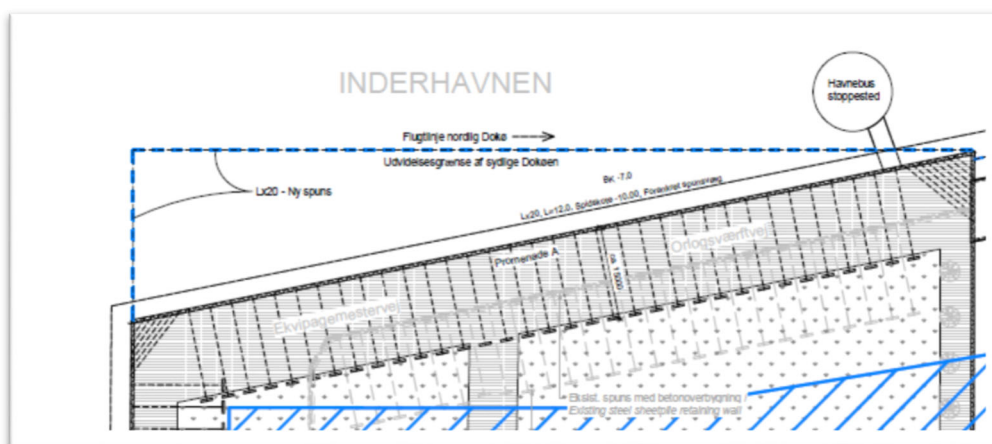
Fyldjorden fra udgravningen bliver testet for hver halve meter.

Eventuel kraftig forurenede jord (vi forventer ikke at finde noget af dette ud fra vores forundersøgelser) bliver transporteret til godkendt jordmodtager.

Eventuelt lettere forurenede jord (klasse 1 og 2) bliver anvendt i ø-udvidelsen og spunskonstruktionen vil blive tætnet med et sealingprodukt i låsene.

Sealingproduktet kan for eksempel være rund Hydrotite fra Godtfred Petersen, Sealant fra Maxx Piling eller Akila Sealing System fra ArcelorMittal.”

Den permanente spuns vibreres eller rammes ned. Spunsearbejdet forventes at tage op til seks uger og forventes udført i andet kvartal 2020.





Den permanente overflade på udvidelsen af Den Sydlige Dokø vil primært være granitfliser.

Nedenfor er gengivet skitse fra den offentlige høring af forslag til tillæg 5 til Lokalplan 331 Holmen II, Kommuneplanstillæg og miljørapport.



Sagsgennemgang

Efter Kystdirektoratet modtog ansøgningen, har den været sendt i høring hos Søfartsstyrelsen, Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen, Miljøstyrelsen, Erhvervsstyrelsen, Fiskeristyrelsen, Forsvarsministeriets Ejendomsstyrelse, Vikingeskibsmuseet, Københavns Kommune, By & Havn samt sendt til orientering til Danmarks Naturfredningsforening, Dansk Ornitologisk Forening, Friluftsrådet, Fritidshusejernes Landsforening, Ejendomsforeningen Danmark og Geodatastyrelsen, Det Kongelige Teater og naboer.

Nedenfor gengives de væsentligste bemærkninger.

Københavns Kommune, Teknik- og Miljøforvaltning skrev den 1. juli 2019 følgende:

”Hermed høringssvar fra Teknik- og Miljøforvaltningen, Københavns Kommune i forbindelse med Sydlige Dokø.

Center for Byplanlægnings bemærkninger:

- Center for Byplanlægning er i gang med at udarbejde et tillæg til lokalplan 331 Holmen II med kommuneplantillæg for området. Planforslaget skal blandt andet muliggøre det permanente opfyld (i materialet kaldet ’opretning’ af den Sydlige Dokø’s vestlige hjørne). Der vil blive udarbejdet en miljørapport i forbindelse med planforslaget, som blandt andet skal afdække kendt viden om forholdene under vandet på det sted, hvor grundejer ansøger om opfyldning. Det permanente opfyld er således ikke muligt inden for det gældende plangrundlag - lokalplan 331 med tillæg 1 samt kommuneplan 15.



- Vi gør opmærksom på, at det ansøgte midlertidige opfyld i kanalen også vil kræve dispensation fra det gældende plangrundlag – lokalplan 331 med tillæg 1 – og at Center for Byplanlægning er i dialog med grundejer vedr. dette forhold.

Center for Miljøbeskyttelse, Vand og VVM's bemærkninger:

- Det bør prioriteres at opnå samme vanddybde i hele Kanal Syd – dvs. enten -2,4 eller -3,0 i hele kanalen.
- Det vil blive afdækket i ovennævnte miljørapport, om ændringerne i geometrien på den sydlige del af Dokøen vil have konsekvenser for strømningsforholdene i de bagvedliggende kanaler og vandarealer. Dette blandt andet for at afdække, om ændringen kan have konsekvenser for vandkvaliteten i Erdkehlgraven.”.

Teknik og Miljøforvaltningen har den 14. august 2019 fremsendt følgende bemærkning:

”Årsagen til at vi ikke ønsker forskellig vanddybde i kanalen er af hensyn vandkvaliteten, som der vil være risiko for ikke vil blive så god, hvis der er en tærskel i bunden.”.

Teknik og Miljøforvaltning sendte endvidere den 20. september 2019 følgende bemærkninger:

”I relation til høringssvaret nedenfor fremsender jeg her den miljørapport, der er udarbejdet i forbindelse med forslaget til nyt plangrundlag for Dokøen.

Samtidig kan jeg oplyse, at mine kollegaer i Center for Miljøbeskyttelse, Vand og VVM har trukket deres ønske i nederste punkt i høringssvaret tilbage (om ændringerne i geometrien på den sydlige del af Dokøen vil have konsekvenser for strømningsforholdene i de bagvedliggende kanaler og vandarealer), hvorfor forholdet om ikke indgår i miljørapporten og ikke vil blive undersøgt yderligere hos os. Jeg har vedhæftet mail fra Center for Miljøbeskyttelse, hvor de frafalder ønsket.

Hvis I herefter mangler nogen oplysninger fra Teknik- og Miljøforvaltningen for at kunne færdigbehandle ansøgningen fra grundejer, er du meget velkommen til at kontakte mig.”.

Miljøstyrelsen skrev den 17. juni 2019 følgende:

”Miljøstyrelsen har gennemgået ansøgningsmaterialet, og har ingen bemærkninger til det ansøgte projekt for så vidt angår habitatdirektivet.”.

Søfartsstyrelsen skrev den 7. november 2019 følgende:

”Jeg har set på materialet og der er ikke noget i ansøgningen, der giver Søfartsstyrelsen anledning til sejladsikkerhedsmæssige bemærkninger.



Vedlagte bekendtgørelse og vurderingsskema bedes efterlevet/anvendt i relevant omfang.”.

Fiskeristyrelsen skrev den 18. juni 2019 følgende:

”Fiskeristyrelsen Regional kontrol Fiskeriinspektorat Øst Ringsted har ingen bemærkninger til nærværende sag.”.

Forsvarsministeriets Ejendomsstyrelse skrev den 17. juni 2019 følgende:

”Forsvarsministeriets Ejendomsstyrelse har ingen bemærkninger til høringen vedrørende opfyldning af Kanal Syd ved Operaen i København, samt opretning af den vestlige spunsafgrænsning ved den Sydlige Dokø.”.

Vikingskibsmuseet skrev den 26. juni 2019 følgende:

”Vikingskibsmuseet har modtaget ovennævnte høringssag. Museet vurderer at der er begrundet formodning om forekomst af fortidsminder inden for de berørte uddybningsområder og har derfor indstillet til Slots- og Kulturstyrelsen at der stilles vilkår om forundersøgelse. Svar herom vil komme fra Slots- og Kulturstyrelsen.”.

Slots- og Kulturstyrelsen skrev den 4. juli 2019 bl.a. følgende:

”Slots- og kulturstyrelsen skal på denne baggrund udtale, at opfyldningen af og de senere anlægsarbejder i Kanal Syd – med hensyn til kulturhistoriske interesser – umiddelbart kan gennemføres som påtænkt.

For så vidt gælder opretningen af den vestlige spunsafgrænsning: Slots- og Kulturstyrelsen har vurderet museets faglige vurdering og indstilling, og kan konstatere at der er tale om såkaldt ”begrundet formodning” om tilstedeværelse af kulturhistorisk væsentlige fortidsminder, skibsvrag mv. inden for anlægsområdet for opretning af den vestlige spunsafgrænsning ved den Sydlige Dokø. Sådanne fortidsminder er beskyttet i medfør af museumslovens § 29 g, stk. 1 og 2; se nedenfor.

Slots- og Kulturstyrelsen skal derfor anmode Kystdirektoratet om, over for ansøger, at stille vilkår om, at der gennemføres marinarkæologiske forundersøgelser forud for anlægsarbejderne ved den vestlige spunsafgrænsning ved Sydlige Dokø.

Sådanne arkæologiske forundersøgelser gennemføres for den projektansvarliges regning og i medfør af § 29 g, stk. 4 i museumsloven. Slots- og Kulturstyrelsen skal opfordre den projektansvarlige til snarest belejligt at rette henvendelse til Vikingskibsmuseet, Vindeboder 12, 4000 Roskilde, marinarkæologisk team, att.: Andreas Grundtvig Binder, telefon +45 51 20 01 20, se mailadresse nedenfor, for nærmere aftale vedr. sagens vilkår.

Hvis den projektansvarlige har supplerende informationer til belysning af sagen, skal disse tilflyde Vikingskibsmuseet inden der mellem denne og museet laves



aftale om det arkæologiske arbejde. Den endelige projektbeskrivelse, herunder budget, skal godkendes i Slots- og Kulturstyrelsen, inden arbejdet igangsættes.

Gøres der i forbindelse med forundersøgelsen fund af betydende kulturlevn, vil disse være omfattet af museumslovens § 29 g, stk. 1 og/eller 2, og Slots- og Kulturstyrelsen skal, i medfør af museumslovens § 29 h og inden for fire uger, træffe afgørelse i sagen, herunder bestemme hvad der skal ske med fortidsmindet.

Under forudsætning af at Kystdirektoratet stiller ovennævnte vilkår, finder Slots- og Kulturstyrelsen ikke, at der er behov for en VVM-redegørelse.”.

Movia skrev den 24. juni 2019 efter yderligere korrespondance med ansøger bl.a. følgende:

”Vi har i Movia diskuteret det, og vi tror ikke, at anlægsarbejdet i 2019 vil få den store indflydelse på Opera havnebusstoppestedet. Det skal dog nævnes, at den største passagermængde til dette stoppested netop er i august måned med ca. 4300 passagerer. Fordi det er august måned, er det ikke udelukkende Operagæster, en stor andel vil være turister til Holmen.

Når I om ca. et års tid, medio 2020, går i gang med opretningen af den sydlige Dokø, vil vi gerne underrettes, så vi kan være behjælpelige med information til passagererne i den periode, hvor havnebusstoppestedet ikke kan benyttes.”.

By & Havn skrev den 20. juni 2019 følgende:

”By & Havn har ingen kommentarer til denne høring, da området ikke ligger indenfor for By & Havns arealer.

Hvis projektet medfører udledninger henvises til Miljøstyrelsen. Evt. deponering af overskuds jord/grus kan mod aftale deponeres på By & Havns jorddepot.”.

Nabo til projektet har bl.a. anført følgende bemærkninger til projektet:

”... vil jeg som nærmeste nabo til opfyldning af først og fremmest Kanal Syd, tillade mig dels at modsætte mig dette og dels gøre opmærksom på at beslutningsgrundlaget ikke er fyldestgørende hverken i form af det fremsendte oplæg fra Bygherrens ingeniør eller ved at projektet ikke er kendt i sin endelige form...”.

- ”... Lukning øst for den østlige bro vil forringe/forhindre sikker sejlads og manøvren fra min bådplads i et ikke nærmere fastlagt tidsrum...”.

- ”... Derfor tillader jeg mig at afvise, konkludere eller afslå tilladelse:

1. Nej til opfyldning af Kanal Syd uagtet om den er helt/delvist, midlertidig og ikke reversibel i sin præsenterede efter min opfattelse ikke fyldestgørende ansøgning



2. At fordre en samtykke erklæring hvis det alligevel ønskes at udfylde Kanal Syd

3. Foreløbigt nej til opfyldning af det Sydvestlige hjørne af Sydøen indtil der ikke findes en færdig lokal plan, ligesom ansøgningen bør suppleres i overensstemmelse med retningslinjer for anvendelse af søterritoriet.

4. Ja, til en Park på den sydlige Dokø, som vil skabe nye rekreative muligheder centralt i Københavns Havn, og som understøtter målsætningen i Fællesskab København om, at i 2025 skal alle opholde sig 20 % mere i byens rum. Det bør også komme de bilister til gode, der har valgt at parkere under jorden. De skal bare tage trappen eller elevatoren de få meter op for at få del i oplevelsen af Park, Byens rum og selve Operaen på en og samme tid. Men der bliver op til byherren at afgøre og gerne efter dialog. Et drevent pendulfærger ville være et herligt og tidsaktuelt supplement fra Ofelia Plads til Operaen med udnyttelse af Parkeringsmuligheden der om det skal være.”.

Alle bemærkninger blev den 5. juli 2019 sendt i partshøring til jer.

Efterfølgende har I af flere gange indsendt supplerende oplysninger til sagen, samt jeres bemærkninger til nogle af høringssvarene.

Klagevejledning

Dette dokument indeholder tre afgørelser:

- afgørelse om at give tilladelse til projektet
- afgørelse om, at der ikke skal udarbejdes en konsekvensvurdering
- afgørelse om, at der ikke skal foretages en miljøvurdering (VVM)

Afgørelserne kan påklages til Miljø- og Fødevareklagenævnet.

For afgørelserne gælder følgende:

- Kystdirektoratets afgørelse kan alene påklages for så vidt angår retlige forhold.
- Afgørelsen kan påklages af afgørelsens adressat og enhver, der har en væsentlig individuel interesse i sagen, samt af en berørt nationalparkfond eller landsdækkende foreninger og organisationer, der som hovedformål har beskyttelse af natur og



miljø eller varetagelse af væsentlige rekreative interesser eller brugerinteresser inden for arealanvendelsen, på betingelse af :

1. at foreningen eller organisationen har vedtægter eller love, som dokumenterer dens formål, og
 2. at foreningen eller organisationen kan dokumentere, at den repræsenterer mindst 100 medlemmer.
- Klagefristen er 4 uger fra den dag afgørelsen er meddelt.
 - Der klages via Klageportalen, som der er et link til på forsiden af www.nmkn.dk. Klageportalen ligger på www.borger.dk og www.virk.dk. Man logger på via www.borger.dk eller www.virk.dk typisk med NEM-ID. Klagen sendes gennem Klageportalen til den myndighed, der har truffet afgørelsen. En klage er indgivet, når den er tilgængelig for myndigheden i Klageportalen. Det koster 900 kr. for privatpersoner og 1.800 kr. for virksomheder og organisationer i gebyr at indgive en klage. Gebyret betales med betalingskort i Klageportalen.

Miljø- og Fødevareklagenævnet skal som udgangspunkt afvise en klage, der kommer uden om Klageportalen, hvis der ikke er særlige grunde til det. Hvis man ønsker at blive fritaget for at bruge Klageportalen, skal man sende en begrundet anmodning til Kystdirektoratet. Kystdirektoratet videresender herefter anmodningen til Miljø- og Fødevareklagenævnet, som træffer afgørelse om, hvorvidt anmodningen kan imødekommes.

Fristen for eventuelt søgsmål ved domstolene er 6 måneder, jf. § 18 b i kystbeskyttelsesloven.

Tilladelsen må ikke udnyttes, før klagefristen er udløbet. Hvis der bliver klaget over afgørelsen kan tilladelsen ikke udnyttes, før klagesagen er færdigbehandlet, medmindre Kystdirektoratet eller Miljø- og Fødevareklagenævnet konkret bestemmer andet.

Med venlig hilsen

Lotte Beck Olsen

lbo@kyst.dk

Kopi: Rådgiver, Søfartsstyrelsen, Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen, Miljøstyrelsen, Erhvervsstyrelsen, Fiskeristyrelsen, Forsvarsministeriets Ejendomsstyrelse, Vikingskibets museet, Københavns Kommune, By & Havn, Danmarks Naturfredningsforening, Dansk Ornitologisk Forening, Friluftsrådet, Fritidshusejernes Landsforening, Ejendomsforeningen Danmark og Geodatastyrelsen, Det Kongelige Teater og naboer.

Kystdirektoratets afgørelse offentliggøres på Kystdirektoratets hjemmeside.



Bilag 1

Kystdirektoratets screeningsnotat for VVM-pligt

Projekter omfattet af miljøvurderingslovens (LBK nr. 1225 af 25/10/2018) bilag 2, skal VVM-screenes jf. lovens § 21, stk. 1, for at afgøre, om projektet er VVM-pligtigt. VVM-screeningen foretages med udgangspunkt i de kriterier, som er beskrevet i lovens bilag 6.

Vurdering af miljøpåvirkning

Vurderes det som en mulighed, at projektet/anlægget kan få en indvirkning på miljøet med hensyn til følgende kriterier?	Ja	Nej	Bemærkninger
1. Projektets karakteristika:			
Dimensioner		x	<p>Den midlertidige opfyldning af Kanal Syd sker ved, at der etableres en midlertidig spunsvæg i begge ender af kanalen, hvorefter kanalen bliver fyldt op med ca. 13.500 m² friktionsmaterialer.</p> <p>Ved den permanente opfyldning ved Den Sydlige Dokø skal materialet fra den midlertidige opfyldning af Kanal Syd genbruges. Derudover skal der tilføres yderligere materiale, herunder evt. lettere forurenede fyldmaterialer (klasse 1 og 2). Der skal anvendes ca. 18.000 m² opfyldningsmateriale i alt til denne del af projektet. Der skal endvidere etableres en permanent spuns på ca. 180 meter.</p> <p>Opfyldningen har et areal på ca. 2.100 m²</p> <p>Det vurderes, at den mængde opfyldningsmateriale mv., der skal anvendes til projektet, er så begrænsede, at det ikke vil have</p>



			nogen væsentlig indvirkning på miljøet.
Anlægsperiode og anlægsmetode		x	<p>Ultimo 2019 til ultimo 2020. Spunsen ved Kanal Syd vibreres ned, mens den permanente spuns ved Den Sydlige Dokø vibreres eller rammes ned. Projektet kan medføre støjgener for de personer, som boende tæt på projektområdet.</p> <p>Der er udarbejdet en støjrapport "Opera Park, anlægsstøj i udførelsesfasen", for det samlede projekt. Det fremgår blandt andet heraf, at støjkravene overskrides midlertidigt. Det er endvidere angivet, at der vil være en kontinuerlig vibrationsovervågning, således at det sikres, at vibrationsniveauet holdes på et acceptabelt niveau.</p> <p>Opfyldningsmaterialet vil blive sejlet til området.</p> <p>Det vurderes, at hverken selve anlægsarbejdet med blandt andet spunsning, samt transport af materialer eller anlægsarbejdet i øvrigt vil have nogen væsentlig miljøpåvirkning, idet der er tale om et projekt af begrænset omfang, og da støj og vibrationer håndteres ift. gældende regler for anlægsarbejder og da anlægsarbejdet vurderes at være relativt kortvarigt.</p>
Kumulation med andre projekter		x	<p>Det ansøgte projekt er en del af et samlet projekt omkring dokøen, hvor der blandt andet også skal etableres en underjordisk parkeringskælder, samt parkareal oven på den Sydlige Dokø.</p> <p>Det er vores vurdering, at der samlet set ikke er væsentlige negative påvirkninger.</p> <p>Ved vurderingen har vi blandt</p>



			andet lagt vægt på, at der i forbindelse med det samlede projekt tages forholdsregler for håndtering af støj og vibrationer, samt at der ikke er kendskab til andre projekter i nærområdet.
Anvendelse af naturressourcer		x	Anvendelse af ca. 18.500 m ³ friktionsmaterialer samt lettere forurenede fyldmateriale. I det der er tale om forholdsvist begrænsede mængder, vurderes det ikke at have nogen effekt på miljøet.
Affaldsproduktion		x	Der er ingen væsentlige affaldsproduktion ifm. opfyldningen.
Forurening og gener		x	Ved midlertidig opfyld af Kanal Syd afgrænses opfyldningen af en tæt spuns i hver ende af kanalen suppleret med geotekstil. Opfyldningsmaterialerne vil blive sejlet til projektområdet enten fra Køge eller fra Prøvestenen. Ved den permanente opfyldning ved Den Sydlige Dokø skal der anvendes rene friktionsmaterialer (genbrug fra den midlertidige opfyldning), samt supplerende materialer, herunder eventuelt lettere forurenede fyldmateriale. Ansøger har i den forbindelse oplyst, at der i forbindelse med anlægsarbejdet, vil blive sikret, at der anvendes materialer, der skal sikre, at der ikke sker en udsivning til vandmiljøet, hvorfor der ikke forventes en påvirkning af vandmiljøet. Anlægsarbejdet vil dog i et vist omfang medføre støj- og vibrationsgener, men dette håndteres ift. gældende regler for anlægsarbejder og vurderes at være relativt kortvarigt, hvorfor



			det ikke vurderes at medføre en væsentlig negativ påvirkning på området.
Risikoen for ulykker, navnlig under hensyn til de anvendte materialer og teknologier		x	Det forventes, at der foretages de rette sikkerhedsforanstaltninger ifm. anlægsarbejdet.
2. Projektets placering - den miljømæssige sårbarhed i de geografiske områder, der kan blive berørt af projektet, skal tages i betragtning, navnlig:			
- nuværende arealanvendelse		x	<p>Ansøger har oplyst, at Kanal Syd er et eksisterende havneareal, der ikke benyttes aktivt i væsentlig grad. Kanalen blev udgravet da Operaen blev bygget. I begge ender af kanalen er der faste broer, der begrænser frihøjden i forhold til de fartøjer, der kan benytte kanalen.</p> <p>Den Sydlige Dokø er primært rekreativt område, der ikke benyttes til havneaktivitet. Der er anlagt et stoppested for havnebussen i det nordvestlige hjørne af den Sydlige Dokø. Dette stoppested opretholdes både i anlægsfasen og efterfølgende driftsfase.</p> <p>Bådpladserne ved Takkelloftvej kan i anlægsfasen blive berørt i mindre omfang. Ansøger har senest oplyst, at trafikken til og fra Den Sydlige Dokø vil ske via Den Nordlige Dokø, samt fra vandet, hvorfor det ikke forventes at påvirke "driften" af klapbroen over Takkelloftgraven.</p> <p>Idet der er tale om en midlertidig afspærring af kanalen, og da denne er forholdsvist kortvarig, vurderes de rekreative gener at være af begrænsede varighed og</p>



			omfang.
-naturressourcernes relative rigdom, kvalitet og regenereringskapacitet i området		x	Da projektet er placeret i Københavns Havn, vurderes der ikke at være naturressourcer i området, som vil blive væsentligt negativt påvirket af projektet.
- det naturlige miljøes bæreevne med særlig opmærksomhed på følgende områder:			
a) vådområder			Ikke relevant
b) kystområder		x	Projektet er beliggende i Københavns Havn op ad eksisterende land.
c) bjerg- og skovområder			Ikke relevant
d) reservater og naturparker			Ikke relevant
e) områder, der er registreret eller fredet ved national lovgivning; særligt beskyttede områder udpeget af medlemsstater i henhold til direktiv 79/409/EØF og 92/43/EØF		x	Projektet er beliggende ca. 6 km fra Natura 2000 områderne nr. 142 "Saltholm og omliggende hav" og nr. 143 "Vestamager og havet syd for". Der er ikke kendskab til bilag IV arter. Det vurderes, at der grundet afstanden til de nærmeste Natura 2000 områder, samt beliggenheden i Københavns Havn, ikke vil være en væsentlig negativ påvirkning.
f) områder, hvor de i fællesskabslovgivningen fastsatte miljøkvalitetsnormer allerede er overskredet			Ikke relevant
g) tætbefolkede områder		x	Projektet er beliggende midt i



		<p>København.</p> <p>Anlægsarbejdet vil dog medføre støj og vibrationer, men dette håndteres ift. gældende regler for anlægsarbejder og vurderes at være relativt kortvarigt, så det vurderes ikke at medføre en væsentlig negativ påvirkning på området.</p>
h) vigtige landskaber set ud fra et historisk, kulturelt eller arkæologisk synspunkt.	x	<p>Dokøen er som en del af Holmen udpeget som nationalt industriminde af Slots- og Kulturstyrelsen.</p> <p>Disse forhold bliver undersøgt og håndteret efter gældende regler.</p>