

Forslag

Rørledninger på Amager

Regionplantillæg nr. 9 til
Regionplan 2001 for Hovedstadsregionen

Retningslinier og ikke-teknisk resumé af
VVM-redegørelse



Rørledninger på Amager
Forslag til Regionplantillæg nr. 9 til
Regionplan 2001 for Hovedstadsregionen
Retningslinier og ikke-teknisk resumé af
VVM-redegørelse

Redaktion og grafisk
tilrettelæggelse Hovedstadens Udviklingsråd
Plandivisionen

Udgivet af Hovedstadens Udviklingsråd
Gl. Køge Landevej 3
2500 Valby

Telefon 36 13 14 00

e-mail hur@hur.dk

Trykning Vester Kopi

Oplag 750

Forsidefoto René Strandgaard

Kort Gengivet med Kort- og Matrikelstyrelsens
tilladelse G13-00 Copyright

ISBN 87-7971-018-2

Rørledninger på Amager

Forslag til

Regionplantillæg nr. 9 til

Regionplan 2001 for Hovedstadsregionen

Retningslinier og ikke-teknisk resumé af
VVM-redegørelse

Indholdsfortegnelse

Forord	3
Retningslinier	4
Redegørelse	5
Planforhold	5
Anden lovgivning	5
Resumé af VVM-redegørelse	6
Indledning	6
Rørledningerne	7
Konsekvenser for miljøet i anlægsfasen	9
Landskab	9
Flora og fauna	9
Trafik	9
Kulturhistoriske forhold	9
Rekreativ udnyttelse	9
Forurenet jord	10
Støj, støv og emissioner	10
Grundvand	10
Havet	10
Konsekvenser for miljøet under drift	11
Normal drift	11
Unormal drift	11
Ledninger, som tages ud af drift	12
Samlet myndighedsvurdering	13
Alternativer	14
Nul-alternativerne	14
Fravalgte alternativer	14
Bilag	17
Bilag 1: Udkast til VVM-tilladelser	18

Hovedstadens Udviklingsråd har på et møde den 30. januar besluttet at offentliggøre et forslag til regionplantillæg med tilhørende VVM-redegørelse for nye rørledninger på Amager. Det drejer sig om

- en ny ledning fra Prøvestenen til DSBs klargøringscenter ved Kastrup Lufthavn (DSB-ledningen), og
- omlægning af en del af et eksisterende ledningsanlæg fra Prøvestenen til Brændstoflageret Københavns Lufthavn I/S i Kastrup Lufthavn (BKL-ledningen).

HUR har i samarbejde med bygherrerne Brændstoflageret Københavns Lufthavn I/S (BKL) og DSB samt miljømyndighederne i Københavns Kommune og Københavns Amt udarbejdet dette forslag til regionplantillæg. Forslaget indeholder retningslinier for anlæggenes placering og udformning samt en vurdering af anlæggenes væsentligste virkninger på miljøet. Det samlede ikke-tekniske resumé er bygget på to selvstændige redegørelser for hvert projekt (disse kan fås ved henvendelse til HUR).

Offentligheden blev første gang præsenteret for projekterne i en annonce den 19. september 2001, hvorefter der var en måneds høringsperiode. Der indkom to høringssvar - fra Komitéen for Bedre Bebyggelse på Amager og fra Kastrup Broforening. Svarene indeholdt blandt andet forslag til alternativer, der er behandlet i VVM-redegørelserne.

For alle de indkomne bemærkninger er det i den såkaldte hvidbog vurderet, om de handler om forhold, som skal medtages i VVM-redegørelsen. Hvidbogen kan fås ved henvendelse til HUR. Vurderingerne af virkningerne på miljøet er foretaget i samarbejde med Københavns Kommune og Københavns Amt, som er sektormyndigheder på en række af de omhandlede områder.

Forslaget til regionplantillæg med VVM-redegørelse er i offentlig høring to måneder og bemærkninger og indsigelser skal være HUR i hænde inden den 24. april 2002. Derefter vil HUR på baggrund af de indkomne bemærkninger behandle tillægget endeligt i slutningen af maj 2002.

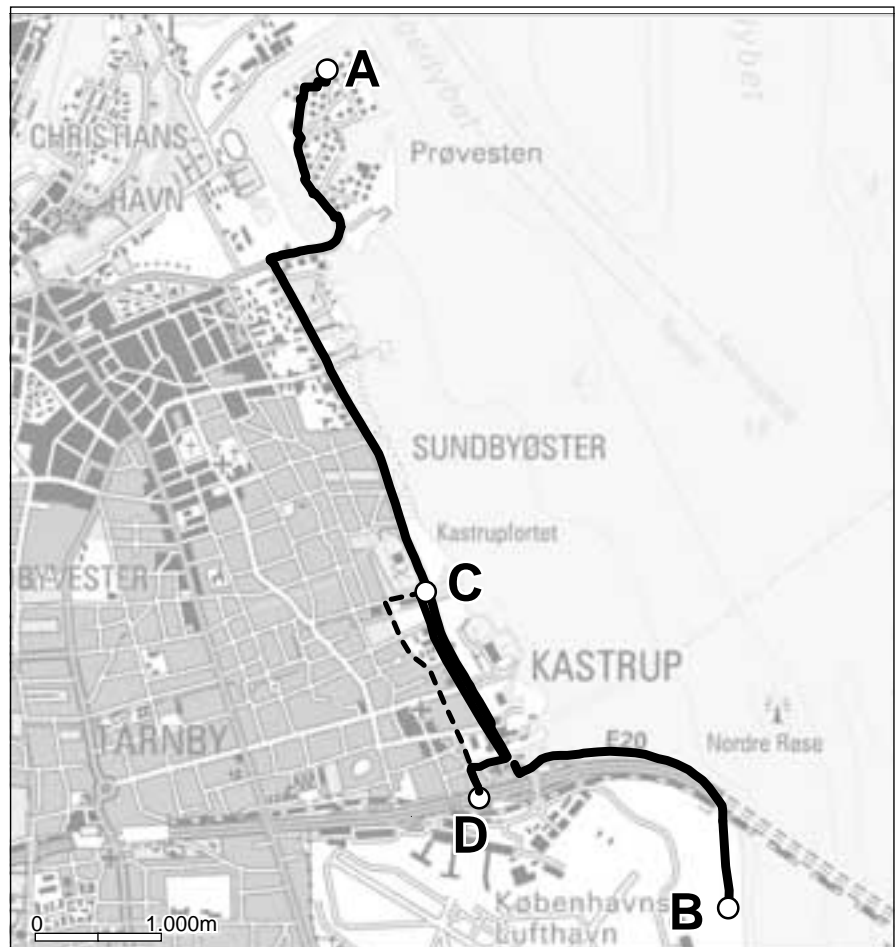
Yderligere information om projekterne kan fås hos HURs Plandivision, tlf. 36 13 18 75

Retningslinier




De eksisterende rørledninger til transport af flybrændstof fra Prøvestenen til Brændstoflageret Københavns Lufthavn I/S kan omlægges i et nyt tracé på en cirka 1,8 km lang strækning, som angivet på kortet. De eksisterende rørledninger, som erstattes af de nye, tages ud af drift.

Der kan etableres en rørledning til motordiesel fra Oiltanking Copenhagens tanke på Prøvestenen til DS-Bs Klargøringscenter ved Lufthavnen, overjordisk fra tankene til portvagten på Prøvestenen og underjordisk fra Prøvestenen til Kastrup. Linieføringen er angivet på kortet.

De miljømæssige konsekvenser ved anlæg og drift af rørledningerne skal ligge inden for de rammer, som er beskrevet i VVM-redegørelsen.



Retningsliniekort

-  **A-B** Ny ledning til motordiesel
-  **C-D** Omlægning af ledning til flybrændstof
-  Eksisterende ledning fjernes

PLANFORHOLD

Omlægning af ledningen til flybrændstof og etablering af ledningen til motordiesel er omfattet af Miljø- og Energiministeriets bekendtgørelse nr. 428 af 2. juni 1999 om supplerende regler i medfør af lov om planlægning (samlebekendtgørelsen). Derfor skal der laves et regionplantillæg med tilhørende VVM-redegørelse. Anlæggene er ikke i strid med retningslinierne i Regionplan 2001 for Hovedstadsregionen.

Hovedparten af det samlede ledningstracé mellem Prøvestenen og Lufthavnen er planlagt udført i Amager Strandvej og langs Amager Strandvejs østlige side. Hele Amager Strandpark er i regionplanen udpeget som naturområde og udgør en del af den grønne struktur i Hovedstadsregionen.

I regionplanen er der også retningslinier til beskyttelse af grundvandet. På den nordlige del af den samlede strækning til Hedegårdsvej er området udpeget som *område med begrænsede drikkevandsinteresser*, og på strækningen syd for Hedegårdsvej er området udpeget til *område med drikkevandsinteresser*. Det betyder, at der på den sydlige del skal iagttages særlige forholdsregler ved grundvandstruende aktiviteter, såsom en nedgravet brændstoffledning.

Ledningsføringen krydser grænsen mellem Københavns og Tårnby kommuner, men den er ikke i strid med de gældende kommune- og lokalplaner. Heller ikke med Tårnby Kommunes kommende planer om boligbyggeri ved Kastrup. Københavns Kommune har planer om et boligbyggeri nord for Amager Strandpark. Her fastlægges den endelige linieføring efter dialog med kommunen om placering af byggefeltet.

ANDEN LOVGIVNING

Strandbeskyttelseslinien

Størstedelen af strækningen for ledningstracéet ligger indenfor den 300 m brede strandbeskyttelseslinie (i henhold til bekendtgørelse nr. 891 af 24. september 2000 og nr. 931 af 1. september 2000 om ikrafttæden af strandbeskyttelseslinien for Københavns Kommune og Københavns Amt). Der kræves i henhold til naturbeskyttelseslovens §15 dispensation fra bestemmelserne om strandbeskyttelsen af Københavns Kommune og i Tårnby Kommune af Københavns Amt.

Fredning

Amager Strandpark er omfattet af en fredningsdeklaration af den 23. august 1969, der har til formål at bevare området som et grønt område og sikre offentlighedens adgang. Etablering af ledningerne vil ikke være i strid med fredningsbestemmelserne.

Fortidsmindebeskyttelse

Omkring Kastrup Fort er der en beskyttelseslinie på 100 m i henhold til bestemmelserne om fortidsmindebeskyttelse i naturbeskyttelseslovens §18. Anlæg af ledningerne indenfor denne beskyttelseslinie kræver dispensation fra Københavns Kommune.

Omkring Prøvestensfortet er der ligeledes en beskyttelseslinie, men der skal i denne forbindelse ikke foretages anlægsarbejder her indenfor.

Jordforureningsdepoter og forurenede jord

Der er ni grunde på strækningen langs Amager Strandvej som er kortlagte i henhold til §12 i lov om forurenede jord (nr. 370 af 02/06/1999). Miljømyndighederne skal gi-

ve tilladelse efter §8 i samme lov til ændret anvendelse af disse grunde.

Hvis der derudover stødes på forurenede jord i forbindelse med anlægsarbejderne skal det meddeles til henholdsvis Københavns Kommune og Tårnby Kommune, og jorden skal håndteres efter retningslinier aftalt med miljømyndighederne. Såfremt forurenede jord ønskes opbevaret i mellemdepot inden bortskaffelse fra området eller genanvendelse i projektet, skal der gives tilladelse til mellemdepotet efter miljøbeskyttelseslovens §19.

Museumsloven

Efter museumsloven (lov nr. 473 af 7. juni 2001) skal arbejdet standses, hvis der findes spor af fortidsminder, i det omfang arbejdet berører fortidsmindet. Derefter skal det anmeldes til henholdsvis Københavns Bymuseum eller Københavns Amts Museumsråd. Ligeledes skal fundne genstande, der ikke er danefæ, efter anmodning fra kulturministeren eller det pågældende kulturhistoriske museum afleveres til vedkommende statslige eller statsanerkendte museum, så det kommer til at indgå i museets samling. De pågældende kulturhistoriske institutioner vil få forslaget tilsendt.

Andet

I anlægsperioden skal der tages hensyn til en række forhold. Det gælder for eksempel beskyttelse af de eksisterende træer, overholdelse af grænseværdier for støj og andre emissioner samt omlægning af trafikken. Vilklarene for anlægsarbejderne skal aftales med Københavns og Tårnby kommuner. Endelig skal der indhentes en særlig tilladelse fra Københavns Lufthavne A/S til anlægsarbejdet på Kastrup Halvø.

Resumé af VVM-redegørelse

INDLEDNING

Baggrunden for den igangværende planlægning er et ønske fra Brændstoflageret Københavns Lufthavn I/S om at kunne forsyne Brændstofgården i Københavns Lufthavn med flybrændstof fra Prøvestenen - også efter nedlæggelse af ledningstraceet langs den tidligere Amagerbane pga. etablering af metroens 3. etape.

Desuden ønsker DSB at kunne forsyne sit klargøringscenter nordøst for Københavns Lufthavn med motordiesel til brug for DSBs tog via en rørledning fra Prøvestenen. Rørledningen skal erstatte den eksisterende forsyning med tankbiler.

Der er således tale om to forskellige projekter: En omlægning af flybrændstofledningen på cirka 1,8 km og etablering af en ny ledning til motordiesel på 9,4 km. Begge projekter er omfattet af punktet *rørledninger på mere en 1 km til transport af giftige, miljøfarlige eller brandfarlige væsker udenfor den pågældende virksomheds eget område* i VVM-bestemmelserne (Miljø- og Energiministeriets bekendtgørelse nr. 428 af 4. juni, bilag 1 pkt. 16b).

Derudover skal begge projekter have tilladelse fra miljømyndighederne efter miljøbeskyttelseslovens § 19 (bekendtgørelse af lov om miljøbeskyttelse af 22. september 1998). Fælles for projekterne er også, at de på strækningen langs Amager Strandvej fra Hedegårdsvej til Skøjtevej anlægges i samme tracé.

Derfor er det fundet hensigtsmæssigt at behandle begge projekter efter VVM-bestemmelserne i en fælles planproces. Begge projekter er beskrevet og vurderet under ét i det

følgende resumé på baggrund af en beskrivelse af miljøkonsekvenserne for hvert projekt, nemlig:

- VVM-redegørelse for DSB Pipeline fra Prøvestenen til Kastrup og
- VVM-redegørelse for omlægning af rørledninger, Brændstoflageret Københavns Lufthavn I/S.

Det forslag, bygherrene har peget på, er fremlagt som hovedforslaget i VVM-redegørelsen. Derudover er behandlet en række andre alternativer, som det imidlertid på et tidligt tidspunkt er fravalgt at undersøge nøjere.

RØRLEDNINGERNE

Flybrændstof til Brændstoflageret

Rørledningerne, som forsyner Brændstoflageret i Lufthavnen med flybrændstof fra olieselskabernes lagertanke på Prøvestenen, skal omlægges på en del af strækningen på grund af planerne for metroens 3. etape. De eksisterende ledninger har en længde på cirka 7 km. De to rørledningerne (en 4" og en 6" ledning) fra pumpestationen på Prøvestenen til Brændstoflagerets tankanlæg er nedgravede på hovedparten af strækningen.

Via rørledningerne modtager Brændstoflageret cirka 2.500 m³ i døgnet. Den maksimale pumpekapacitet er på 173 m³ i timen.

Omlægningen omfatter etablering af to nye 6"-rørledninger på en cirka 1,8 km lang strækning fra Hedegårdsvej til Luft-

havnen. De omlagte rørledninger føres i et tracé, der forløber som angivet på retningsliniekortet.

Den endelige placering af rørledningerne (i fortovsareal, kørebaneareal, parkareal) vil blive fastlagt i den kommende projektfase og i dialog med myndigheder, lods-ejere og ejere af eksisterende installationer i det planlagte rørtracé.

Rørene er udført i stål og samles ved svejsning, som røntgenkontrolleres. Rørene vil udvendigt være belagt med en coating af polyethylen til beskyttelse mod korrosion/tærring. Samlinger og armaturer coates ligeledes. Coatingens tæthed kontrolleres inden nedlægning og tildækning.

Desuden er etableret katodisk beskyttelse af ledningerne. Coatingen er den primære korrosionsbeskyttelse, men sker beskadigelse af coatingen vil den katodiske beskyttelse sikre, at den blottagte rørdel ikke tæres. Den katodiske beskyttelse kontrolleres to gange årligt.

Der foregår løbende lækagekontrol ved kontinuerlig overvågning af om mængden af brændstof, som pumpes ind i ledningen er den samme, som mængden af brændstof, som tappes ud af ledningen.

Systemet reagerer på lækager ned til 11 liter i minuttet for 6" rørledningen og 4 liter i minuttet for 4" ledningen, og der udløses øjeblikkelig alarm ved påvisning af en lækage, hvorefter pumperne stoppes og rørledningen afspærres.

Motordiesel til DSB

Til forsyning af DSBs tog med brændstof etableres en rørledning fra Oiltanking Copenhagen (OTC) terminal på Prøvestenen til DSBs Klargøringscenter nord-øst for Kastrup Lufthavn. Rørledningen skal erstatte den transport af motordiesel fra Prøvestenen til Klargøringscentret, som i dag finder sted med tankbiler via Amager Strandvej.

Via rørledningen kan Klargøringscentret forsynes med 360 m³ motordiesel i døgnet. Den maksimale pumpekapacitet er på 25 m³ i timen.

Rørledningen etableres som en 1,5 km lang 6"-rørledning overjordisk fra OTC's tanke til umiddelbart efter portvagten på Prøvestenen. En 4"-rørledning etableres underjordisk på en strækning af 7,9 km herfra til DSB i Kastrup. Tracéet er vist på retningsliniekortet.

På strækningen fra Prøvestenen til Hedegårdsvej anlægges rørledningen øst for og parallelt med to eksisterende rørled-

ninger til forsyningen af Københavns Lufthavn med flybrændstof. Fra Hedegårdsvej til Skøjtevej anlægges rørledningen i samme tracé som omlægningen af de to flybrændstofledninger til Københavns Lufthavn. På den resterende del af strækningen anlægges kun rørledningen for motordiesel.

Den endelige placering af rørledningerne (i fortovsareal, kørebaneareal, parkareal) vil blive fastlagt i den kommende projektfase og i dialog med myndigheder, lods-ejere og ejere af eksisterende installationer i det planlagte rørtracé.

Den overjordiske rørledning etableres som et enkelttrør-system i stål, medens den underjordiske rørledning etableres som et dobbeltrør-system med indvendigt rør af stål og udvendigt rør af epoxy samt et mellemlag af glasfiber-dug.

Stålrørene samles med svejsning, som røntgenkontrolleres. Det underjordiske stålrør vil udvendigt og under mellemlaget

af glasfiberdug være belagt med coating af polyethylen. Svejsesamlinger og armaturer coates ligeledes og belægges med glasfiberdug og epoxy. Coatingen kontrolleres inden nedlægning og tildækning.

Desuden er etableret katodisk beskyttelse af ledningen. Coatingen og epoxylaget er den primære korrosionsbeskyttelse, men sker der beskadigelse af disse lag vil den katodiske beskyttelse sikre, at det blottagte rør ikke tæres. Den katodiske beskyttelse kontrolleres to gange årligt.

Der foregår løbende lækagekontrol ved dobbeltrørssystemet med kontinuerlig overvågning af forekomsten af olie og oliedampe i mellemlaget mellem stålrøret og det ydre epoxyrør.

Systemet reagerer på under et minut, hvorefter pumperne stoppes og rørledningen afspærres med fjernbetjente afspærringsarmaturer.

Sikkerhed

Traceét må ikke bebygges. Det transporterede brændstof har en karakter, så det ved udsivning i tilfælde af utætheder på ledningerne, for eksempel forårsaget af en grave-maskine, ikke vil udvikle eksplosionsfarlige dampe, men kun kan brænde ved antændelse. Konsekvensen af et sådant uheld vil være meget lokalt afgrænset, og det er derfor ikke nødvendigt at udlægge sikkerhedszoner omkring lednings-tracéet.

Transport af brændstof i pipelines udenfor de virksomheder, som leverer og anvender brændstoffet, er ikke omfattet af bekendtgørelse nr. 106 af 1. februar 2000 om kontrol med risikoen for større uheld med farlige stoffer (risikobekendtgørelsen).

Rørledninger, som tages ud af drift

De rørledninger til flybrændstof, som tages ud af drift, tømmes og renses indvendigt. Disse rørledninger forløber primært i den nedlagte Amagerbanes tracé, på en kortere strækning nord for Hedegårdsvej i et areal mellem voldgraven omkring Kastrup Fort og skel til haveforeningen Elmely samt i haveforeningens areal (cirka 50 m). Rørledninger, der tages ud af drift, vil efter rensning blive fjernet eller afproppet/betonfyldt på kortere strækninger efter aftale med myndigheder og lods-ejer.

Ledningsgrav

Rørene udlægges i et sandlag for at sikre dem mod beskadigelse. De nedlægges i en dybde på mindst 80 cm til ledningernes overside. Som jordfyld anvendes i størst muligt omfang det opgravede materiale bortset fra de steder, hvor rørene ligger under veje, fortov eller sti. Cirka 40

cm over rørledningerne udlægges advarselsbånd. Ledningsgraven vil generelt ved jordoverfladen have en bredde af cirka 1,5 m. Befæstede arealer reetableres til samme stand som inden anlægsarbejdets påbegyndelse.

Anlægsaktiviteter

De nødvendige arbejdsarealer til brug for ledningsgrav, opgravet materiale, svejsning af rør samt arbejds kørsel vil typisk have en bredde på 7 - 8,5 meter i hele rørlægningens længde - afhænging af de lokale forhold. Desuden vil der være behov for et areal til rørlagerplads, arbejds-skure og andet materiel. For at mindske de trafikale gener, vil arbejdet blive gennemført etapevis. Opfyldning af rørgrav og rydning af arealer vil ske løbende i takt med rørdlægningens afslutning.

Anlægsperiode

Anlægsarbejdet for rørledningerne til flybrændstof forventes påbegyndt i juni 2002 med en byggeperiode på fire måneder. Anlægsarbejdet på den del af strækningen, der er fælles for de to ledninger, forventes koordineret, så de etableres samtidigt. Anlægsarbejdet for den øvrige del af rørledningerne forventes påbegyndt i oktober 2002 med en byggeperiode på seks måneder.

LANDSKAB

Amager Strandpark er omfattet af en fredning med henblik på at bevare arealet som et grønt område og sikre offentlighedens adgang til det.

På den overvejende del af den samlede strækning udføres anlægsarbejdet i offentlige veje og arealer. Således vil der ikke for rørledningerne til flybrændstof forkomme aktiviteter på privatejede arealer. Ved etablering af DSBs rørledning til motordiesel vil Sundby Sejlförening, nyttehaveerne umiddelbart syd for Sundby Sejlförening, rideskolen og den Gamle Kastrop Lystbådehavn få indskrænket råderetten over deres ejendom i anlægsperioden.

Myndighedsvurdering

Anlægsarbejderne er ikke i strid med fredningsbestemmelserne.

Selvom området er tæt på kysten og er udpeget som grønt område, har det en urban karakter og er præget af stor aktivitet, og det vurderes, at anlægsarbejderne ikke vil have nogen væsentlig betydning for landskabet.

FLORA OG FAUNA

Der findes ikke en naturlig flora i området, men en del plantede træer, der vil blive taget størst mulig hensyn til både ved detailprojektering og under anlægsarbejdet.

Da fuglelivet i området er vant til et højt niveau af menneskelig aktivitet, vil aktiviteter i forbindelse med anlæg af rørledninger antagelig ikke påvirke fuglelivet i området.

Myndighedsvurdering

Under forudsætning af at eksisterende træer så vidt muligt beskyttes i forbindelse med anlægsarbejdet, vurderes at anlægsarbejdet ik-

ke vil medføre uacceptable påvirkninger af flora og fauna.

TRAFIK

Der vil blive behov for trafikoplægninger for såvel gående som kørende trafik i de perioder, hvor der etableres rørtracé i fortov, cykelsti eller vej. På strækningen fra Alléen til Gl. Lystbådehavn etableres rørledningen i kørebanen, hvorfor trafikoplægningen her må planlægges nøje. På den resterende del af strækningen påvirkes trafikken af kørsel med entreprenørmaskiner. Da trafikbelastningen af Amager Strandvej er størst i sommerperioden planlægges ledningen på hovedparten af strækningen (den nordlige del af DSB-rørledningen) etableret udenfor denne periode.

Overkørsler til ejendomme kan kortvarigt blive afspærret. For at reducere disse gener vil rørgraven blive udført etapevis og arealerne tilfyldt og reetableret i takt med afslutning af rørdæklingsarbejdet.

Myndighedsvurdering

Det vurderes, at kørsel med entreprenørmaskiner til og fra området ikke vil få væsentlig betydning for omgivelserne, da anlægsperioden for den overvejende del af strækningen – blandt andre delen ud for Amager Strandpark - ligger udenfor sommerhalvåret, og anlægsarbejderne udføres etapevis. Hvis det er muligt bør anlægsarbejderne på den resterende del af strækningen også udføres udenfor sommerperioden.

KULTURHISTORISKE FORHOLD

Der er omkring Amager Strand gjort fund fra stenalderboplader, som peger på store arkæologiske interesser i området. Hvis der gøres fund under arbejdet, skal dette meldes til Københavns Bymuseum el-

ler Københavns Amts Museumsråd, hvorefter det vil blive aftalt hvilke hensyn, der skal tages til de arkæologiske interesser.

En del af linieføringen for de nye rørledninger samt de rørdæklinger, som tages ud af drift ligger inden for fortidsmindebeskyttelseslinien for Kastrop Fort. Derfor skal der søges dispensation til ændring af tilstanden her indenfor hos Københavns Kommune.

Myndighedsvurdering

Det forventes, at projektet ikke får nogle virkninger på kulturhistoriske forhold, som ikke kan reguleres via anden lovgivning, jævnfør ovenstående.

REKREATIV UDNYTTELSE

Anlægsarbejderne forventes ikke at hindre offentlighedens adgang til de rekreative områder, men de vil besværliggøre adgangen på grund af afspærringer og gravearbejder. Der vil blive sikret overkørsler over rørgraven på steder, hvor det er nødvendigt.

Af hensyn til metroens tidsplan er omlægningen af rørledninger til flybrændstof planlagt gennemført i perioden juni - oktober 2002. Hvis ændringer i metroens tidsplan gør det muligt, vil omlægningen blive udsendt til perioden august - december 2002, det vil sige til en periode, hvor der foregår mindre fritidsaktivitet i området. På den øvrige del af den samlede strækning udføres anlægsarbejderne uden for sommerhalvåret, når den rekreative udnyttelse er mindst intens.

På rideskolen ligger linieføringen for DSBs rørledning tæt på ridebanen. Anlægsarbejdet vil muligvis bevirke, at rideaktiviteter tæt på anlægsarbejdet må indstilles i perio-

den. Derfor vil anlægsperioden ud for rideskolen blive begrænset mest muligt, og rideskolen vil blive orienteret i god tid om anlægsperioden.

Myndighedsvurdering

Under iagttagelse af de foranstaltninger, der iværksættes for at minimere generne fra anlægsarbejderne, vurderes disse ikke at have nogen væsentlig virkning på den rekreative udnyttelse af arealerne omkring ledningstracéet.

FORURENET JORD

Linieføringen sker gennem områder, hvor der forventes forekomster af forurenede jord. Den udgravede jord vil i videst muligt omfang blive tilbagefyldt i ledningsgraven, så det kun er en mindre mængde overskudsjord, der må bortskaffes. Håndtering af forurenede jord - herunder eventuel mellemdeponering - sker i samarbejde med og efter anvisning fra de relevante myndigheder i de to kommuner, rørledningerne gennemløber. Passage af arealer, som er kortlagte efter forureningsloven, vil ske efter anvisning fra miljømøndighederne. Der vil blive stillet krav til entreprenører om, at gældende myndighedsbestemmelser om brug af værnemidler under arbejder i forurenede jord skal overholdes.

Myndighedsvurdering

Der bør så tidligt som muligt i forløbet udarbejdes en plan for mellemdeponering og tilbagefyldning af jorden, så miljømyndighederne kan give de fornødne tilladelser. Under disse forudsætninger vurderes det, at forurenede jord ikke vil udgøre nogen væsentlig virkning på miljøet.

STØJ, STØV OG EMISSIONER

Gennemførelse af anlægsarbejderne vil medføre støj fra diverse entreprenørmateriel. Brugen af materiel vil variere afhængig af rørtracéets placering, men der vil blive benyttet gravemaskine, lastbiler, traktorer, asfalkærer, asfalttromle, pladevibrator og kompressor. Materiellet er ikke til stadighed i brug samtidigt, og en del materiel vil kun blive benyttet lejlighedsvis.

En stor del af tracéet forløber langs Amager Strandvej, hvor støjbelastningen fra trafikken er stor. Støjbelastningen fra anlægsarbejdet forventes at blive 70 dB (med en ubestemthed på +/- 5 dB). Anlægsaktiviteterne vil foregå på hverdage i tidsrummet 7⁰⁰ - 16⁰⁰. Støjbelastningen fra anlægsarbejdet vil blive begrænset mest muligt og som minimum overholde de vejledende grænseværdi for støj mandag - fredag kl. 7⁰⁰ - 18⁰⁰ på 70 dB(A).

Der vil fra anlægsområdet kunne forekomme støv i forbindelse med gravearbejde, jordtransport og oplag af jord langs ledningsgraven. Støvgener forventes at kunne reduceres ved jævnlig rengøring af befæstede arealer samt vanding af håndteret jord og oplag af jord i tørre perioder.

Det benyttede entreprenørmateriel vil medføre nogen emission men i en størrelsesorden, der sammenlignet med emissionen fra områdets normale trafik er af en beskeden størrelse (det er beregnet at emissioner fra entreprenørmateriel i forbindelse med anlæggelse af DSB- ledningen med hensyn til kvælstofoxider (NO_x) giver et samlet bidrag på 0,6 procent i forhold til den samlede udledning af NO_x fra trafikken på Amager Strandvej).

Myndighedsvurdering

Når anlægsarbejdet udføres som beskrevet vurderes det, at det ikke vil udgøre nogen væsentlig miljøpåvirkning. Det er op til entreprenørerne at finde metoder, der sikrer, at de af kommunerne fastsatte grænseværdier overholdes. Det benyttede entreprenørmateriel vil medføre øget emission til omgivelserne. Det er imidlertid af en størrelsesorden, som vurderes ikke at give anledning til en væsentlig miljøpåvirkning

GRUNDVAND

Det forventes ikke, at der under anlægsarbejdet skal håndteres sekundært grundvand i væsentligt omfang, idet anlægsdybden er begrænset. Vand i ledningsudgravningerne vil i nødvendigt omfang blive oppumpet og tilledt kloakkerne i området efter anvisning fra henholdsvis Tårnby og Københavns kommuner.

Det primære grundvandsmagasin vil ikke blive berørt af anlægsarbejderne

Myndighedsvurdering

Det vurderes, at anlægsarbejdet ikke vil give anledning til en væsentlig påvirkning af grundvandet.

HAVET

Anlægsarbejderne vil ikke berøre havet.

Myndighedsvurdering

Det vurderes, at anlægsarbejderne ikke vil give anledning til påvirkning af havet.

NORMAL DRIFT

Ved normal drift af rørledningerne er ledningerne tætte.

Tracéet til rørledningerne må ikke bebygges. For omlægningen af rørledningerne til flybrændstof gælder, at de forløber i offentlige arealer, hvor der ikke forventes at skulle bygges. Begrænsninger med hensyn til fremtidig bebyggelse og beplantning i tracéet vil derfor ikke blive aktuelt. Da der i forvejen i tracéet for DSB-ledningen er etableret diverse ledninger og kabler, som kræver, at der ikke etableres bygninger i tracéet, vil etablering af DSB-ledningen i det påtænkte tracé ikke have nogen betydning i forhold til deklaration om ingen fremtidig bebyggelse i tracéet.

Myndighedsvurdering

Det vurderes, at projektet ikke vil medføre miljøeffekter, der har nogen væsentlig betydning for de socioøkonomiske forhold. Det vurderes desuden, at ledningerne ved normal drift ikke vil give anledning til påvirkning af miljøet udover de nedenfor nævnte.

Trafik, støj og emissioner

Etablering af DSB-rørledningen vil få en positiv effekt på trafikmiljøet ved ophør af tankvognstransport af brændstof. Det vil forbedre trafiksikkerheden på Amager Strandvej og mindske slitage af vejen. Anlægget vil også øge forsyningssikkerheden af motordiesel til Klargøringscentret.

Ophør af transport til DSB af motordiesel i tankbiler vil give reducerede emissioner til luften langs Amager Strandvej.

Myndighedsvurdering

Det vurderes, at ophør af den transport af motordiesel, som i dag fore-

går med 15-20 tanktransporter i døgnet via Amager Strandvej, har en positiv virkning på trafiksikkerhed og -belastning. Ligeledes vurderes ophør af tanktransporten af motordiesel at give en reduktion af emissioner til luften og dermed en positiv virkning på miljøet. Det samme gælder for støj.

UNORMAL DRIFT

Hvis der forekommer utætheder, for eksempel ved tæring eller ved at ledningen udsættes for uheld, kan der forekomme udsivning af brændstof til omgivelserne med mulighed for påvirkning af grundvandet, havet, flora og fauna.

Ledningerne er udført med en række foranstaltninger til undgåelse af utætheder, herunder:

- høje krav til kvalitet af materialer og til udførelse af arbejderne
- ledningerne lægges i stenfrit sand, så de ikke beskadiges af fyldmaterialerne
- stor jorddækning over rørene og advarselsbånd til minimering af risiko for utætheder opstået ved tredjemand's arbejde i nærheden
- tykke rør, som altid er væskefyldt, og der er ingen vand i brændstoffet (det betyder at der ikke er ilt tilstede, som kan nære korrosion på rørenes inderside)
- beskyttelse mod korrosion ved udvendig coating og katodisk beskyttelse
- avancerede styre- og overvågningsystemer

Til at kontrollere ledningernes tæthed gennemføres en række kontrolforanstaltninger:

- trykprøvning af ledningerne

- på BKL-ledningen kontrolleres, at mængden af brændstof, som pumpes ind i ledningen, er den samme som mængden af brændstof, som tappes ud af ledningen
- på DSB-ledningen kontrolleres løbende, at der ikke er brændstof eller brændstofdampe mellem den ydre coating og stålrøret.

Der vil i de tilladelser, som Københavns Kommune og Københavns Amt skal meddele efter § 19 i miljøbeskyttelsesloven, blive stillet en række vilkår til sikring af, at ledningerne etableres i overensstemmelse med projektet, og at kontrollen gennemføres som nævnt. For BKL-ledningen vil blive blandt andet stillet vilkår om at foretage tæthedskontrol ved trykprøvning af ledningerne seks gange om året og for DSB-ledningen to gange om året.

Myndighedsvurdering

Med de beskrevne afværgende foranstaltninger, rørledningerne etableres med, vurderes det, at risikoen for at der opstår en lækage eller et brud på rørledningerne med heraf følgende udsivning af brændstof er meget lille. Med de beskrevne kontrolforanstaltninger vurderes det, at en eventuel lækage vil blive detekteret meget hurtigt, så mængden af udsivende brændstof vil blive begrænset.

Nedsivende forurening til det primære grundvandsmagasin kan medføre en forurening af grundvandet, men det vurderes, at der ikke er risiko for påvirkning af drikkevandsindvindingerne i Tårnby Kommune, fordi en forureningsfane opfanges af grundvandsænkningen for kystanlæggene til Øresundsforbindelsen.

Udsivende forurening til omgivelserne vurderes at få begrænset effekt på såvel flora som fauna i området, idet der er tale om plantet og anlagt vegetation, som vil kunne reetableres.

Sker der i forbindelse med DSB-rørledningen et ledningsbrud på Prøvestensbroen vil der være risiko for, at det marine miljø bliver påvirket, herunder ålegræsbelte, bundfaunaen og fiskeyngelbestanden syd for Prøvestenen. Det drejer sig om maksimalt cirka 100 m³ olie. Det vurderes imidlertid, at brændstoffet vil lægge sig i vandoverfladen og blive ført væk/fordampe, inden det vil forurene ålegræsset og bundfaunaen.

LEDNINGER SOM TAGES UD AF DRIFT

Den del af flybrændstof-ledningen, der udgår af drift, vil blive tømt for flybrændstof og skyllet med vand, som vil blive behandlet efter gældende forskrifter. Herefter opgraves ledningerne eller fyldes med beton på kortere strækninger. Hvis de opgraves, vil arealet efter opgravningen blive reetableret.

Myndighedsvurdering

Det vurderes, at de ledninger, der tages ud af drift med iværksættelse af de beskrevne foranstaltninger, ikke vil give anledning til væsentlige virkninger på miljøet.

Når anlægsarbejdet udføres som beskrevet, vurderes det, at det ikke vil udgøre nogen væsentlig påvirkning af landskabet, de rekreative interesser, kulturhistorien, flora og fauna, trafikken eller socioøkonomiske forhold. Der vil ej heller være væsentlige virkninger på miljøet som følge af påvirkning af hav og grundvand, forurenede jord, luftforurening, støv, støjbelastning eller andet.

Endvidere vurderes det, at de eksisterende træer i vid udstrækning kan beskyttes, og at det af hensyn til de rekreative interesser er muligt at planlægge anlægsarbejderne, så de i vid udstrækning kan udføres udenfor sommerperioden.

Det forudsættes, at der så tidligt som muligt i forløbet udarbejdes en plan for mellemdeponering og tilbagefyldning af jorden, så miljømyndigheden kan udarbejde de fornødne tilladelser.

Ved normal drift af rørledningerne vurderes det, at de ikke vil have nogen negative virkninger på miljøet, og at der vil være en positiv miljøpåvirkning ved ophør af den nuværende transport med tankbiler til DSBs klargøringscenter.

Ved unormal drift (det vil sige hvis der opstår en lækage eller et brud på ledningen) kan det ikke udelukkes, at der kan ske en påvirkning af omgivelserne ved udsivning af brændstof.

Når rørledningerne etableres med de beskrevne afværgende foranstaltninger, vurderes det dog, at risikoen for, at der opstår en lækage eller et brud på rørledningerne er meget lille. Med de beskrevne kontrolforanstaltninger vurderes det desuden, at en eventuel lækage vil

blive detekteret meget hurtigt, så mængden af udsivende brændstof vil blive begrænset. Endvidere vurderes at en eventuel udsivning til grundvandet ikke vil påvirke drikkevandsinteresser i området.

Samlet vurderes det derfor, at risikoen for udsivning af brændstof fra ledningerne er meget begrænset. Endvidere vurderes det, at risikoen for at en eventuel udsivning af brændstof fra ledningerne vil kunne påvirke grundvandet, havet, faunaen og floraen væsentligt er meget begrænset.

Dette er lagt til grund for VVM-tilladelsen og de tilladelser, miljømyndighederne er indstillet på at meddele efter § 19 i miljøbeskyttelsesloven.

DSB og Brændstoflageret har hver især inden de lagde sig fast på hovedforslaget undersøgt en række alternativer. Der er endvidere peget på alternativer både med hensyn til teknologi og linieføring i høringsfasen. Nogle af alternativerne kan ikke gennemføres af åbenlyse grunde, og andre vil ikke have miljømæssige fordele i forhold til de forslag, som bygherrerne ønsker fremmet. Dette, sammenholdt med det forhold, at der ikke er væsentlige miljømæssige virkninger ved hovedforslaget er baggrunden for, at der ikke er fremlagt alternativer i forslaget. Nedenfor er nul-alternativerne og de undersøgte og fravalgte alternativer beskrevet og vurderet.

NUL-ALTERNATIVER

Fortsat transport i tankbiler langs Amager Strandvej (DSB-ledningen).

Hvis der ikke iværksættes alternativ transportmulighed for motordiesel til Klargøringscentret, vil transporten skulle fortsætte med tankbiler ad Amager Strandvej, som den gør i dag.

Transport i tankbiler vil give en fortsat trafikbelastning samt fortsat påvirkning af trafikikkerheden på Amager Strandvej, som i dag er stærkt trafikeret. Endvidere udgør påfyldning af tankbiler på Prøvestenen og påfyldning af tanke ved Klargøringscentret en risiko for spild af motordiesel med heraf følgende risiko for forurening af omgivelserne. Transport af motordiesel i tankbil medfører også risiko for udslip i forbindelse med trafikuheld, hvor dieselen kan bryde i brand.

Med hensyn til udledning (emmission) til luften af kuldioxid (CO₂), kvælstofoxider (NO_x) og svovldioxid (SO₂) vil tankvognskørsel bidrage med henholdsvis 0,7 procent, 1,2

procent og 2,5 procent af den samlede trafik på Amager Strandvej pr. døgn. Dette skal ses i sammenhæng med, at det er Københavns Kommunes overordnede målsætning at begrænse trafikens energiforbrug og udslip af disse stoffer.

Endelig vil transport i tankbil medføre slitage på vejbelægningen på Amager Strandvej.

Afbrydelse af forsyning med flybrændstof til Lufthavnen (BKL-ledningen).

Hvis der ikke foretages en omlægning af brændstofledningerne, som skal fjernes fra den nuværende placering på den kommende metros areal, vil forsyningen af brændstof til lufthavnen via rørledningen stoppe. Der er således i denne situation ikke noget egentligt nul-alternativ. Det vil kunne blive nødvendigt at transportere brændstoffet med tankvogne, indtil der findes en anden løsning, hvis ikke det fremlagte forslag til omlægning gennemføres.

FRAVALGTE ALTERANTIVER

Tracé langs Alléen, Kastruplundgade og Kastruplundgade-tunnelen. (DSB-ledningen).

Mulighederne for et ledningstracé via Alléen, Kastruplundgade og Kastruplundgade-tunnelen langs/i godsbanelegemet til en planlagt DSB-vej og videre heri til Klargøringscentret er undersøgt som et alternativ til ledningsføringen i Amager Strandvej på en strækning af 2-300 m i den sydlige ende mod Kastrup. På denne strækning ligger i forvejen en række andre kabler og rørledninger, som vanskeliggør en linieføring her.

Da der imidlertid foreligger planer om etablering af en station i tracéet langs godsbanelegemet, og da det kan være vanskeligt at etablere en

rørledning langs/i godsbanelegemet på grund af Banestyrelsens egne kabler mv., er dette alternativ fravalgt.

Søledning fra Prøvestenen til Lufthavnen (DSB-ledningen).

Af samme grund som ovenfor samt for at minimere påvirkninger af trafik og rekreative interesser i anlægsperioden har DSB overvejet etablering af rørledningen som en søledning. Der er endvidere i den første høringsrunde peget på dette alternativ.

Der er imidlertid en række vanskeligheder ved etablering af en søledning i forhold til en ledning på land. Det vil generelt være betydeligt mere ressourcekrævende. Der skal anvendes store og specialbyggede fartøjer til gravning af traceet på havbunden såvel som til nedlægning af rørledningen, hvor anlæg af rørledningen på land sker med langt mindre maskiner. Dette betyder, at emissionen fra maskinerne og dermed udslippet af kuldioxid (CO₂) og kvælstofoxider (NO_x) mv. i anlægsfasen vil blive betydeligt større ved etablering af en søledning.

Gravning på havbunden vil endvidere resultere i en forstyrrelse af dyre- og plantelivet i tracéet, og dyre- og plantelivet i et større område kan påvirkes ved, at der på grund af strømforholdene vil ske en spredning af det opgravede materiale.

Ved drift vil risiko for beskadigelse af en søledning være større end for en landleddning. Selvom ledningen graves ned i bunden, vil der altid være en risiko for påsejling eller beskadigelse med ankere. En lækage i en søledning vil få stor negativ effekt på plante- og dyrelivet og vil endvidere skabe store problemer

på den nærliggende badestrand. En større lækage på en landledning vil forurene noget jord, som efterfølgende kan fjernes, og der vil ikke være den samme risiko for en negativ effekt på dyr og planter. En eventuel lækage, registreret gennem lækagesporingssystemet, vil hurtigt kunne repareres på landjorden. Ligger ledningen nedgravet i havbunden vil der gå længere tid inden en lækage kan udbedres.

Ud fra en samlet vurdering har bygherre fravalgt dette alternativ.

Etablering af tankanlæg ved Lufthavnen (DSB-ledningen).

Af hensyn til de tidligere nævnte "pladsforhold" på en del af Amager Strandvej samt for at minimere påvirkninger af trafik og rekreative interesser i anlægsperioden, har DSB overvejet etablering af et tankanlæg tættere på anvendelsesstedet. Det er også peget på dette alternativ i den første høringsfase.

Et tankanlæg tættere på anvendelsesstedet vil som minimum kræve etablering af et tankanlæg af samme størrelsesorden som de to tanke på Prøvestenen (2 x 4.000 m³). Dette giver et større nyanlæg i stedet for, at man som ved den foreslåede løsning benytter eksisterende lagertanke. Desuden skal der etableres en anløbsplads med tankningsfaciliteter cirka 200 m ud fra kysten for at nå ud på tilstrækkelig vanddybde (cirka 8 m) for anløb med tankskibe. Under anlægsarbejdet vil det medføre en risiko for forstyrrelse af dyre- og plantelivet på havbunden ud for Klargøringscentret.

Et tankningsanlæg ud for Klargøringscentret giver risiko for spild til vandområdet ud for Klargøringscentret samt oplagring af større

mængder olie. I dag er al tankning til København samlet på Prøvestenen, så risikoen for spild og påvirkning af vandområdet omkring tankningsstedet er samlet på et sted. Dette vil i så tilfælde blive ændret med mulighed for påvirkning af endnu et vandområde.

Det er endvidere tvivlsomt, om et tankanlæg overhovedet kan etableres ved Klargøringscentret af hensyn til flytrafikken.

Ud fra en samlet vurdering har bygherre fravalgt dette alternativ.

Omlægning af rørledninger i metrotracéet (BKL-ledningen).

Brændstoflageret har undersøgt mulighederne for at omlægge rørledningerne til flybrændstof i metrotracéet med en anden placering end den nuværende.

Brændstoflageret har fravalgt denne løsning blandt andet fordi det af hensyn til opretholdelse af en stabil forsyning af flybrændstof til lufthavnen er vigtigt, at omlægningen af brændstofrørene afsluttes, før metroarbejdet påbegyndes i marken (måske primo oktober 2002). Det har på basis af det tilgængelige (foreløbige) projektmateriale for metroen ikke været muligt at fastlægge et endeligt rørtracé for ledningen. Endelig kan der være en risiko for at brændstofledningerne under arbejdet med metro-opførelsen vil blive skadet, eventuelt med utæthed og forsyningsstop til følge.

Ud fra en samlet vurdering har bygherre fravalgt dette alternativ.

Omlægning af rørledninger i tracé vest for banearealet. (BKL-ledningen).

Brændstoflageret har undersøgt muligheden for at omlægge rørled-

ningerne til et tracé med forløb i Hedegårdsvej, Nordmarksvej, Allen og Kastruplundgade. Tårnby kommune vil imidlertid ikke tillade dette rørtracé, da det primært forløber gennem boligområder.

Bygherre har derfor fravalgt dette alternativ.

Etablering af dobbelt-rør til flybrændstof (BKL-ledningen).

Det er i den første høringsrunde foreslået at benytte dobbeltrør af den type, som benyttes på servicestationer. Dette dobbeltrørsystem er hidtil ikke benyttet til pipelines, og systemet er kun udviklet i dimensioner op til 3". Derfor kan det ikke benyttes til omlægningen af Brændstoflagerets to 6" rørledninger.

Brændstoflageret har i stedet vurderet, om rørledningerne kan lægges i foringsrør, så man på den måde etablerer et dobbelt rørsystem (en type pipelines, der ikke er etableret i Danmark i dag). Dette vil kræve, at der som ydre rør benyttes rør med en dimension på 10" for at muliggøre placering af et indvendigt 6" rør, uden at beskadige dette.

Etableringen af et dobbeltrør af denne type medfører en række vanskeligheder i forhold til enkelttrørs-løsningen:

- der skal etableres en væsentlig større udgravning for at kunne placere to 10" rørledninger
- der skal etableres et antal samlebrønde på ledningsstrækningen. Rørledningerne skal have et veldefineret fald mod disse brønde, så brændstof fra et utæt produktør vil blive ledt til en brønd, hvor det kan detekteres. Der må forudses en relativ stor mængde over- og underføringer af eksisterende ledninger, elkab

ler, kloaker m.v. og dermed krav til et stort antal samlebrønde/dybdepunktsbrønde. Det store antal brønde vil komplicere systemet og i et vist omfang reducere driftssikkerheden

- det er teknisk kompliceret at etablere bøjninger og knæk på rørledningerne. Da der skal tages hensyn til bestående ledninger, elkabler, kloaker og så videre må der forudses mange bøjninger på rørledningerne
- det vil være vanskeligt at gennemføre en effektiv kontrol af det udførte svejsearbejde
- det vil være vanskeligt at gennemføre en korrosionsbeskyttelse af både indre og ydre rør. De yderste rør kan katodisk beskyttes, men i mellemrummet mellem rørene vil være en fugtig og ilttholdig atmosfære, som kan medføre korrosion på begge rør.

Dette uprøvede dobbeltrørsystem vil medføre mange tekniske vanskeligheder og en væsentlig meromkostning, uden der med sikkerhed opnås fordele i forhold til etablering af enkeltrør efter kendte og afprøvede metoder hvad angår fremstilling, korrosionsbeskyttelse og sikring.

På den baggrund har bygherre fravalgt dette alternativ.

Transport i tankbiler (BKL-ledningen).

Brændstoflageret har lavet beregninger over det antal tankbiler, der skal være i drift, hvis transport af flybrændstof mellem lagertankene på Prøvestenen og Brændstoflagerets tanke i lufthavnen skal ske med tankbiler. Ud fra et døgnforbrug på 2.500 - 3.000 m³ flybrændstof og kørsel med tankbiler med lastevolumen på 30 - 35 m³ vil der hvert døgn skulle transporteres 75 -100

læs. Dette vil kræve mindst syv tankbiler og 40 chauffører i konstant drift året rundt.

Ulemperne ved denne transport er mange: Stærkt forøget trafikbelastning gennem et rekreativt område, stor slitage på vejenes belægnings, risiko for trafikuheld med personskade og forurening til følge, risiko for spild/forurening ved læsning af biler på Prøvestenen og aflæsning i lufthavnen samt væsentlige emissioner til luften.

Ud fra en samlet vurdering har bygherre fravalgt dette alternativ.

Myndighedsvurdering

Nul-alternativet for BKL-anlægget er ikke aktuelt, idet ledningsstrækningen nødvendigvis skal flyttes af hensyn til anlæg af metroen.

Nul-alternativet for DSB-ledningen vurderes at være mere miljøbelastende end bygherrens hovedalternativ på grund af lastbiltransporten.

Om de øvrige beskrevne alternativer vurderes, at de ud fra de givne oplysninger samlet set indebærer virkninger på miljøet, som ikke er mindre end de virkninger, som bygherrenes hovedforslag indebærer. Derfor vurderes, at hovedalternativerne - alene ud fra en miljømæssig vurdering - er bedre.

Bilag 1: Udkast til VVM-tilladelser

DSB's Klargøringscenter

UDKAST

VVM-tilladelse til etablering af rørledninger til motordiesel på Amager

4. januar 2002

DSB har ved OBP Consult anmodet HUR om at tilvejebringe det planmæssige grundlag for etablering af en rørledning til motordiesel på en strækning af ca. 9,4 kilometer mellem et lager på Prøvestenen og DSB's klargøringscenter ved Lufthavnen.

HUR vedtog på møde den xx.xx.02 endeligt tillæg nr. 9 til Regionplan 2001 for Hovedstadsregionen "rørledninger på Amager". På mødet blev det ligeledes besluttet at meddele DSB en VVM-tilladelse i henhold til Bekendtgørelse nr. 428 af 2. juni 1999 om supplerende regler i medfør af lov om planlægning, § 8, til at etablere en rørledning til motordiesel på den strækning, som angivet i regionplantillægget.

Etablering af rørledningen til motordiesel skal ske i overensstemmelse med retningslinierne i tillæg nr. 9 til Regionplan 2001 for Hovedstadsregionen.

Der gøres opmærksom på, at DSB tillige skal indhente tilladelser i henhold til anden lovgivning, bl.a. miljøbeskyttelseslovens § 19, jf. bekendtgørelse nr. 698 af 22. september 1998 om indretning, etablering og drift af olie-tanke, rørsystemer og pipelines.

VVM-tilladelsen vil blive offentliggjort sammen med bekendtgørelsen om den endelige vedtagelse af regionplanretningslinierne.

VVM-tilladelsen kan påklages til Naturklagenævnet, Frederiksborggade 15, 1360 København K inden fire uger efter offentliggørelsen.

Venlig hilsen

Brændstoflageret Københavns Lufthavn I/S
Brændstofgården
København Lufthavn
Postboks 114
2770 Kastrup

UDKAST

VVM-tilladelse til omlægning af rørledninger til flybrændstof på Amager

4. januar 2002

Brændstoflageret Københavns Lufthavn I/S har anmodet HUR om at tilvejebringe det planmæssige grundlag for omlægning af rørledningerne til flybrændstof på en strækning af ca. 1,8 kilometer mellem Hedegårdsvej og Lufthavnen.

HUR vedtog på møde den xx.xx.02 endeligt tillæg nr. 9 til Regionplan 2001 for Hovedstadsregionen "rørledninger på Amager". På mødet blev det ligeledes besluttet at meddele Brændstoflageret Københavns Lufthavn I/S VVM-tilladelse i henhold til Bekendtgørelse nr. 428 af 2. juni 1999 om supplerende regler i medfør af lov om planlægning, § 8, til at omlægge rørledningen til flybrændstof på den strækning som er angivet i regionplantillæget.

Omlægningen af rørledningerne til flybrændstof skal ske i overensstemmelse med retningslinierne i tillæg nr. 9 til Regionplan 2001 for Hovedstadsregionen.

Der gøres opmærksom på, at Brændstoflageret Københavns Lufthavn I/S tillige skal indhente tilladelser i henhold til anden lovgivning, bl.a. miljøbeskyttelseslovens § 19, jf. bekendtgørelse nr. 698 af 22. september 1998 om indretning, etablering og drift af olietanke, rørsystemer og pipelines.

VVM-tilladelsen vil blive offentliggjort sammen med bekendtgørelsen om den endelige vedtagelse af regionplanretningslinierne.

VVM-tilladelsen kan påklages til Naturklagenævnet, Frederiksborggade 15, 1360 København K inden fire uger efter offentliggørelsen.

Venlig hilsen

ISBN nr. 87-7971-018-2

