



§ 25 tilladelse

DSB VÆRKSTED VED
LOGISTIKPARKEN,
AARHUS

UDKAST

Indhold

UDKAST § 25-tilladelse til DSB værksted ved Logistikparken, Aarhus	4
1. Afgørelse	4
1.1 Baggrund	5
2. Beskrivelse af projektet	5
2.1 Projektets placering	5
2.2 Projektets anlæg	6
2.3 Anlægsfasen	6
2.3.1 Arbejdets varighed	7
2.4 Driftsfasen	7
2.4.1 Værksted	7
2.4.2 Komponentværksted	7
2.4.3 Bygning til hjulafretning	7
2.4.4 Opstillingsområde	7
2.4.5 Øvrige arealer	8
2.4.6 Anvendelse og opbevaring af kemikalier	8
2.4.7 Afledning af overfladevand	8
3. Offentlig høring	8
3.1 Resume af høringssvar	8
3.2 Høringens indflydelse på afgørelsen	8
4. Vilkår for tilladelse	8
5. Begrundelse for afgørelsen	10
5.1 Støj og vibrationer	10
5.1.1 Støj fra anlægsaktiviteterne	10
5.1.2 Støj i driftsfasen	11
5.1.3 Vibrationer	12
5.1.4 Kumulative påvirkninger	12
5.2 Trafik	12
5.2.1 Anlægsfasen	12
5.2.2 Driftsfasen	12
5.2.3 Kumulative påvirkninger	13
5.3 Natura 2000-områder og beskyttede arter	13
5.3.1 Beskyttede arter	15
5.4 Beskyttet natur	17
5.5 Overfladevand	17
5.5.1 Afvanding af projektområdet i anlægsfasen	18
5.5.2 Afvanding af projektområdet i driftsfasen	18
5.6 Grundvand og drikkevand	19
5.7 Landskab og visuelle påvirkninger	20
5.7.1 Anlægsfasen	20
5.7.2 Driftsfasen	21
5.7.3 Lyspåvirkning	21
5.8 Ressourcer	21
5.9 Affald	22
5.10 Luft og klima	22
5.10.1 Emissioner	22

5.10.2	Støv	23
5.10.3	Klimapåvirkning	23
5.11	Alternativer	24
5.12	Samlet konklusion	24
6.	Overvågning	24
7.	Offentliggørelse	25
8.	Klagevejledning	25

BILAGSOVERSIGT

Bilag 1	Miljøkonsekvensrapport
Bilag 2	Resume af høringsvar

UDKAST

UDKAST § 25-tilladelse til DSB værksted ved Logistikparken, Aarhus

1. Afgørelse

Bygherre har jf. § 18, stk. 2 i miljøvurderingsloven anmodet om, at projektet, der er omfattet af bilag 2, stk. 10a, skal undergå en miljøvurdering.

Miljøstyrelsen meddeler hermed tilladelse efter miljøvurderingslovens¹ § 25 stk. 1 til DSB værksted ved Logistikparken, Årslev i Aarhus Kommune.

Tilladelsen meddeles til DSB, der er bygherre for projektet. Tilladelsen meddeles på vilkårene, der fremgår af nærværende afgørelses afsnit 4.

Myndighedskompetencen for miljøvurderingen af projektet er delt mellem Miljøstyrelsen og Trafikstyrelsen, hvor Miljøstyrelsen er myndighed for bygninger, værksted, vaskehal mm. og Trafikstyrelsen er myndighed for spor, køreledninger, broer og andre konstruktioner i tilknytning til banen. Miljøstyrelsen er myndighed for miljøvurderingsprocessen, jf. miljøvurderingsbekendtgørelsens § 3, stk. 1, nr. 1², idet DSB er bygherre for projektet. Trafikstyrelsen er jf. § 38a i lov om ændring af lov om offentlige veje m.v., jernbaneloven og forskellige andre love (lov nr. 658 af 08/08/2016) miljøvurderingsmyndighed, når Banedanmark skal etablere, udvide eller foretage ændringer i statslige jernbaneanlæg og dertil knyttede projekter.

Det er en forudsætning for tilladelsen, at DSB etablerer og driver projektet inden for de fysiske og miljømæssige rammer og forudsætninger, der fremgår af miljøkonsekvensrapporten. Endvidere skal vilkårene i nærværende tilladelse overholdes.

Tilladelsen meddeles på baggrund af bygherres offentliggjorte miljøkonsekvensrapport og resultater af de høringer, der er foretaget.

§ 25 tilladelsen meddeles på baggrund af:

- DSB's ansøgning af 1. februar 2018.
- Høringssvar modtaget i forbindelse med de offentlige høringer afholdt i perioderne 13. november til 4. december 2019 samt 17. december 2021-18. februar 2022.
- DSB's miljøkonsekvensrapport af 15. december 2021.
- DSB's supplerende oplysninger til høringssvar modtaget i 2. offentlighedsfase afholdt i perioden 17. december 2021 – 18. februar 2022.
- Aarhus Kommunes lokalplan nr. 1142 samt Tillæg nr. 88 til kommuneplan 2017 gældende for projektområdet.

¹ LBK nr. 1976 af 27/10/2021 om miljøvurdering af planer og programmer og af konkrete projekter (VVM) (Miljøvurderingsloven).

² BEK nr. 1376 af 21/06/2021 om miljøvurdering af planer og programmer og af konkrete projekter (miljøvurderingsbekendtgørelsen).

- Tilladelse til fravigelse af miljømål efter § 4 i bekendtgørelse om miljømål, Miljøstyrelsen den 25. august 2021.
- Aarhus Kommunes **udkast** til udledningstilladelse til Aarhus Vand A/S til udledning af overfladevand til Voldbæk i udløb MU92 for driftsfasen **af den 13. december 2021**.
- Aarhus Kommunes **udkast** til udledningstilladelser til Aarhus Vand A/S til udledning af overfladevand til Årslev Bæk i udløb MU60 for driftsfasen **af den 13. december 2021**.
- Aarhus Kommune **udkast** til tilladelser til DSB til midlertidig udledning af overfladevand for anlægsfasen samt tilslutningstilladelse for driftsfasen til Voldbæk og Årslev Bæk af den **13. december 2021**.

1.1 Baggrund

I februar 2018 indgik regeringen en aftale om at igangsætte en udbudsproces for indkøb af minimum 100 nye el-tog til fjerntogstrafikken. De nye el-tog skal erstatte de dieseldrevne IC3 og IC4-tog. De nye tog vil blive leveret i perioden 2023/2024 og frem mod 2030 og de første tog indsættes i drift 2024.

De nye tog skal vedligeholdes på værksteder i eller tæt ved strategiske knudepunkter på banenettet i Aarhus og København. Værkstederne vil varetage forskellige funktioner i forhold til vedligehold af de nye el-tog. Bygningerne vil rumme vedligehold og klargøring af togsæt, udskiftning og afretning af hjul. I tilknytning til værkstederne etableres en række jernbanespor til opstilling af togmateriel.

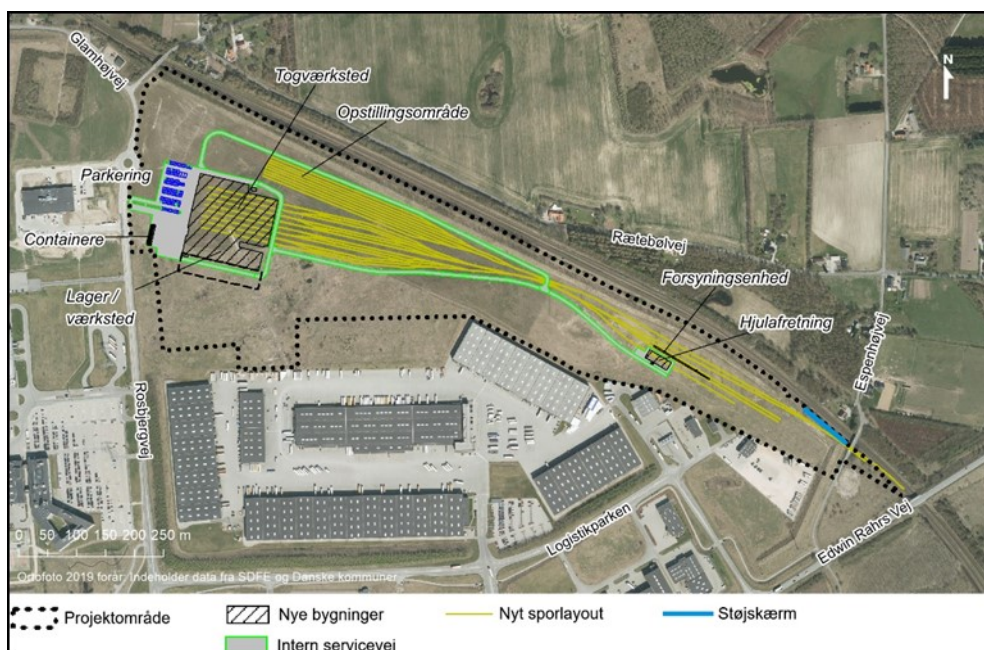
Vedligeholdelse af togene skal ske på værkstedsarealerne og i bygninger, der er opført og ejet af DSB. Der indgås en FSA (Full-Service-Agreement) med den kommende togleverandør, samt en lejeaftale med DSB om anvendelse af værkstedsbygninger og kontorfaciliteter. DSB vil fortsat være ansvarlig for at vilkår i nærværende tilladelse samt forudsætningerne i miljøkonsekvensrapporten overholdes.

Miljøkonsekvensrapporten og denne tilladelse vedrører nyt togværksted for el-tog i Logistikparken ved Årslev, Aarhus Kommune.

2. Beskrivelse af projektet

2.1 Projektets placering

Det nye værkstedsområde placeres ved transportcenteret i Logistikparken ved Årslev ca. 7,5 km fra Aarhus centrum, syd for jernbanen Aarhus–Langå og nordøst for sammenfletningen af E45 Østjyske Motorvej og Herningmotorvejen i det eksisterende erhvervsområde ved Rosbjergvej og Logistikparken, se Figur 2.1.



Figur 2.1. Projektområdets afgrænsning.

Projektet berører matrikel nr. 5i, Lyngby By, Lyngby; nr. 1b og 1c, 12b, 14cr, 14cs, 14cæ 45 og 7000f Årslev By, Sdr. Årslev. Projektområdet er ca. 28.600 m².

Aarhus Kommune har i forbindelse med projektet udarbejdet hhv. lokalplan nr. 1142 – Nye værkstedsfaciliteter for DSB i Logistikparken ved Rosbjergvej i Årslev (H314) samt tilhørende kommuneplantillæg nr. 88 til Kommuneplan 2017.

2.2 Projektets anlæg

Det nye værkstedsområde vil rumme funktioner til vedligehold af el-tog, lagerfaciliteter, administrationsbygning, p-plads samt en mindre bygning, hvor togenes hjul bliver afrettet, til hjulene er runde igen. Derudover vil der være et sporområde til opstilling af togsæt - primært om natten, når togene ikke er ude at køre - samt en forsyningsenhed, hvor togene får tilført frisk vand og tømt fækali-tankene (afledes med områdets spildevand i driftsfasen).

2.3 Anlægsfasen

I anlægsfasen vil der foregå jord- og belægningsarbejder, herunder terrænregulering, udgravning til fundamenter, ramning og spunsning, etablering af interne veje og gangstier, og etablering af spildevands-, dræn- og regnvandsledninger. Der vil blive anvendt almindeligt entreprenørmateriel herunder en 50 m høje byggekraner. Terrænregulering inden for projektområdet medfører, at ca. 105.000 m³ ren jord skal køres ud af projektområdet til enten en modtagestation eller til genanvendelse i andre projekter.

Byggepladsen vil være indhegnet. Belysning på pladsen er sensorstyret og i øvrigt slukket, når der ikke arbejdes på pladsen.

Adgang til byggepladsen sker via områdets fremtidige adgangsvej, som sluttes til Rosbjergvej. Der vil være transport med materialer til opførelse af de nye værksteds- og servicebygninger samt tilkørsel af grus, skærver, sveller og skinner til opbygning af nye spor.

For at mindske støj- og støvpåvirkningen fra anlægsarbejderne ved den nye bro ved Espenhøjvej opstilles en støjskærm mellem ejendommen Espenhøjvej 32 og byggepladsen.

Valg af maskiner, arbejdsmetoder og indretning af arbejdspladsen vil ske, så omgivelserne generes mindst muligt af støv. I tørre perioder skal den udførende entreprenør

foretage regelmæssige vanding i forbindelse med støvende aktiviteter. Der vil ske renholdelse af befæstede arealer og evt. udlægning af køreplader på ikke-befæstede kørselsarealer.

For yderligere beskrivelse henvises til bilag 1 (bygherres miljøkonsekvensrapport).

2.3.1 Arbejdets varighed

Jordarbejderne igangsættes i 2022, mens de nye værkstedsbygninger, spor- og køreledningsanlæg, belysning mv udføres i perioden 2023 - 2025.

2.3.1.1 Arbejdstider på døgnet

Af miljøkonsekvensrapporten fremgår det, at der udelukkende arbejdes på hverdage inden for normal arbejdstid dvs. mandag til fredag kl. 07.00-18.00. Særligt støjende aktiviteter så som rammearbejde vil kun blive udført i dag-perioden på hverdage mellem kl. 08-17.00.

2.4 Driftsfasen

2.4.1 Værksted

I værkstedsbygningen vil der blive gennemført eftersyn og planlagte vedligeholdelsesaktiviteter på togene. Eftersyn af det enkelte togsæt omfatter bl.a. belysning, aptering (sæder o. lign.), toiletter, transmissionssystem, el-anlæg, vognkasse, bremses, bogier, varmesystem, ATC (Automatisk Tog Kontrol) og havari-loganlæg. Planlagte udskiftningsarbejder omfatter bl.a. udskiftning af oliefiltre, luftfiltre, olieskift o. lign.

Værkstedsbygningerne er op til 12 meter. Det forventes, at de nye værkstedsfaciliteter skal vedligeholde op til 19 togsæt om ugen. I tilknytning til værkstedsbygningen mod syd opføres en lagerbygning på 1.400 m², som er 8 meter høj.

Ved Espenhøjvej mellem hovedsporene og sporafgreningen til værkstedet opstilles en 90 m lang og 2 m høj støjskærm.

2.4.2 Komponentværksted

I komponentværkstedet vil blive gennemført vedligehold og reparationer, vask af bl.a. bogier for adskillelse og service, is-blæsning eller anden form for afrensning af maling, afmontering af hjul fra aksler, maling af hjul og aksler mm. Påsætning af hjul på aksler sker ofte ved krympning – dvs. den ene komponent, f.eks. hjulet varmes på til 60 grader – ofte ved anvendelse af gas – og sætter hjulet på akslen. Funktioner der også vil foregå i værkstedet, er slibning af aksler, reparationer af aksler og hjul samt skift af lejer. I komponentværkstedet vil der også blive benyttet vaskemaskine til rengøring og affedtning af komponenter, slibemaskine til aksler, boremaskine samt metalbearbejdningsmaskiner (fræsemaskine og drejebænk).

Komponentværkstedsbygningen er 4.200 m² og 12 meter høj.

2.4.3 Bygning til hjulafretning

Afretning af "kantede" hjul pga. bremseflader på togenes hjul foretages i en særskilt bygning. Bygning til hjulafretning opføres i den østlige ende af projektområdet og er ca. 700 m² og 8,5 meter høj.

2.4.4 Opstillingsområde

Mellem Banedanmarks driftspor og værkstedsbygningen etableres et sporområde til opstilling af togsæt samt forsyningsenheder, hvor togene for tilført frisk vand, og fækaltetankene bliver tømt. Opstillingsområdet anvendes især om natten til parkering og klargøring af tog, så togene kan indsættes i drift fra omkring kl. 5 om morgenen. På opstillingssporene kan der håndteres op til to koblede togsæt. Ved de øvrige funktioner håndteres togsæt enkeltvis.

2.4.5 Øvrige arealer

Der etableres parkering, interne veje samt gangstier. Ubenyttede arealer dækkes med græs.

Hele området vil være indhegnet med trådhegn og automatiserede og overvågende porte for ind- og udkørsel til området.

Den nye jordvold, der etableres som naturforbedrende tiltag på værkstedsområdets sydside kan etableres uden beplantning og derved udvikle sig til samme eller bedre kvalitet som jordvolden langs banestrækningen.

2.4.6 Anvendelse og opbevaring af kemikalier

Der anvendes ikke pesticider til ukrudtsbekæmpelse eller salt til glatføre bekæmpelse inden for projektområdet. Opbevaring og håndtering af olieprodukter og andre kemikalier sker i egnede beholdere placeret under tag og på en oplagsplads med tæt belægning uden mulighed for udløb og nedsvivning til omgivelserne. Området skal kunne rumme indholdet af den største opbevaringsenhed.

Skiftet til el-tog vil medføre et generelt mindre forbrug af olieprodukter i forhold til traditionelle togsæt.

2.4.7 Afledning af overfladevand

Overfladevand fra projektområdet vil via forsinkelsesbassiner blive ledt videre til to vandløb - Voldbæk i øst og Årslev Bæk i vest.

Forsinkelsesbassinerne forsynes med olieudskillere, så eventuelle oliespild ikke medfører forurening af Voldbæk og Årslev Bæk. Udledningen fra forsinkelsesbassinet er reduceret til et niveau, så den hydrauliske belastning af Voldbæk og Årslev Bæk er minimeret, og selve udledningspunkterne beskyttes mod erosion med udlæg af sten. Udledning af overfladevand er omfattet af Aarhus Kommunes udledningstilladelser for hhv. anlægs- og driftsfasen.

3. Offentlig høring

3.1 Resume af høringsvar

Høringsvar indkommet i 1. offentlighedsfase (13. november til 4. december 2019) fremgår af afgrænsningsudtalelsen samt høringsnotatet hertil, som er offentliggjort på Miljøstyrelsens hjemmeside.

Høringsvar indkommet i 2. offentlighedsfase fremgår af vedlagte **bilag 2XX**. Herunder fremgår Miljøstyrelsens og DSB's bemærkninger til indkomne høringsvar.

3.2 Høringens indflydelse på afgørelsen

XX

4. Vilkår for tilladelse

Det er en forudsætning for tilladelsen, at DSB gennemfører projektet inden for de fysiske og miljømæssige rammer og forudsætninger, herunder afværgeforanstaltninger, som fremgår af miljøkonsekvensrapporten.

Herudover skal DSB gennemføre projektet i overensstemmelse med nedenstående vilkår:

Støj

1. Anlægsarbejdet skal finde sted på hverdage mandag-fredag i tidsrummet kl. 07-18. Særligt støjende aktiviteter så som rammearbejde vil kun blive udført mandag-fredag i tidsrummet kl. 08-17.
2. Der skal i anlægsperioden opsættes en støjskærm mellem ejendommen Espenhøjvej 32 og byggepladsen som angivet på figur 2.1.
3. Vakuum-stationen skal indkapsles i en støjreducerende bygning.
4. Der skal etableres en 90 meter lang og 2 meter høj støjskærm ved Espenhøj mellem hovedsporene og sporafgreningen til værkstedet. For placering jf. figur 2.1. Støjskærmen skal være etableret, inden værkstedsaktiviteterne igangsættes.
5. Senest ved ibrugtagning af værkstedet og tilknyttede funktioner skal der indsendes dokumentation til Miljøstyrelsen mst@mst.dk for tidsmæssig og korrekt etablering af støjskærmen, jf. vilkår 4.

Natur

6. Jordvold på den sydlige del af værkstedsarealet, svarende til 400 m², skal etableres på sådan vis, at der vil kunne komme optimale forhold for tilstedeværelse af markfirben.

Beredskabsplan

7. Bygherre skal udarbejde en beredskabsplan, der skal indeholde beskrivelser og procedurer for håndtering af miljøfremmede stoffer og evt. spild, så forurening herfra begrænses. Beredskabsplanen skal herunder anvise metoder til begrænsning af spredning af forureningen i forskellige naturtyper, vandområder og jordbundsforhold. Bygherre skal sikre, at entreprenøren er bekendt med beredskabsplanen.

Overfladevand og grundvand

8. Grundvand eller tilstrømmende overfladevand, der bortpumpes for at tørholde udgravninger under anlægsarbejdet, skal ledes til forsinkelsesbassiner inden udledning til recipient i henhold til udledningstilladelse.
9. Spildevand skal i anlægsfasen ledes til forsinkelsesbassiner med olieudskillere, inder sker udledning til recipient.

Belysning

10. Udendørs belysning skal være fokuseret, lyskeglen skal være nedadrettet og lyset må ikke spredes unødigt til omgivelser, ejendomme og veje.

Hegning

11. Der skal være etableret et sikkerhedshegn rundt om værkstedet, inden dette tages i drift. Dokumentation herfor skal indsendes til Miljøstyrelsen mst@mst.dk inden værkstedsaktiviteterne påbegyndes.

Kemikalier

12. Der må ikke anvendes pesticider til ukrudtsbekæmpelse ej heller salt til glatførebekæmpelse inden for projektområdet. Der kan i stedet anvendes grus eller lignende.
13. Dokumentation for anvendte midler til glatførebekæmpelse skal forevises tilsynsmyndigheden på forlangende. Dokumentation skal opbevares i minimum 3 år.

Projektet skal desuden overholde den til enhver tid gældende øvrige lovgivning.

5. Begrundelse for afgørelsen

DSB har udarbejdet en miljøkonsekvensrapport, som Miljøstyrelsen har modtaget i endelig udgave 15. december 2021.

Miljøstyrelsen har gennemgået bygherres miljøkonsekvensrapport og fundet, at rapporten opfylder kravene i § 20 i miljøkonsekvensloven, og at de deri indeholdte oplysninger, som er væsentlige for afgørelsen, er korrekte.

Miljøstyrelsen vurderer, at værkstedet kan etableres og drives uden uacceptable påvirkninger af mennesker, miljøet, samfundet mv., når rammerne for projektet som beskrevet i miljøkonsekvensrapporten og vilkårene for tilladelse, jf. afsnit 4, overholdes. Vurderingen er foretaget på baggrund af miljøkonsekvensrapporten, Miljøstyrelsens vurderinger samt de stillede vilkår. Endvidere er det lagt til grund på baggrund af oplysninger fra Aarhus Kommune, at denne vil regulere værkstedsaktiviteterne i henhold til maskinværkstedsbekendtgørelsen.

Miljøstyrelsen vurderer, at projektet ikke vil beskadige eller ødelægge yngle- eller rastoområder i det naturlige udbredelsesområde for de dyrearter, der er optaget i habitatdirektivets bilag IV eller ødelægge de plantearter, som er optaget i habitatdirektivets bilag IV, litra b i alle livsstadier, når afværgeforanstaltninger beskrevet i miljøkonsekvensrapporten og vilkårene i nærværende tilladelse efterkommes. Ligeledes vurderes det på baggrund af miljøkonsekvensrapporten, at projektet ikke vil skade de arter og naturtyper, der er på udpegningsgrundlaget for de omkringliggende Natura 2000-områder nr. nr. 233 ”Brabrand Sø med omgivelser”, der består af habitatområde H233 af samme navn, jf. habitatbekendtgørelsen³.

Neden for fremgår emnebaseret begrundelse for de stillede vilkår i nærværende tilladelse.

5.1 Støj og vibrationer

I miljøkonsekvensrapporten er der redegjort for projektets støjmæssige konsekvenser for omkringboende i anlægs- og driftsfasen.

5.1.1 Støj fra anlægsaktiviteterne

Støj genereret fra anlægsaktiviteterne stammer primært fra rammearbejde, jord- og belægningsarbejder, samt almindelige byggeaktiviteter og sporarbejde i forbindelse med etablering af nye opstillingsspor og spor til værkstedsbygningen.

Af miljøkonsekvensrapporten fremgår det, at anlægsarbejde forventes udført på hverdag i dagperioden mellem kl. 07-18.

Støjgener fra bygge- og anlægsarbejder er reguleret af miljøaktivitetsbekendtgørelsen, og skal anmeldes til kommunen min. 14 dag før igangsættelse af arbejderne. Aarhus Kommune har ikke udarbejdet retningslinjer for forebyggelse af gener fra midlertidige aktiviteter.

Bygherre har udarbejdet støjberegninger for anlægsfasen med afsæt i væsentligt støjende maskiner (ramme- og grave-maskiner, pladevibrator og lastbilkørsel). Beregningerne viser, at støjen i anlægsfasen i perioder uden ramning ikke overskrider 70 dB i dagperioden fra kl. 07-18 ved nærmeste boliger og virksomheder til pro-

³ BEK nr. 2091 af 12/11/2021 om udpegning og administration af internationale naturbeskyttelsesområder samt beskyttelse af visse arter (habitatbekendtgørelsen).

jektområdet. Støjbidraget fra projektet er beregnet at være op til ca. 43 dB(A) ved naboer under jordarbejde i anlægsfasen af det nye værksted. Rammearbejde i anlægsperioden må i henhold til Aarhus Kommune kun udføres mandag-fredag kl. 08-17. Rammearbejdet forventes at tage ca. 6 uger, hvor støjniveauet vil være op til ca. 61 dB(A) ved nærmeste naboer og dermed højere end under almindelige anlægsarbejder.

På baggrund af ovenstående vurderer Miljøstyrelsen, at projektet i anlægsfasen ikke medfører væsentlig støjpåvirkning af omkringboende. Ved vurderingen er der primært lagt vægt på arbejdets korte varighed, afstanden mellem omkringboende og projektområdet, at der på intet tidspunkt i anlægsfasen vil være overskridelse af 70 dB(A), samt at arbejdet udføres mandag-fredag i tidsrummet 07-18, dog 07-17 ved ramning.

Bygherre har oplyst, at der ikke vil være kumulative påvirkninger fra anlægsarbejdet ved værkstedet med andre vedtagne planer eller projekter. Bygherre har oplyst, at der ikke vil være tidsmæssigt sammenfald mellem nedrivning af broen og de øvrige anlægsaktiviteter for værkstedet. Nedrivning af broen foregår marts-april 2022, mens jordarbejder påbegyndes forår/sommer 2022, når det er tørt. Spor etableres, når værkstedsbygningen er opført. Miljøstyrelsen lægger til grund, at der dermed ikke er kendskab til tidsmæssigt sammenfaldende anlægsprojekter i området.

5.1.2 Støj i driftsfasen

I driftsfasen genereres der støj fra forskellige støjkilder, som ventilation i form af luftindtag og afkast, varmegardiner og varmetæpper ved værkstedsporte samt togkørsel og rangering i forbindelse med værkstedet og hjulafretning. Desuden forekommer der støjbidrag fra person- og lastbilkørsel ved værkstedet samt udendørs el-truckkørsel i forbindelse med værkstedet.

Støjen fra værkstedsbygningerne og tilknyttede bil- og togtrafik ved værkstedsbygningerne betegnes som "støj fra virksomheder". Da vedligeholdelsesarbejdet på togene kun foregår indendørs med lukkede porte og derfor dæmpes af bygningen, er disse aktiviteter regnet uden betydning for den eksterne støj i omgivelserne.

Bygherre har foretaget beregning af støj fra værksted- og klargøringsaktiviteterne. Det samlede resultat af støjberegninger for omkringboende viser, at almindelig drift af værkstedsaktiviteterne hele døgnet er mindre end Miljøstyrelsen vejledende støjgrænseværdier for den konkrete områdetype; bolig i åbent land og på erhvervsområder. Maskinværkstedsbekendtgørelsen⁴ fastsætter støjgrænseværdierne for opholdsarealer 15 m fra boliger i det åbne land: 45 dB(A) mandag-fredag kl. 07-18 samt lørdag kl. 07-14, 40 dB(A) mandag-fredag kl. 18-22 lørdage kl. 14-22 samt søn- og helligdage kl. 07-22; 35 dB(A) alle dage kl. 22-07. Af miljøkonsekvensrapporten fremgår det ligeledes, at projektet overholder de støjgrænseværdier, der følger af maskinværkstedsbekendtgørelsen.

For at overholde støjgrænseværdierne er der i projektet indarbejdet etablering af en støjskærm. Denne etableres på den nordøstligste del af projektområdet og er 90 m lang og 2 m høj placeret på toppen af den her planlagte jordvold, jf. figur 2.1. Ligeledes er det indarbejdet i projektet at vakuum-stationen etableres i bygning eller særlig indkapsling, så støjbredelsen fra denne komponent reduceres.

Aarhus Kommune er enig med Miljøstyrelsen i, at der for projektet skal fastholdes etablering af den angivne støjskærm samt indkapsling af vakuum-stationen, så det

⁴ BEK nr. 1477 af 12/12/2017 om virksomheder, der forarbejder emner af jern, stål eller andre metaller (maskinværkstedsbekendtgørelsen).

sikres, at støjgrænseværdierne overholdes. På den baggrund stiller Miljøstyrelsen vilkår 3 og 4 til støjskærm og inddækning af vakuum-station i driftsfasen for værkstedet i nærværende tilladelse.

Vurdering af støj fra jernbanen herunder togtrafik i driftsfasen indgår ikke i nærværende tilladelse men henhører under Trafikstyrelsen.

5.1.3 Vibrationer

Ansøger har foretaget beregninger af vibrationer i forbindelse med ramning af pæle og spuns i anlægsfasen. Det kan heraf konkluderes, at anlægsaktiviteterne overholder de beregnede minimumsafstande baseret på grænseværdier for bygningssskadelige vibrationer for både industribygninger (< 5 m), normale bygningskonstruktioner (13 m) og følsomme bygningskonstruktioner (22 m).

Vurdering af vibrationer i forhold til ramning af kørestrømanlæg samt anlægsarbejder på broen ved Espenhøjvej henhører under Trafikstyrelsen og indgår ikke i nærværende tilladelse.

I driftsfasen vil der ikke forekomme vibrationer fra værkstedet.

5.1.4 Kumulative påvirkninger

Det vurderes i miljøkonsekvensrapporten, at der ikke vil være nogen væsentlige kumulative effekter forbundet med støjpåvirkningen fra projektet. Det er i miljøkonsekvensrapporten anført, at indsættelse af nye el-tog på strækningen forbi projektområdet vil medføre, at den samlede støjbelastning i omgivelserne vil falde med ca. 0,6 dB, hvilket ikke er hørbart.

Miljøstyrelsen lægger til grund, at værkstedet overholder de skærpede støjgrænser jf. maskinværkstedsbekendtgørelsen, og at støj fra jernbanen ikke øges som følge af projektet, og vurderer på den baggrund, at projektet ikke vil medføre en væsentlig kumulativ støjpåvirkning af omgivelserne.

5.2 Trafik

5.2.1 Anlægsfasen

Trafikken i anlægsfasen er estimeret i forhold til det forventede anlægsarbejde og den forventede mængde af overskudsjord, der skal bortskaffes. Der vurderes, at der i anlægsfasen sker ca. 34 lastbiltransporter pr. døgn inkl. transporter tilhørende nedrivning af eksisterende stibro Espenhøjvej. Trafikken stiger med op til 4 % på det lokale vejnet som følge af projektets anlægsfase. Miljøstyrelsen vurderer, at en sådan stigning ikke er væsentlig, ligesom der vurderes at være stor ledig kapacitet på vejene i nærområdet.

Transport af materialer og maskiner i anlægsfasen vil ske ad eksisterende veje i området. De eksisterende cykelstier langs vejene i området, vurderes i tilstrækkelig grad at sikre færdslen af bløde trafikanter i området.

Miljøstyrelsen vurderer ud fra bygherres miljøkonsekvensrapport, at der er tale om en meget begrænset trafikstigning i anlægsfasen i forhold til kapaciteten på det omgivende vejnet samt placeringen i forhold til det overordnede vejnet. Da projektet ikke medfører en væsentlig påvirkning af trafikken i området, stiller Miljøstyrelsen ikke vilkår i forbindelse hermed.

Påvirkning af trafik i forbindelse med nedrivning af stibro Espenhøjvej er ikke indeholdt i nærværende miljøtilladelse men henhører under Trafikstyrelsen.

5.2.2 Driftsfasen

Intern trafik på værkstedsområdet til aflæsning, stabling og transport af materialer, togkomponenter, rengøringsmidler o.lign. vil foregå med elektriske gaffeltrucks, som kan arbejde både indendørs og udendørs. Disse køretøjer kommer ikke uden for værkstedets område og påvirker derfor ikke den øvrige trafik.

Der vil i driftsfasen være ca. 20 daglige lastbiltransporter pr. døgn samt ca. 160 pertransporter pr. døgn tilhørende værkstedets personale. Af bygherres miljøkonsekvensrapport, hvor det er anført, at der er stor ledig kapacitet på Rosbjergvej i industriområdet fremgår det, at trafikken vil stige med ca. 20 % på Rosbjergvej i industriområdet, mens stigningen på Logistikparken er op til ca. 6 %. Da der er stor ledig kapacitet på Rosbjergvej, og da stigningen i trafikken på logistikparken er beskedent, vurderer Miljøstyrelsen, at projektets realisering i driftsfasen ikke vil påvirke afviklingen af trafikken i området væsentligt, ligesom den resulterende trafikbelastning af det lokale vejnet ikke vil ændres væsentligt.

I forhold til standen af offentlige veje, er det vejmyndighedens ansvar at holde sine offentlige veje i den stand, som trafikens art og størrelse kræver. Eventuelle særtransporter i forbindelse med anlægsarbejdet, skal tillades særskilt af politiet. Miljøstyrelsen er enig i vurderingen i miljøkonsekvensrapporten og stiller derfor ikke vilkår for så vidt angår trafik i driftsfasen.

5.2.3 Kumulative påvirkninger

Bygherre har oplyst, at der er tre andre projekter, der potentielt kan medføre kumulative påvirkninger med projektet både i anlægs- og driftsfasen:

- Elektrificering af jernbanen mellem Aarhus-Lindholm, som bl.a. indebærer en nybygning af broen, der fører Selkærvej over jernbanen,
- Hastighedsopgradering og sporfornyelse Aarhus-Langå,
- Udbygning af motorvejen E45 mellem Aarhus S og Aarhus N til seks spor.

Anlæg af ny bro, der fører Selkærvej over banen, vil blive udført i 2022 samtidig med udskiftning af broen på Espenhøjvej, hvilket medfører en lang omvejskørsel for cyklister. Elektrificering af jernbanen Aarhus-Lindholm vil blive udført med skinnelørende entreprenørmateriel og vil ikke medføre øget vejtrafik. Hermed vil der ikke være nogen kumulative påvirkninger af vejtrafikken i driftsfasen.

Hastighedsopgradering og sporfornyelse Aarhus-Langå, vil Banedanmark udskifte skinner, sveller og ballast på den i alt ca. 45 kilometer lange strækning fra påsken 2022 til slutten af året 2022. Dette vil primært foregå inden for banens eget areal, og det vil ikke medføre vejtrafik i større omfang. Der er derfor ikke tidsmæssigt sammenfald mellem ombygning af Espenhøjvej bro ved anlæg af det nye værksted og etablering af nye vejførende bro ved Selkærvej.

De kumulative påvirkninger af vejtrafikken i lokalområdet i anlægsfasen, som følge af en evt. motorvejsudvidelse mellem Aarhus S og Aarhus N vurderes at være meget begrænsede. Anlægsarbejderne og den tilhørende trafik vil primært foregå i motorvejstraceet. Lokalt omkring det nye værksted vurderes motorvejsudvidelsen at medføre en meget begrænset kumulativ påvirkning af vejtrafikken.

Miljøstyrelsen vurderer på den baggrund af projektet ikke vil medføre væsentlige kumulative påvirkninger af trafikken i områdets trafiknet.

5.3 Natura 2000-områder og beskyttede arter

Miljøkonsekvensrapporten indeholder en vurdering af projektet i forhold til beskyttelseshensynene i de Natura 2000-områder, der ligger i nærheden af projektet.

Natura 2000-område nr. 232 Lillering Skov, Stjær Skov, Tåstrup Sø og Tåstrup Mose, placeret vest for Harlev, ligger ca. 5,5 km fra projektområdet og er ikke i hydrologisk forbindelse med projektområdet. Projektet medfører i anlægs- og driftsfasen ikke væsentlige emissioner, der kan påvirke Natura 2000-området baseret på afstanden hertil. Miljøstyrelsen kan på den baggrund udelukke, at Natura 2000-område nr. 232 vil blive påvirket af projektet.

Projektet berører ikke Natura 2000-områder direkte, idet der ikke er sammenfald med projektområdet og udpegede Natura 2000-områder. Projektområdet ligger i oplandet til Natura 2000-område nr. 233 'Brabrand Sø med omgivelser', der består af habitatområde H233 Brabrand Sø med omgivelser. Afstanden til Natura 2000 området er ca. 1,5 km. Afledning af overfladevand fra projektet til Årslev Bæk og Voldbæk i både anlægs og driftsfasen vil indirekte kunne påvirke Natura 2000 område N233, idet vandløbene er hydrologisk forbundet hermed. Byherre har på den baggrund udarbejdet en væsentlighedsvurdering jf. habitatreglerne.

De to store søer Årslev Engsø og Brabrand Sø samt tre vandhuller i habitatområde H233 er kortlagt som habitatnaturtypen næringsrig sø (3150). Naturtypen findes i næringsrige søer og vandhuller, typisk med flydeplanter eller store vandaks. Da projektet ikke medfører udvaskning af sediment bl.a. sikret via Aarhus Kommunes udledningstilladelser, ligesom der ikke forventes forøgede udledningskoncentrationer af næringsstoffer fra forsinkelsesbassinerne vurderer Miljøstyrelsen, at projektet ikke vil påvirke naturtypen væsentligt.

Langs bredden af Brabrand Sø og Årslev Engsø ligger flere rigkær (7230) i moderat-god tilstand, hvoraf enkelte stadig indeholder sjældne planter, karakteristiske for naturtypen, som f.eks. fredede orkidéarter. Rigkærene er på udpegningsgrundlaget til Natura 2000 område nr. 233. Da rigkærene vurderes ikke at være direkte hydrologisk forbundne med projektområdet, vurderer Miljøstyrelsen, at naturtypen ikke vil blive påvirket af udledning til recipient fra projektet. På baggrund af den faktiske afstand mellem projektområdet og rigkærene, vurderer Miljøstyrelsen, at der ikke vil være væsentlige emissioner eller øvrige potentielle påvirkninger af naturtypen, der kan skade denne.

Bøgeskov på muldbund (9130) er domineret af bøg med stor variation i artsindhold. Bøg mistrives på vandlidende arealer, og naturtypen er kortlagt på højbundsarealer uden hydrologisk kontakt med projektområdet. Analogt til vurderingen for rigkær finder Miljøstyrelsen, at naturtypen ikke vil blive påvirket i væsentlig grad af projektet.

Ege-blandskov (9160) findes med en enkelt forekomst nord for Brabrand Sø ved Gellerup Egekrat. Her er den kortlagt 180 meter fra søens bred, på højere liggende terræn og afskåret fra søen af en asfalteret vej. Miljøstyrelsen vurderer på den baggrund, at naturtypen ikke er direkte hydrologisk forbundet med projektområdet. Analogt til vurderingen for rigkær og bøgeskov på muldbund finder Miljøstyrelsen, at naturtypen ikke vil blive påvirket i væsentlig grad af projektet.

Elle- og askeskov (91E0) findes på et mindre parti langs Lyngbygaard Å og Aarhus Å samt to mindre skovpartier langs Brabrand Sø. Naturtypen består af fugtige til våde arealer med en vis vandbevægelse, der er domineret af rødæl og/eller ask. Målsætningen for naturtypen er gunstig bevaringsstatus. Det betyder, at tilstanden og det samlede areal af naturtyperne skal stabiliseres eller øges. Da projektet ikke medfører udvaskning af sediment, ligesom der i driftsfasen ikke forventes forøgede udledningskoncentrationer af næringsstoffer fra forsinkelsesbassinerne vurderer Miljøstyrelsen, at projektet ikke vil påvirke naturtypen væsentligt.

På baggrund af ovenstående og byherres udarbejdede væsentlighedsvurdering, vurderer Miljøstyrelsen, at projektet ikke vil medføre en væsentlig påvirkning af vandkvaliteten i Årslev Engsø og Brabrand Sø omfattet af Natura 2000 område nr. 233. Der vil hverken i anlægs- eller driftsfasen finde påvirkning sted af habitatnaturtyper, ligesom der ikke vil ske påvirkning af levesteder for de arter (odder, stor vandsalamander og damflagermus), der er på udpegningsgrundlaget for habitatområde H233.

Projektet vil således ikke medføre skade på Natura 2000-områdets integritet, når projektet udføres som ansøgt og med opfyldelse af de stillede vilkår.

For en mere detaljeret gennemgang af påvirkning af arter, henvises til nedenstående afsnit om beskyttede arter.

5.3.1 Beskyttede arter

Inden for projektområdet er der ikke registreret dyrearter omfattet af habitatdirektivets bilag IV. Ved feltundersøgelser i 2020 er der ikke fundet arter som odder, stor vandsalamander, markfirben, løvfrø og spidssnudet frø i eller i nærheden af projektområdet. Der er dog tidligere registreret stor vandsalamander flere steder i nærområdet, samt markfirben et enkelt sted. Potentielt kan projektområdet dermed rumme bilag IV-arter.

Odder

Odderen lever i tilknytning til vådområder, vandløb og vandhuller, hvor den har store territorier. Odderen er især aktiv fra skumring til solopgang. Odderen er fredet og omfattet af habitatdirektivets bilag II og IV.

Der er ved forrige overvågningsperiode 2011-12 samt seneste overvågning fundet spor/ekskrementer fra odder to steder ved Aarhus Å; hvor Voldbæk løber ud i Aarhus Å og nedstrøms Brabrand Sø ved Nordby Bro. Afstanden til registreringen fra projektområdet er ca. 1,8 km.

Odderen kan forsat bevæge sig frit i de små vandløb opstrøms Årslev Engsø og Brabrand Sø under projektets udførelse og drift. Forstyrrelse som følge af støj og lys fra anlægsarbejdet vurderes at være begrænset, da odder primært er nataktive og arbejdet udføres i dagtimerne sammenholdt. Eventuelle dagaktive oddere i området har mulighed for midlertidigt at søge opstrøms eller nedstrøms under anlægs- og driftsfasen, hvis de forstyrres.

Områdets økologiske funktionalitet for bestanden af odder vurderes således at være opretholdt, og projektet vurderes dermed ikke at beskadige eller ødelægge yngle- eller rasteområder for arten i dens deres naturlige udbredelsesområde. Udledningen af overfladevand fra projektet vurderes på baggrund af Aarhus Kommunes udledningstilladelser ikke at medføre udledning af urent vand til recipient, der vil kunne hindre arten i at finde føde.

Stor vandsalamander

Stor vandsalamander yngler i mindre vandhuller knyttet til egnede rasteområde såsom skov eller menneskeboliger. Stor vandsalamander opholder sig typisk ikke længere end 200-300 meter fra vandhullet og bevæger sig kun sjældent mere end 1.000 meter væk fra vandhullet.

Artens udbredelse i habitatområdet er begrænset til to vandhuller syd for Brabrand Sø, i en afstand af ca. 3,4 km fra projektområdet. Det kan på den baggrund udelukkes, at bestanden af stor vandsalamander indenfor habitatområdet påvirkes direkte i forbindelse med anlægs- og driftsopgaver på værksteder placeret ca. 3,5 km fra Natura 2000-området. Projektet medfører ikke en væsentlig påvirkning af søer som naturtype eller tilstødende naturtyper som fx rigkær, idet udledning til recipient sker langt opstrøms i systemet og på baggrund af vilkårene i Aarhus Kommunes udledningstilladelser ikke medfører påvirkninger nedstrøms i søerne.

Af miljøkonsekvensrapporten fremgår det, at tilstanden i de to vandhuller inden for projektområdet er så ringe/dårlig, at vandhullerne har stejle brinker og er kraftigt eutrofierede. På den baggrund vurderer Miljøstyrelsen, at vandhullerne ikke er egnede som yngle eller rasteområde for paddearten.

Samlet vurderes det, at projektet ikke vil beskadige eller ødelægge yngle- eller rasteområder for stor vandsalamander i dens deres naturlige udbredelsesområde.

Damflagermus

Damflagermus er en mellemstor flagermus, der typisk jager lavt over vandfladen på bl.a. søer og større vandløb. Arten yngler typisk i huse, men kan også bo i hule træer. Størstedelen af den danske bestand overvintret i de jyske kalkgruber.

Damflagermus er ved de seneste to overvågningsperioder registreret i den vestlige del af Brabrand Sø i en afstand af ca. 2 km fra projektområdet, hvor de store arealer med åben vandflade vurderes at udgøre egnet fourageringsområde.

Der findes inden for projektområdet kun et enkelt potentielt flagermusegnet træ med hulheder. Træet vil blive fældet, da det står på eksisterende vejdamning for Espenhøjvej, og det nye vejtracé betyder at eksisterende vejdamning fjernes. Ansøger har oplyst, at flagermusspecialisters påpeger, at flagermus ikke vil benytte træet, da der er for mange grene, så flagermus ikke kan flyve ind/ud af hulheden/sprækkerne. Desuden vurderes træet at være for lille og indflyvningshullet for tæt på jorden til, at flagermus vil benytte træet. Fældningen skal finde sted i perioden 1. september til 31. oktober, hvor flagermuseen er gået i vinterhi eller ikke yngler. Miljøstyrelsen vurderer på baggrund af ovenstående, at fældning af træet ikke vil påvirke flagermusartens integritet.

Projektet medfører ikke en væsentlig påvirkning af vandkvaliteten i Årslev Engsø, Brabrand Sø eller de respektive habitatnaturtypers tilstand. På baggrund heraf kan det udelukkes, at damflagermusens fourageringsmuligheder indenfor habitatområdet påvirkes væsentligt i anlægs- eller driftsfasen. Tilsvarende vurderer Miljøstyrelsen, at projektet ikke vil beskadige eller ødelægge yngle- eller rasteområder for stor damflagermus i dens naturlige udbredelsesområde på baggrund af, at naturtypernes tilstand ikke påvirkes af projektet.

Markfirben

Af miljøkonsekvensrapporten fremgår det, at banevolden langs projektområdets nordside er egnet levested for markfirben, ligesom der er registreret forekomst af arten ca. 1 km fra projektområdet. Dette vurderes dermed som muligt yngle- og rasteområde for arten. Der er dog ved feltundersøgelserne ikke registreret markfirben inden for projektområdet.

I projektet fjernes ca. 75 m ud af 1,6 km jordvold svarende til mindre end 5 %. Det mindskede areal vurderes derfor ikke væsentligt i forhold til artens integritet. Den nye jordvold på værkstedsområdets sydside bliver etableret uden beplantning på skræntens sydside, hvormed den over tid kan udvikle sig til samme eller bedre kvalitet som levested end jordvolden langs banestrækningen. Etablering af jordvolden vurderes ikke at påvirke individers mulighed for at kunne sprede sig på tværs af skinnerne eller ind i området i øvrigt, når den nye jordvold etableres som naturforbedrende tiltag, som det fremgår af miljøkonsekvensrapporten.

En rydning af ca. 30 meter af det levende hegn vil kun have en ubetydelig påvirkning på det samlede levende hegns funktion som ledelinje og fødesøgningsområde. Det er således Miljøstyrelsens vurdering, at projektet ikke vil beskadige eller ødelægge yngle- eller rasteområder for markfirben i dens naturlige udbredelsesområde.

Miljøkonsekvensrapporten og styrelsens vurdering efter habitatbekendtgørelsen viser samlet, at projektet ikke kan beskadige eller ødelægge yngle- eller rasteområder i det naturlige udbredelsesområde for bilag IV-arter eller ødelægge de plantearter, som er optaget i habitatdirektivets bilag IV, litra b i alle livsstadier.

Ydermere vurderes det, at eventuelt forekommende bilag IV-arter inden for projektområdet, den umiddelbare nærhed hertil samt i vandområder ikke vil blive påvirket af projektet, idet arternes potentielle levesteder (yngle/raste) ikke bliver påvirket.

5.4 Beskyttet natur

I miljøkonsekvensrapporten redegøres der for projektets mulige påvirkninger af beskyttede naturområder.

Inden for projektområdet findes der et vandhul på ca. 200 m² omfattet af naturbeskyttelseslovens § 3. Etablering af værkstedet og tilhørende faciliteter nødvendiggør fjernelse af vandhullet i projektområdets vestlige del. Tilstanden vurderes at være ringe/dårlig, og vandhullet vurderes pga. stejle brinker og kraftig eutrofiering, ikke at være egnet som yngle- eller rasteområde for padder, herunder stor vandsalamander og andre bilag IV-arter.

Forudsætningen for at vandhullet kan fjernes er, at Aarhus Kommune vil meddele dispensation fra bestemmelserne i § 3, jf. § 65 stk. 2 i naturbeskyttelsesloven. For at imødekomme dette tab, skal der etableres erstatningsvandhul på dobbelt størrelse ca. 400 m² et andet sted i nærheden. Placering og udformning af erstatningsvandhul henhører under Aarhus Kommune og indgår ikke yderligere i nærværende tilladelse. Aarhus Kommune har oplyst, at de forventer at meddele dispensation hertil.

Det fremgår af miljøkonsekvensrapporten, at der er endnu et vandhul på ca. 70 m² inden for projektområdet. Dette er grundet størrelse ikke omfattet af naturbeskyttelseslovens § 3, og vurderes i lighed med ovennævnte vandhul ikke at være egnet som yngle- eller rasteområde for padder.

Projektet vil medføre øget afvanding til recipienter via forsinkelsesbassiner til hhv. Voldbæk og Årslev Bæk, der er omfattet af naturbeskyttelseslovens § 3. For vurdering af påvirkningen af vandløbene jf. afsnit 5.5 om overfladevand.

På baggrund af afstanden til øvrige naturområder beliggende uden for projektområdet sammenholdt med projektets begrænsede emissioner, vurderer Miljøstyrelsen, at projektet ikke vil påvirke naturtyperne direkte eller indirekte og dermed ikke forårsage en ændring af naturtilstanden heraf.

5.5 Overfladevand

Vandrammedirektivet har til formål at tilvejebringe en god økologisk og kemisk tilstand for grundvand, vandløb, søer og de kystnære farvande i alle EU medlemslandene. Den praktiske gennemførelse af vandrammedirektivet sker i Danmark gennem de statslige vandområdeplaner. Disse er udarbejdet i henhold til Lov om vandplanlægning, som implementerer vandrammedirektivet i Danmark. Miljømålene i vandområdeplanerne omfatter økologisk og kemisk tilstand.

Overfladevand fra projektet ledes til hhv. Voldbæk og Lyngbygård Å (via Årslev Bæk), som har udløb til Årslev Engsø og Brabrand Sø (via Århus Å), som er Natura 2000-område.

I miljøkonsekvensrapporten er der foretaget en vurdering af projektet i forhold til EU's vandrammedirektiv og områdernes gældende vandplaner. Vurderingen omfatter Årslev Engsø og Brabrand Sø samt Årslev Bæk (vandområde nr. 0823), Lyngbygård Å (vandområde 0104836 og 08673), Voldbæk (vandområde nr. 08600 og 08680) og Aarhus Å (vandområde nr. 03200 og 03201).

Aarhus Kommune er myndighed for meddelelse af midlertidig udledningstilladelse (§ 28 i Miljøbeskyttelsesloven) af overfladevand i anlægsfasen, og tilslutningstilladelse af overfladevand til offentlige regnvandsledninger med udledning til Voldbæk og Årslev Bæk i driftsfasen. Tilladelserne erstatter Miljøstyrelsens tilladelse efter miljøvurderingsloven for så vidt angår regulering af udledning til recipient, jf. miljøvurderingsbekendtgørelsens § 10. Baggrunden herfor er, at den lovgivning, som spildevandstilladelsen meddeles på grundlag af, anses for at varetage de miljømæssige hensyn og afvejninger, som efter miljøvurderingsreglerne er relevante for det konkrete projekt.

5.5.1 Afvanding af projektområdet i anlægsfasen

I anlægsfasen ledes overfladevand til Voldbæk. Af Aarhus Kommunes midlertidige udledningstilladelse fremgår det, at kommunen vurderer, at udledningens karakter og varighed ikke vil medføre en forringelse af Voldbækkens aktuelle tilstand, eller mulighed for at opnå målopfyldelse (god økologisk tilstand), herunder for de biologiske-, fysisk-kemiske- og hydromorfologiske kvalitetselementer.

Af miljøkonsekvensrapporten fremgår det endvidere, at overfaldevand i anlægsfasen ledes gennem sandfilter, så der ikke sker sedimentation i regnvandsledninger eller påvirkning af recipienter med sediment. Evt. spild af brændstof, olie eller lignende i anlægsfasen vil straks blive samlet op, idet bygherre stiller krav til entreprenøren om, at der udarbejdes en miljøhandlingsplan/beredskabsplan for uheldssituationer under anlægsfasen. Dermed vurderes evt. spild i anlægsfasen ikke at kunne medføre en væsentlig påvirkning af recipienter. Der stilles vilkår 7 om beredskabsplan.

Det er på baggrund af ovenstående Miljøstyrelsens vurdering, at den hydrauliske belastning af vandløbet i anlægsfasen ikke ændres væsentligt, ligesom sammensætningen af overfladevandet i projektets anlægsfase ikke vil medføre risiko for tilstandsforringelser eller manglende målopfyldelse i vandløbet eller nedstrøms beliggende vandområder.

Miljøstyrelsen vurderer, at Aarhus Kommunes udledningstilladelse til projektet i anlægsfasen i tilstrækkelig grad sikrer, at udledningen ikke medfører en væsentlig miljøpåvirkning og stiller på den baggrund ikke yderligere vilkår.

5.5.2 Afvanding af projektområdet i driftsfasen

Med områdets planlagte anvendelse til værksted og sporarealer må der ikke ske nedsivning inden for området. Derfor skal al tag- og overfladevand bortledes fra planområdet. I overensstemmelse med spildevandsplanen skal regnvand afledes via forsinkelsesbassiner til recipienter. Det vurderes at regnvand kan afledes dels via eksisterende systemer til Årslev Bæk mod vest og dels via nye forsinkelsesbassiner øst for Espenhøjvej til Voldbæk. Desuden etableres et bassin til håndtering og tilbageholdelse af ekstremregn inden for projektområdet.

Mængden af overfladevand fra projektområdet i driftsfasen reduceres ved etablering af grønne tage på nogle bygninger, ligesom tagvand fra værksteds- og komponentværkstedsbygningen anvendes i toiletskyl.

Alt spildevand i driftsfasen tilsluttes kloakforsyningen ved Aarhus Vand A/S og behandles ikke i nærværende tilladelse efter miljøvurderingsloven.

Årslev Bæk

Af miljøkonsekvensrapporten fremgår det, at eksisterende forsinkelsesbassiner skal udvides. Der er allerede en hydraulisk overbelastning ved regn af vandløbet, og den øgede udledning på baggrund af projektets driftsfasen er ikke mulig under nuværende afløbstekniske forhold. Bassinerne udvides, så der kan sikres stabil vandføring i vandløbet under tørvejr. Sikring af mere konstant vandføring vil påvirke de økologiske kvalitetselementer smådyr, fisk og vandplanter positivt.

På baggrund af den mere konstante vandføring i Årslev Bæk vurderes det, at der ikke sker negative tilstandsændringer i nedstrøms vandløbssystemet i Lyngbygård Å som følge af projektets realisering.

Aarhus Kommune vurderer, at der på vandløbsstrækningen op- og nedstrøms motorvejen ses tegn på negativ påvirkning fra de store regn betingede udledninger, i form af bare brinker og fra erosion nedstrøms ved motorvejen.

Mangel på målopfyldelse skyldes sandsynligvis udledningen fra regnvandsbassinerne med store udsving i vandføringen, dårlige fysiske forhold, ringe fald og lille naturlig

afstrømning til vandløbet samt sommerudtørring. Der ses en væsentlig negativ påvirkning fra regnvandsbassinerne ved Logistikparken og påvirkningen nær bassinerne vurderes at have et så stort omfang, at målopfyldelse ikke kan opnås. Kommunen har vurderet, at tilladelse til merudledning kun kan gives, såfremt der sikres en stabil vandføring i vandløbet under tørvejr, ligesom det skal sikres, at vandet fra bassinerne har et passende ilt- og temperaturniveau, som ikke påvirker vandløbsfaunaen negativt. På den baggrund har kommunen ansøgt Miljøstyrelsen om fravigelse af det fastlagte miljømål ”God økologisk tilstand efter 22. december 2015 (fisk har ikke kunnet anvendes i målfastsættelsen)” for en delstrækning af Årslev Bæk, 0823, ved realiseringen af lokalplan nr.1142 for DSB’s nye værksted. Vandområdet er ikke målsat med fiskevandsinteresse. Delstrækningen omfatter 500 meter af vandområdet 0823, som samlet stækker sig over 2 km. Miljøstyrelsen har d. 25. august 2021 meddelt Aarhus Kommune tilladelse til nævnte fravigelse af det fastlagte miljømål efter § 4 i bekendtgørelse om miljømål.

Voldbæk

Ud fra miljøkonsekvensrapporten er det Miljøstyrelsens vurdering, at projektet ikke hindrer målopfyldelse for overfladevandområder eller en forringelse af eksisterende tilstande. Der er lagt vægt på, at forsinkelsesbassinerne tilbageholder suspenderet stof, at belastning med organisk stof (BOD) af recipienterne er beskeden efter ophold i forsinkelsesbassinerne og at udledningskoncentrationerne af næringsstoffer er mindre end eller på niveau med baggrundskoncentrationen i vandløbene og nedstrøms beliggende recipienter. Der stilles derfor ikke supplerende vilkår til projektet med hensyn til udledning til recipient eller øvrig spildevandshåndtering.

Kommunen vurderer, at løsningen med de nye regnvandsbassiner vil forbedre de fysiske forhold nedstrøms udløbet og sikre muligheden for opfyldelse af miljømålene på strækningen fra regnvandsbassinerne og på den nedstrøms del af vandområde 0823. Da vandområdet er en ende strækning, vil der ikke være påvirkning på nogle opstrøms vandområder.

Det er Miljøstyrelsens vurdering, at udledning af overfladevand til hhv. Årslev Bæk og Voldbæk i driftsfasen, ikke vil kunne påvirke udpegningsgrundlaget for Natura 2000-område nr. 233, når vilkårene om bl.a. erosionssikring (sedimentation) og hydraulisk påvirkning i Aarhus Kommunes udledningstilladelse overholdes.

5.6 Grundvand og drikkevand

Planområdet ligger i et Område med Særlige Drikkevandsinteresser (OSD), og inden for indvindingsoplandet til Staurup Vandværk. En mindre del af området ligger inden for nitratfølsomme indvindingsområder. Området er omfattet af Staurup-Åbo indsatsplan for grundvandsbeskyttelse, der begrænser anvendelse af pesticider inden for oplandet.

Områdets anvendelse ændres ikke til formål, der medfører øget risiko for forurening af grundvandet. Endvidere er der i lokalplanen fastlagt bestemmelser, der har til formål at sikre, at der ikke etableres forhold, som kan medføre risiko for nedsivning, der forurener grundvandet.

Med områdets planlagte anvendelse til værksted og sporarealer må der ikke sker nedsivning inden for området. Derfor skal al tag- og overfladevand bortledes fra planområdet. I overensstemmelse med spildevandsplanen skal regnvand afledes via forsinkelsesbassiner til recipienter. Det vurderes at regnvand kan afledes dels via eksisterende systemer til Årslev bæk mod vest og dels via nyt forsinkelsesbassin øst for Espenhøjvej til Voldbæk.

I miljøkonsekvensrapporten er der redegjort for grundvandsforekomster i projektområdet, samt disses nuværende tilstand, målsætning samt hvordan grundvandsforekomsterne forventes påvirket.

Målet med vandområdeplanerne er, at alle vandområder, herunder også grundvandsforekomster skal opnå god tilstand. Foringelser af grundvandets tilstand skal forebygges, og hvor tilstanden allerede er forringet, skal der foretages forbedringer. For grundvand betyder det, at vandindvindingen på længere sigt ikke må overstige grundvandsdannelsen, og at grundvandet skal have en god kvalitet.

Det fremgår af miljøkonsekvensrapporten, at tørholdelse af udgravninger i anlægsfasen vil medføre et behov for udledning af begrænsede mængder terrænnært grundvand, som siver ind i udgravningerne. Det er oplyst, at der forventes et maksimalt tiløb på 5 m³ pr. time i forbindelse med etablering af fundament for værkstedsbygning og ledningsgrave. Det svarer til ca. 50.0000 m³ i løbet af det år, hvor gravearbejdet foretages. Udledning forventes at ske via regnvandsbassin til Årslev Bæk. Vandet forventes ikke at være forurenede med miljøfremmede stoffer. Der forventes ikke egentlig grundvandssænkning i anlægs- eller driftsfasen.

For at beskytte grundvandsforekomsterne vil der ikke blive anvendt kemiske ukrudtsbekæmpelsesmidler inden for projektområdet. Ligeledes vil der ikke blive anvendt salt til glatførebekæmpelse, da saltning over tid kan medføre et gradvist stigende kloridindhold i grundvandsforekomsterne.

Miljøstyrelsen vurderer på baggrund af miljøkonsekvensrapporten, at projektet ikke medfører at den aktuelle grundvandstilstand forringes eller at fastlagte miljømål ikke kan opnås for målsatte grundvandsforekomster. Vurderingen er baseret på oplysninger om, at der ikke anvendes farlige stoffer i hverken anlægs- eller driftsfasen, og at der ikke er behov for egentlig grundvandssænkning. Det oplyste omkring, at der ikke anvendes pesticider eller saltes inden for projektområdet anser Miljøstyrelsen som en forudsætning i ansøgningsmaterialet, og stiller derfor ikke vilkår hertil i forbindelse med beskyttelse af grundvandet.

5.7 Landskab og visuelle påvirkninger

Etablering af et nyt el-togs værksted i Aarhus Kommune forudsætter, at der udarbejdes et nyt plangrundlag for området.

Der er derfor udarbejdet kommuneplantillæg nr. 88 til Aarhus Kommuneplan 2017 for området, som udlægger nye rammeområder til tekniske anlæg, samt ændrer den geografiske afgrænsning for de kommuneplanretningslinjer, som planlægningen ikke er i overensstemmelse med. Ligeledes har Aarhus Kommune udarbejdet lokalplan "Lokalplan nr. 1142 "Ny værkstedsfaciliteter for DSB i Logistikparken ved Rosbjergvej i Årslev". Planerne skal være vedtaget, før nærværende tilladelse meddeles.

Der er ikke arealer med særlig landskabelig interesse knyttet til området i kommuneplanen. Projektområdets østlige del ligger inden for skovbyggelinjen, hvis formål er at sikre skovbrynet som mangfoldigt biologisk område og visuelt landskabelement. Aarhus Kommune vil ansøge Miljøstyrelsen om reduktion af skovbyggelinjen, og forholdet er ikke en del af nærværende tilladelse efter miljøvurderingsloven.

5.7.1 Anlægsfasen

I anlægsfasen vil landskabet midlertidigt påvirkes visuelt og fysisk, og arbejdet domineres af entreprenørmaskiner, byggematerialer og selve anlægsarbejdet samt kørsel og transport af materialer mv. til og fra området. Byggeriet vil være tydeligt fra Rosbjergvej. Fra andre placeringer vil byggeriet kun opleves lokalt.

Ændringerne i landskabet, som følge af anlægsarbejderne, vurderes i mindre grad at præge oplevelsen af landskabet, da området mod syd er præget af store lagerbygninger og mod nord langs med jernbanen en jordvold med beplantning. Anlægsarbejdet og indvirkningen på omgivelserne vurderes derfor ikke væsentlige for så vidt angår landskabelig påvirkning.

5.7.2 Driftsfasen

Opførelse af bygninger og opstilling af køreledningsanlæg vil være nye elementer i forhold til i den nuværende situation. Området ændres til et erhvervsområde præget af udjævnedede terrænformer mod nord, bygninger mellem 8 og 12 meter høje og køreledningsanlæg i ca. 8 meters højde.

Værkstedet vil hovedsageligt være synligt i nærområdet, især omkring den vestlige del af projektområdet ved Rosbjergvej og den østlige del af projektområdet ved Espenhøjvej. Der findes ikke visuelt sårbare omgivelser, hvorfra værkstedet vil være synligt.

Miljøstyrelsen kan konstatere, at området, hvor værkstedet placeres generelt er præget af eksisterende industribygninger. Ved værkstedets sydlige, vestlige og nordlige side ligger der store trafik anlæg i form af motorvej og jernbane. På den østlige side ligger der et større vejanlæg (Edwin Rahrs Vejs) samt by- og byudviklingsområde. Værkstedet er dermed "rammet ind" af trafik anlæg, der vurderes at medføre en nuværende landskabspåvirkning.

Nuværende jordvold og beplantning langs jernbanen vil afskærme projektområdet, og Miljøstyrelsen vurderer på baggrund af ovenstående, at projekts landskabelige påvirkning ikke vil være væsentlig i driftsfasen.

Etablering af værkstedet fordrer terrænregulering, hvor overskudsjord anvendes til landskabsbearbejdning. Herved mindskes transporten af overskudsjord bort fra området. Der vil ske tilplantning med træer og buske. Aarhus Kommunes lokalplan for området har bestemmelser omkring beplantning af både volde, landskabsformationer, ubebyggede arealer m.v. Miljøstyrelsen vurderer, at disse bestemmelser er i overensstemmelse med oplysningerne i miljøkonsekvensrapporten og stiller på den baggrund ikke vilkår om beplantning i nærværende tilladelse.

Aarhus Kommunes lokalplan for området fastlægger facadematerialer og farver (dæmpede jordfarver eller materialernes naturlige farve), taghældninger m.v. Miljøstyrelsen vurderer, at lokalplanen sikrer, at bebyggelsen ikke medfører væsentlig påvirkning af landskabet, og stiller derfor ikke vilkår til facadematerialer m.v. i nærværende tilladelse.

5.7.3 Lyspåvirkning

Lyspåvirkningen i området vil, når det nye værksted er i drift, adskille sig fra den nuværende situation, hvor området henligger i mørke. De udendørs områder omkring værkstedet, forsyningsvæg, p-plads og opstillingsspor vil være oplyst i aften- og nat-timerne.

Belysningen vil blive etableret og udformet, så der ikke forekommer blanding af naboarealer. Jf. Aarhus Kommunes lokalplan for området, skal udendørs belysning etableres med en lyspunktshøjde og udbredelsesgrad, der ikke generer omboende væsentligt. Endvidere må belysningen ikke være til gene for jernbanetrafikken.

Værkstedet vil primært være synligt i nærområdet især fra Rosbjergvej. Mod nord vurderes det, at jordvold og beplantningen langs med hovedsporene Aarhus – Langå afskærmer for belysningen fra værkstedet mod nabobeboelser.

Miljøstyrelsen vurderer, at projektet som beskrevet ikke vil medføre væsentlig lyspåvirkning af omgivelserne, og stiller ikke vilkår hertil.

5.8 Ressourcer

Projektområdet er ikke sammenfaldende med udpegede indvindingsområder for råstoffer eller råstofinteresseområder.

I anlægsfasen skal der primært anvendes traditionelle byggematerialer som beton, skærver, asfalt, grus og råjord.

Miljøstyrelsen vurderer, at det estimerede ressourceforbrug er af mindre omfang og dermed ikke udgør en væsentlig påvirkning af råstofressourcen hverken lokalt eller på landsplan.

Da indvundne råstoffer sker fra godkendte områder, vurderer Miljøstyrelsen, at der ikke er behov for at stille vilkår for så vidt angår råstofindvinding til brug for udfærdigelse af projektet. Endvidere er det Miljøstyrelsen vurdering, at det økonomiske incitament hos bygherre medvirker til at begrænse brugen af råstoffer og øvrige ressourcer.

I driftsfasen skal der foretages almindeligt vedligehold af værkstedet og sporanlægget ved brug af f.eks. asfalt, grus og metal i forbindelse med køreledningsanlæg. DSB vil stille krav til leverandører om anvendelse af miljøvenlige produktionsmetoder og -teknologier. Anvendelsen af jomfruelige råstoffer vil blive begrænset mest muligt f.eks. ved at erstatte dem med genbrugsmaterialer. Ud fra det oplyste vurderer Miljøstyrelsen, at der er tale om et for virksomhedstypen normalt ressourceforbrug i driftsfasen, hvilket ikke vil medføre væsentlig påvirkning af miljøet. Der stilles derfor vilkår i forhold hertil.

5.9 Affald

I anlægsfasen vil der ved nedrivning af eksisterende stibro Espenhøjvej frembringes affald bestående af beton, asfalt, metal, armeringsjern og grus i alt ca. 2.500 tons. Ved nedrivningen vil affaldet blive kildesorteret og genbrugt direkte eller genanvendt efter nedknusning, omsmeltning eller lignende, så ressourceforbruget begrænses. Noget af dette bygningsaffald er klassificeret som forurenede affald. Det er bl.a. asfaltbelægninger, galvaniseret stål-rækværk og maling fra graffiti på bropiller.

Terrænregulering inden for projektområdet medfører, at der skal håndteres ca. 105.000 m³ ren overskudsjord. Dette afsættes til godkendt modtager eller genanvendes i andre projekter.

Gældende regler for affaldshåndtering, herunder anmeldelse af affald, Aarhus Kommunes erhvervsaffaldsregulativ (Aarhus Kommune, 2019) og øvrige regler for affaldshåndtering vil blive overholdt.

Af miljøkonsekvensrapporten fremgår det, at der i driftsfasen produceres forskellige typer og mængder af affald fra togvedligehold samt dagrenovationslignende affald fra personale på værkstedet. Alt affald kildesorteres og håndteres i henhold til Aarhus Kommunes regulativ for erhvervsaffald.

Farligt affald og elektronikskrot opbevares i et miljøhus, der har tæt belægning og uden gulv afløb. Spildolie opbevares i en dobbeltvægget olietank på tæt belægning uden afløb. Tæt på indgangsporten for lastbiler, vil der være et område til opstilling af lukkede containere til affaldssortering og -håndtering.

På baggrund af ovenstående vurderer Miljøstyrelsen, at der ikke skal stilles yderligere vilkår til at forebygge og sikre omgivelserne mod forurening af jord og grundvand i forbindelse med håndtering af affald.

5.10 Luft og klima

5.10.1 Emissioner

Driftsfasen

I miljøkonsekvensrapporten er det oplyst, at værkstedet vil blive indrettet og drevet i overensstemmelse med maskinværkstedsbekendtgørelsen hvad angår lugt, luft og støv. I Maskinværkstedsbekendtgørelsen er der fastsat krav til begrænsning af luftforurening, samt listet relevante B-værdier. Af miljøkonsekvensrapporten fremgår

det, at emission fra malerarbejde forventes at være underlagt kravene i luftvejledningen.

Miljøstyrelsen lægger til grund, at værkstedet, jf. miljøkonsekvensrapporten vil kunne overholde krav i Maskinværkstedsbekendtgørelsen, og vurderer på den baggrund, at der ikke vil være en væsentlig påvirkning af luftkvaliteten i området. Der stilles ikke yderligere vilkår, da det er Aarhus Kommune, som er miljømyndighed for værkstedet.

Ud over aktiviteter reguleret af denne bekendtgørelse vil der i driftsfasen være trafik til og fra området. Antallet af lastbiler til/fra værkstedet vil være ca. 20 lastbiler om dagen. Antallet af personbiler til værkstedet vil være begrænset. Herudover vil der være kørsel med personbiler for ansatte på værkstedet. Kørsel med el-tog inden for projektområdet bidrager ikke til emissioner fra projektet.

Miljøstyrelsen vurderer, at luftforureningen fra trafikken til og fra værkstedet ikke er af en sådan størrelsesorden, at der skal stilles vilkår til begrænsning af luftforurening fra transport i driftsfasen.

Anlægsfasen

I anlægsfasen vil der i gennemsnit vil være ca. 34 lastbiltransporter om dagen svarende til 25.700 lastbiltransporter for hele den treårige byggeperiode. De nærmeste boliger ligger mellem Rætebølvej og det eksisterende hovedspor nord for værkstedsområdet. I større afstande findes andre anvendelser, der også kan være støvfølsomme herunder liberale erhverv, parkeringspladser og lignende. Nærmeste boligområder er landsbyen Lyngby ca. 1 km vest for projektområdet og boligområdet ved Helenelyst i Brabrand ca. 350 meter øst for projektområdet.

Miljøstyrelsen vurderer, at den faktiske afstand, det begrænsede antal anvendte entreprenørmaskiner pr. lokalitet på et givent tidspunkt samt placering af værkstedet i åbent land med gode spredningsforhold bevirker, at anlægsaktiviteterne ikke medfører væsentlig påvirkning af omkringboende for så vidt angår emissioner fra anlægsfasen. Da der ikke er påvist en væsentlig påvirkning stilles der ikke vilkår.

Miljøstyrelsen vurderer på baggrund af ovenstående, at luftforureningen fra projektet ikke medfører en væsentlig påvirkning af luftkvaliteten. Emissionen vurderes at være af en sådan størrelsesorden, at der ikke skal stilles vilkår til begrænsning af luftforurening fra transport/entreprenørmaskiner.

5.10.2 Støv

I miljøkonsekvensrapporten er det oplyst, at der i anlægsperioden vil forekomme emissioner af støv. Generne vil være størst i tørre perioder og ved kraftig vind, hvor der er beboelser tæt på arbejdsområdet.

Støv i anlægsfasen reguleres af Aarhus Kommune i henhold til miljøaktivitetsbekendtgørelsen⁵. Det er Miljøstyrelsens vurdering, at fokus i anlægsfasen skal være på at minimere diffust støv fra anlægsområdet vha. god renholdelse, overdækning af løse materialer, befugtning i tørre perioder mv. Dette vurderes at være indarbejdet som projektindbyggede afværgetiltag i miljøkonsekvensrapporten.

I driftsfasen forventes der ikke at forekomme støvgener af betydning.

Miljøstyrelsen vurderer, at almindelig forebyggelse for støvgener som nævnt ovenfor i tilstrækkelig grad sikrer omgivelserne mod gener og stiller ikke vilkår til forholdet.

5.10.3 Klimapåvirkning

I projektet anvendes forskellige materialer og komponenter, der forventes at blive produceret på eksisterende virksomheder. Der forventes ikke at skulle etableres ny

⁵ Bek. nr. 844 af 23/06/2017 om miljøregulering af visse aktiviteter (Miljøaktivitetsbekendtgørelsen).

produktionskapacitet med deraf følgende merudledning af klimagasser. Klimapåvirkning fra komponentfremstilling bliver reguleret i henhold til gældende lovgivning, og er dermed ikke en del af nærværende miljøvurderingsproces.

Miljøstyrelsen vurderer, at projektets bidrag i anlægsfasen til den samlede emission ikke er væsentligt, og der stilles ikke vilkår om afværgetiltag til nedbringelse af CO₂-emissionen fra projektet, der forventes at anvende CE-mærket materiel. I kumulation med den nationale udledning af CO₂ vil projektet medføre påvirkning af klimaet. Det vurderes dog, at den samfundsmæssige interesse i realisering af projektet i videst muligt omfang opvejer denne påvirkning, idet realisering af projektet åbner mulighed for vedligehold og reparation af eltog og dermed elektrificering af jernbanenettet.

Til håndtering og tilbageholdelse af ekstremregn i driftsfasen etableres et bassin inden for projektområdet, der kan tilbageholde ca. 1.750 m³ regnvand. Herved undgås overbelastning af regnvandsbassin ved Espenhøjvej ved skybrud. Bassinet graves i begyndelsen af anlægsfasen, således det kan bruges til opsamling af regnvand under anlægsfasen.

Etablering af forsinkelsesbassinet vurderes ligeledes at medvirke til, at der ved ekstremregn ikke sker forhøjelse af stofkoncentrationer i udledningsvandet, der via det kommunale spildevandssystem ledes til Voldbækken i driftssituationen.

På den baggrund vurderer Miljøstyrelsen, at projektet ikke påvirker klimaet væsentligt, ligesom klimapåvirkninger i form af ekstremregn i området bliver afhjulpet ved etablering af forsinkelsesbassin inden udledning af overfladevand til recipient (Voldbækken).

5.11 Alternativer

I miljøkonsekvensrapporten er der redegjort for de væsentligste kriterier for udvælgelse af placering af værkstedet herunder trafikale hensyn. Bygherre har oplyst, at der på baggrund af analyser ikke er fundet rimelige alternativer til den valgte placering i området ved Aarhus. Miljøstyrelsen vurderer, at bygherres kriterier, der danner baggrund for vurderingen, er rimelige.

Da projektet vurderes ikke at medføre væsentlige påvirkninger af miljøet, vurderes det i miljøkonsekvensrapporten anførte tilstrækkeligt for så vidt angår belysning af alternativer.

I forhold til projektets formål vurderer Miljøstyrelsen, at det er belyst, at nul-alternativet ikke vil medføre den nødvendige mulighed for vedligehold og reparation af eltog i Østdanmark.

5.12 Samlet konklusion

Det er Miljøstyrelsens samlede vurdering, at der ikke er uacceptable miljømæssige forhold som følge af projektet, når de stillede vilkår overholdes. Endvidere vurderes projektets miljøpåvirkninger ikke at have en sådan karakter eller omfang, der gør at, projektet ikke kan realiseres.

6. Overvågning

Når projektet gennemføres med de stillede vilkår, vurderer Miljøstyrelsen, at det ikke vil have væsentlige skadelige indvirkninger på miljøet. Der stilles derfor ikke vilkår om overvågning.

7. Offentliggørelse

Afgørelsen om at meddele §25-tilladelse inkl. bilag vil blive offentliggjort på Miljøstyrelsens hjemmeside (www.mst.dk) den **XX 2022**.

8. Klagevejledning

En § 25-tilladelse bortfalder, hvis den ikke er udnyttet inden for 3 år, efter at den er meddelt, jf. Miljøvurderingsloven § 39.

Afgørelsen kan påklages til Miljø- og Fødevareklagenævnet af enhver med retlig interesse i sagens udfald samt af landsdækkende foreninger og organisationer, der som formål har beskyttelsen af natur og miljø eller varetagelsen af væsentlige brugerinteresser inden for arealanvendelsen og har vedtægter eller love, som dokumenterer deres formål, og som repræsenterer mindst 100 medlemmer, jf. miljøvurderingslovens § 50.

Du klager via Klageportalen, som du finder et link til på <https://mfkn.naevneneshus.dk/>. Klageportalen ligger også på www.borger.dk og www.virk.dk.

Klagen sendes gennem Klageportalen til den myndighed, der har truffet afgørelsen. En klage er indgivet, når den er tilgængelig for myndigheden i Klageportalen. Når du klager, skal du betale et gebyr, som er på 900 kr. for private og 1.800 kr. for virksomheder og organisationer. Du betaler gebyret med betalingskort i Klageportalen.

Du kan læse mere om gebyrordningen og klage på Miljø- og Fødevareklagenævnets hjemmeside (www.naevneneshus.dk/start-din-klage/miljoe-og-foedevareklagenaevnet/).

Miljø- og Fødevareklagenævnet skal som udgangspunkt afvise en klage, der kommer uden om Klageportalen, hvis der ikke er særlige grunde til det. Hvis du ønsker at blive fritaget for at bruge Klageportalen, skal du sende en begrundet anmodning til den myndighed, der har truffet afgørelse i sagen. Myndigheden videresender herefter anmodningen til Miljø- og Fødevareklagenævnet, som træffer afgørelse om, hvorvidt din anmodning kan imødekommes.

Klagen skal være modtaget senest fire uger efter offentliggørelsen af afgørelsen dvs. den **XX 2022**.

Miljøstyrelsens afgørelse kan indbringes for domstolene inden 6 måneder fra afgørelsens offentliggørelse.

§ 25-tilladelse

DSB Værksted ved Logistikparken, Aarhus

J.nr. 2019-6671

UDKAST



Miljøstyrelsen
Tolderundsvej 5
5000 Odense C
www.mst.dk