



UDKAST TIL
§ 25 tilladelse
DSB Nyt værksted
København

UDKAST

Indhold

1.	§ 25-tilladelse til DSB Nyt værksted i København	3
1.1	Indledning	3
1.2	Baggrund	3
1.3	Beskrivelse af projektet	4
2.	Offentlig høring	6
2.1	Resume af høringssvar	6
2.2	Høringens indflydelse på afgørelsen	6
3.	Vilkår for tilladelsen	7
4.	Begrundelse for afgørelsen	8
5.	Overvågning	11
6.	Offentliggørelse	12
7.	Klage	13

BILAGSOVERSIGT

Bilag 1	Miljøkonsekvensrapport
Bilag 2	Resume af høringssvar <i>[Såfremt der er kommet et stort antal høringssvar, kan resume af høringssvarene også vedlægges dette bilag]</i>

1. § 25-tilladelse til DSB Nyt værksted i København

1.1 Indledning

Hermed meddeles DSB § 25-tilladelse til Nyt værksted ved Godsbanegården i København, Otto Busses Vej 6, 2450 København SV. Tilladelsen er meddelt i henhold til § 25 stk. 1 i miljøvurderingsloven¹ og meddeles på baggrund af bygherres ansøgning, den offentliggjorte miljøkonsekvensrapport samt eventuelle supplerende oplysninger og resultater af de høringer, der er foretaget.

Miljøstyrelsen træffer afgørelse i sagen, jf. § 3 stk. 1 i miljøvurderingsbekendtgørelsen², da staten er bygherre.

Myndighedsrollen er for dette projekt delt mellem Miljøstyrelsen og Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen. Det er aftalt at begge myndigheder udsteder en tilladelse inden for deres respektive myndighedsområder.

1.2 Baggrund

I februar 2018 indgik regeringen en aftale om at igangsætte en udbudsproces for indkøb af minimum 90 nye el-tog. De nye el-tog skal erstatte de dieseldrevne IC3- og IC4-tog. De nye tog vil blive leveret i perioden 2023-2029 og de første togsæt indsættes i drift i 2024.

De nye tog skal vedligeholdes i tre værksteder i eller tæt ved strategiske knudepunkter på banelinjen, med ét i Aarhus og to i København, henholdsvis Godsbanegården og Helgoland. 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 værkstedet på Godsbanegården etableres en række jernbanespor til opstilling af togmateriel og der anlægges et 1,4 km langt tilslutningsspor som skaber forbindelse til det øvrige banelinjenet.

Den politiske aftale indebærer, at den kommende togleverandør skal være ansvarlig for vedligeholdelsen af el-togene. Vedligeholdelsen 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 have ansvar for klargøring og rangering på værkstedsarealerne.

Denne § 25-tilladelse vedrører alene Godsbanegården i København.

¹ Lov om miljøvurdering af planer og programmer og af konkrete projekter (VVM), Lovbekendtgørelse nr. 973 af 25/06/2020.

² Bekendtgørelse om samordning af miljøvurderinger og digital selvbetjening m.v. for planer, programmer og konkrete projekter omfattet af lov om miljøvurdering af planer og programmer og af konkrete projekter (VVM). Bekendtgørelse nr. 913 af 30/08/2019.

1.3 Beskrivelse af projektet

Værkstedet på Godsbanegården i København placeres på det nuværende jernbaneterræn, nord for DSB's fungerende lokomotivværksted ved Otto Busses Vej. Projektområdet er ca. 63.900 m² inkl. areal til tilslutningsspor. Selve værkstedsområdet ligger på matrikel 1695a, Udenbys Vester Kvarter, København og er ca. 50.000 m². Det nye værksted forventes at være etableret i 2024.



Figur 1 Oversigtskort.

Området huser i dag et mindre opstillingsområde for togmateriel, og anvendes i begrænset omfang af Banedanmark. Området er delvist tilgroet.

Værkstedsområdet placeres syd for de eksisterende hovedspor, hvilket indebærer gode tilslutningsmuligheder mellem værksted og hovedspor både fra øst og vest.

De eksisterende spor i projektområdet fjernes og der udlægges nye spor. De nye spor elektrificeres ved opstilling af kørestrømsanlæg bestående af køreledningsmaster og køreledninger.

Værkstedsbygningen etableres med fire spor med et forventet bygningsareal på 5.600 m² og med en højde på ca. 12 meter. I tilknytning til værkstedsbygning opføres bygninger på ca. 3.200 m² med en højde på ca. 8,5 meter høj bygning til kontorer, lagerrum og teknikrum (ventilation, el mm).

Hjulafretning etableres i en aflukket bygning for at mindske støjpåvirkningen til omgivelserne. Bygningen er på ca. 600 m² og ca. 8,5 meter høj.



Figur 2 Skitse over tilslutningsspor, sporlayout og placering af togværksted, hjulafretning, forsyningsvæg og p-pladser.

I Københavns Kommuneplan 2019 er området udlagt til tekniske anlæg uden nogen specifik anvendelse, eller bestemmelser som regulerer etageareal, bygningshøjde, bebyggelsesprocent og lignende. Projektet etableres på arealer som p.t. ejes af Banedanmark, men DSB forhandler om at overtage arealet.

Det nye værksted vil være omfattet af maskinværkstedsbekendtgørelsen (bekendtgørelse nr. 1477 af 12. december 2017 om virksomheder, der forarbejder emner af jern, stål eller andre metaller). DSB skal således inden idriftsættelse anmelde værkstedet til Københavns Kommune.

2. Offentlig høring

[Kapitel udarbejdes når 2. offentlighedsfase er gennemført]

2.1 Resume af høringsvar

Indsæt resume af resultaterne af de høringer, der er foretaget

2.2 Høringens indflydelse på afgørelsen

Indsæt resume af resultaterne af de høringer, der er foretaget

UDKAST

3. Vilkår for tilladelsen

DSB skal etablere nyt værksted København inden for de fysiske og miljømæssige rammer og forudsætninger, som fremgår af miljøkonsekvensrapporten.

§ 25-tilladelsen meddeles på baggrund af:

- DSB's ansøgning med anmodning om at igangsætte miljøkonsekvensvurdering af nyt værksted i København
- Miljøkonsekvensrapporten for DSB Nyt værksted, Godsbanegården, København

Projektet skal desuden overholde den til enhver tid gældende øvrige lovgivning, herunder maskinværkstedsbekendtgørelsens generelle krav og evt. vilkår i medfør heraf.

Miljøkonsekvensrapporten har ikke påvist og Miljøstyrelsen vurderer ikke at projektet vil have væsentlige miljøpåvirkninger, hvorfor der ikke stilles vilkår i denne tilladelse.

UDKAST

4. Begrundelse for afgørelsen

Miljøstyrelsens afgørelse gives på baggrund af miljøkonsekvensrapportens vurdering om, at DSB Nyt værksted Godsbanegården, København kan etableres og drives uden uacceptable påvirkninger af miljøet, når projektet etableres inden for de fysiske og miljømæssige rammer og forudsætninger, som fremgår af miljøkonsekvensrapporten.

Der lægges især vægt på følgende i afgørelsen:

Gener:

Det fremgår af miljøkonsekvensrapportens vurdering, at der i anlægsfasen vil forekomme støj fra almindeligt anvendt entreprenørmateriel såsom gravemaskiner, dumpere, lastbiler m.m. Herudover vil der i en kort periode blive anvendt rammeudstyr i forbindelse med etablering af en støttemur og pælefundering. De støjende anlægsarbejder vil kun foregå inden for få måneder og arbejdet udføres kun på hverdage om dagen. Støjberegninger viser, at støjniveauet ved de nærmeste boliger på Otto Busses Vej, Ingerslevgade og Havneholmen ikke vil give anledning til væsentlige støjgener.

Støjberegninger for driftsfasen viser, at driften af værkstedet ikke vil medføre væsentlige støjgener til omgivelserne, og støjniveauet vil være under Miljøstyrelsens vejledende grænseværdier for støj fra virksomheder.

Vibrationsberegninger for de særligt belastende aktiviteter under anlægsfasen fx etablering af spuns, viser at der ikke vil forekomme bygningsskadelige vibrationer på de omkringliggende bygninger. Det er vurderet, at det kun er DSB eksisterende værkstedsbygninger ved lokomotivværkstedet der i begrænset omfang vil kunne blive påvirket af vibrationer under anlægsfasen. Der vil ikke forekomme nogen vibrationer til omgivelserne i driftsfasen. Værkstedsaktiviteterne med vedligehold af togene vil ikke medføre vibrationer, og togdriften til og fra værkstedet vil ske ved så lave hastigheder, at vibrationspåvirkningen af omgivelserne vil være ubetydelig.

Miljøpåvirkningen fra projektets indflydelse på vejtrafikken vurderes at være ingen/ubetydelig. I driftsfasen vil antallet af daglige lastbiltransporter til værkstedet være ca. 20 transporter, svarende til en stigning på ca. 1% på Vasbygade/Kalvebod Brygge. Personbiltrafikken til og fra værkstedet vil medføre en ubetydelig stigning i vejtrafikken på 65 personbiler i døgnet, svarende til en stigning på ca. 0,3 % på Vasbygade/Kalvebod Brygge. Det forventes at alle materialer til værkstedet, herunder togkomponenter, reservedele mm. vil blive transporteret med lastbil.

På det nye værksted vil der udelukkende blive serviceret el-toge og miljøpåvirkningen fra emissioner herfra vil være ubetydelig.

Jordforurening overfladevand og grundvand:

Projektets påvirkning ift. forurening af jorden vil være lille, da etablering af det nye værksted og drift heraf ikke vurderes at give anledning til væsentlig forurening af hverken jord eller grundvand. Der er i projektområdet konstateret forureninger med tungmetaller, benzin, olie-stoffer og tjærestoffer. På grund af terrænregulering skal ca. 40.000 m³ jord bortskaffes. Heraf er ca. 32.200 m³ forurenede. Den forurenede jord vil blive bortskaffet efter Københavns Kommunes anvisninger. Afgravning og bortskaffelse af forurenede jord fra området vil være positivt for den generelle miljøsituation i området.

Projektområdet ligger uden for særlige drikkevandsområder og er ikke omfattet af indsatsplan for grundvandsbeskyttelse. Det nærmeste område med drikkevandsinteresser er ca. 350 meter

nordvest for projektområdet. Den regionale grundvandsforekomst i området har en ringe kvantitativ og kvalitativ tilstand. Forekomsten vil blive påvirket ubetydeligt ved en lidt reduceret nedsivning som følge af, at vand fra tage og befæstede arealer inden for projektområdet ledes til kloak. Herved vurderes miljøpåvirkningen af grundvandet i anlægs- og driftsfasen at være ubetydelig ved etablering af togværkstedet.

I anlægsfasen forventes der at være et begrænset behov for oppumpning af vand fra byggegruben. Oppumpningen vurderes ikke at ville påvirke omgivelserne. I driftsfasen vil der ikke være behov for grundvandssænkning.

Området er fælleskloakeret og alt spildevand samt tag- og overfladevand fra værkstedet og omkringliggende sporareal ledes til det kommunale kloaksystem. Der er beregnet, at projektet vil medføre, at mængden af spildevand til kloakken øges med ca. 8.235 m³ om året. For at nedbringe mængden af tagvand til kloaksystemet etableres "grønne tage" på de forskellige bygninger. Da alt overfladevand og spildevand ledes til kloak, vurderes der ikke at være negative påvirkninger for vandmiljøet i anlægs- og driftsfasen.

Klima:

Projektområdet ligger tæt på havnen og klimaændringer vil medføre havvandsstigninger og øget grundvandsstand ved værkstedet. Projektet ligger i minimum kote +3,5 meter over havet og vil derfor ikke blive påvirket af stigninger i grundvandsstanden og evt. stormflod.

Ved skybrud er der umiddelbart nord for projektområdet udpeget en forsinkelsesvej, som leder overfladevand ved skybrud mod Dybbølsbro og videre til Kalvebod Brygge.

Ved at indarbejde klimatilpasningstiltag og opbevaring af olie, kemikalier og andre miljøskadelige stoffer, så der ikke er risiko for forurening af jord og grundvand, vurderes miljøpåvirkninger at være lille.

Landskab:

Projektet er placeret i et område, der er skabt ved inddæmning og opfyldning af lavlandet havområde, hvor der ikke er registreret nogle fortidsminder og arkæologiske fund.

Projektområdet er en lille del af et større kulturmiljø, der omfatter jernbanestrækningen mellem Københavns Hovedbanegård og Valby. Inden for projektområdet findes ingen fredede eller bevaringsværdige bygninger. Det vurderes, at projektet ikke vil have nogen negativ påvirkning af kulturmiljøet. På denne baggrund vurderes påvirkningen af kulturarv at være lille.

Projektområdet er kun synligt fra få steder i nærområdet. Den visuelle påvirkning af byrummet er begrænset, da de nye værkstedsbygninger kun omfatter et mindre areal. Yderligere findes der ikke visuelt sårbare omgivelser, hvorfra værkstedet vil være synligt. De visuelle konsekvenser af projektet set fra omgivelserne på større afstand vurderes at være lille, da bygningerne skalamæssigt vil falde ind i omgivelserne.

Ressourcer og affald:

Fjernelse og ændring af sporanlæg vil medføre byggeaffald, som kan indeholde miljøskadelige stoffer som kreosot fra gamle imprægnerede træsveller. Bortskaffelsen af affald vil være en lille påvirkning af miljøet, så længe det sker i henhold til den gældende lovgivning på området og kildesorteres og bortskaffes i overensstemmelse med Københavns Kommunes regulativ for erhvervsaffald.

DSB vil stille krav til leverandører om anvendelse af miljøvenlige produktionsmetoder- og teknologier og anvendelsen af jomfruelige råstoffer vil blive begrænset mest muligt f.eks. at erstatte dem med genbrugsmaterialer. På denne baggrund vurderes ressourceforbruget ved gennemførelse af projektet at have en lille påvirkning af miljøet.

Natura 2000:

I forbindelse med afgrænsningen af miljøkonsekvensrapporten er det vurderet, at projektet, hverken i sig selv eller i forbindelse med andre planer eller projekter, kan skade Natura 2000-området, eller de arter, som er på udpegningsgrundlaget. Deraf følger, at der ikke vil blive gennemført en nærmere konsekvensvurdering efter habitatbekendtgørelsen. Begrundelsen er at det nærmeste Natura 2000-område nr. 143 *Vestamager og Havet Syd for* ligger ca. 3,4 km fra den terrestriske del af Natura 2000-området og ca. 2 km fra den marine del af Natura 2000-området. Det er usandsynligt, at projektets karakter kan påvirke Natura 2000-interesser i et område, der ligger 2 km fra projektområdet.

Natur og arter:

Der er ikke udpeget § 3 natur inden for, eller i umiddelbar nærhed af projektområdet. Forekomsten af vegetation i projektområde, er kraftigt påvirket af menneskers aktivitet, og området er præget af midlertidig vegetation med mange etårige plantearter. Området ligger isoleret fra den omgivende by. Dette betyder, at spredningsmulighederne for dyr og planter er begrænsede. En lille del af projektområdet indgår i at større område, som er udpeget som InfraNatur og som er klassificeret som blomsterrigt græsland med høj naturværdi. Under feltarbejde blev der i 2019 bl.a. registreret sommerfuglen Kappeugle, som er moderat truet i henhold til den danske rødliste.

De planter og sommerfugle, som er registreret inden for projektområdet, vil gå tabt, da hele projektområdet vil blive opgravet og ændret. Området vil fremover blive anvendt mere intensivt med en større befæstelsesgrad, og af hensyn til arbejdsmiljøet vil vegetationen blive holdt nede. Overlappet mellem projektområdet og InfraNatur området er dog kun en mindre del af dets samlede udbredelse. Som kompensation angiver bygherre intentionen om, at de grønne tage på bygningerne beplantes med arter, som er værtsarter for sommerfugle og sommerfuglelaver. Bygherre vurderer at sommerfuglene godt kan finde vegetationen på de grønne tage. Miljøstyrelsen finder ikke hjemmel til at stille vilkår om at de grønne tage som tilplantes med værtsarter for de tilstedeværende sommerfugle, idet der er tale om en rødlisteart og at baneområdet ikke er udpeget som beskyttet natur. Miljøstyrelsen forventer dog stadigvæk, at projektet udføres som ansøgt og beskrevet i miljøkonsekvensrapporten.

Det er Miljøstyrelsens samlede vurdering, at der ikke er uacceptable miljømæssige gener, som følge af projektet. Desuden ses de ændringer projektet medfører, ikke at have en sådan karakter eller omfang, at det taler afgørende imod, at projektet etableres.

5. Overvågning

Projektet vil ikke have væsentlige skadelige indvirkninger på miljøet, hvorfor der ikke fastsættes vilkår om overvågning.

UDKAST

6. Offentliggørelse

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

UDKAST

7. Klage

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 forsiden af www.nmkn.dk. Klageportalen ligger også på www.borger.dk og www.virk.dk. Du logger på www.borger.dk eller www.virk.dk, ligesom du plejer, typisk med NEM-ID.

Klagen sendes gennem Klageportalen til den myndighed, der har truffet afgørelsen. En klage er indgivet, når den er tilgængelig for myndigheden i Klageportalen. Når du klager, skal du betale et gebyr, som er på 900 kr. for private og 1800 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-foedevareklagenævnet/).

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 #dato [Annoncedato+4 uger - Bemærk at en klagefrist ikke kan udløbe på en lørdag eller helligdag. Den skal i så fald forlænges til den førstkommande hverdag.

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

§ 25-tilladelse

DSB Nyt værksted Godsbanegården København



Miljøstyrelsen
Tolderlundsvej 5
5000 Odense C

www.mst.dk