

NOTAT – AFGRÆNSNING AF MILJØKONSEKVENSRAPPORT FOR NY INFRASTRUKTURBANEGÅRD I HØJE-TAASTRUP - NISB

2022-12-08

1. **Hvad er en miljøkonsekvensrapport**

Projekter, der er omfattet af reglerne om miljøvurdering og vurderes at kunne påvirke miljøet væsentligt, kan kun realiseres på baggrund af en vurdering af konsekvenserne for miljøet. Vurderingen skal påvise, beskrive og vurdere projektets væsentlige direkte og indirekte virkning på:

- Befolkningen og menneskers sundhed
- Den biologiske mangfoldighed, med særlig vægt på arter og naturtyper der er beskyttede
- Jordarealer, jordbund, vand, luft og klima
- Materielle goder, kulturarv og landskab samt
- Samspillet mellem disse faktorer

Miljøvurderingen bygger på en miljøkonsekvensrapport, som bygherren skal fremlægge.

Miljøkonsekvensrapporten skal give en samlet beskrivelse af projektet og dets miljøkonsekvenser, som kan give grundlag for såvel en offentlig debat som miljømyndighedens endelige beslutning om, hvorvidt der kan gives tilladelse til projektet.

Inden miljøkonsekvensrapporten bliver udarbejdet, skal den relevante myndighed (her Trafikstyrelsen), udarbejde en afgrænsningsudtalelse, som ligger rammerne for rapportens indhold.

1.1. Afgrænsningsnotat

Dette afgrænsningsnotat fastlægger hvor omfattende og detaljerede oplysninger bygherre vurderer at miljøkonsekvensrapporten for projektet "Ny Infrastrukturbanegård i Høje-Taastrup - NISB" skal indeholde, for at Trafikstyrelsen kan vurdere anlæggets miljømæssige konsekvenser og træffe afgørelse på et oplyst grundlag.

I afgrænsningsnotatet er det forventede videns- og datagrundlag beskrevet, herunder det forventede behov for yderligere data fra undersøgelser, for at kunne vurdere påvirkningerne på miljøet som følge af projektet.

1.2. Høring af berørte myndigheder

Miljøkonsekvensrapporten skal ud over de lovbestemte emner også behandle forhold fremdraget ved høringen af berørte myndigheder. Trafikstyrelsen gennemførte en høring af berørte myndigheder med indkaldelse af forslag til afgrænsningsudtalelsen i perioden fra 8. til 25. november.

For projektet vil det primært være Høje-Taastrup Kommune der er berørt myndighed. Herudover har bygherre lokaliseret følgende potentielt berørte myndigheder:

- Det ansvarlige arkæologiske museum
- Ishøj Kommune
- Miljøstyrelsen
- HTK Forsyning A/S

De ændringer den offentlige høring har medført fremgår af denne endelige afgrænsning.

1.3. Offentlig høring

Trafikstyrelsen gennemgår miljøkonsekvensrapporten når denne er udarbejdet. Rapporten vil, sammen med ansøgningen, eventuelle supplerende oplysninger fra bygherre, blive offentligt fremlagt i 8 uger. Her bliver der mulighed for at sende bemærkninger til Trafikstyrelsen.

På baggrund af de indkomne bemærkninger og konklusionerne af miljøvurderingen, vil Trafikstyrelsen afgøre om der kan udstedes tilladelse til det ansøgte projekt.

2. Lovkrav til indhold

Miljøkonsekvensrapporten skal udarbejdes således, at den opfylder kravene efter jernbanelovens¹ § 38g, stk. 1-7 og bilag 5.

Afgrænsningsnotatet er udarbejdet på baggrund af sagens oplysninger og viden om lokalområdet og om potentielle miljøpåvirkninger. Bemærkninger indkommet

¹ Jernbanelov (Lov nr. 686 af 27. Maj 2015 med ændringer i Lov om ændring af lov om offentlige veje m.v., jernbaneloven og forskellige andre love (Lov nr. 658 af 08. juni 2016) og Lov om ændring af lov om offentlige veje m.v. og jernbaneloven (Lov nr. 434 af 16. marts 2021).

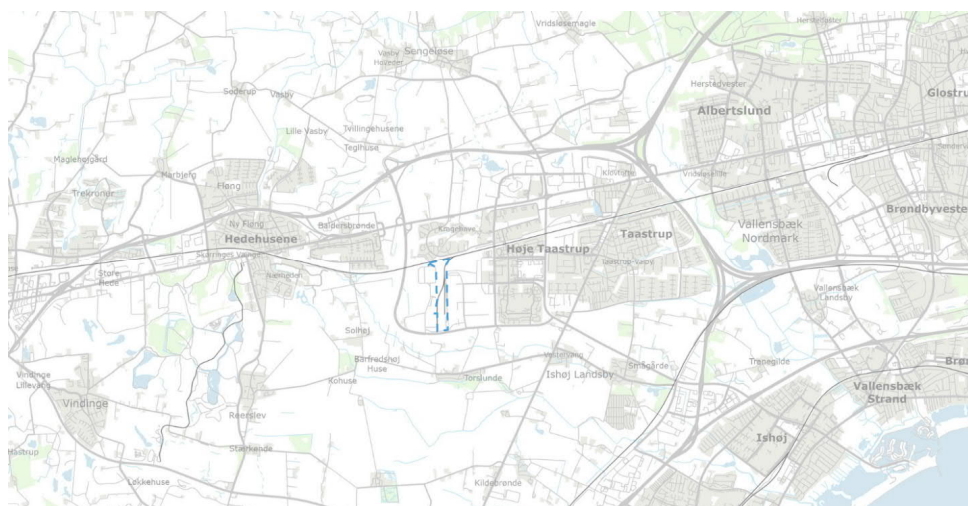
ved høring af berørte myndigheder vil efterfølgende blive indarbejdet i det endelige afgrænsningsnotat.

Der kan også i løbet af arbejdet med miljøkonsekvensrapporten opstå emner eller problemstillinger, der bør belyses som en del af det endelige beslutningsgrundlag. Hvis dette behov skulle opstå, vil Trafikstyrelsen gå i dialog med DSB om processen.

3. Projektbeskrivelse og beliggenhed

Ny Infrastrukturbanegård i Høje-Taastrup skal erstatte Banedanmarks nuværende fornyelsesbase i det centrale København (sporgruppe 200), som DSB har overtaget. Infrastrukturbanegården planlægges at være etableret primo 2025.

Infrastrukturbanegården placeres på matrikel 21b, Kragehave By, Høje-Taastrup, i det eksisterende industrikvarter sydvest for Høje-Taastrup station (figur 1).



Figur 1 Projektområdets placering (blå stiptet strek).

3.1. Aktiviteter

Den nye infrastrukturbanegård skal anvendes ifm. med større sporfornyelsesprojekter. Når pladsen er i drift, vil den i perioder blive brugt intensivt, mens den i andre perioder ikke vil blive anvendt.

Blandt de arbejder, der skal gennemføres på området, er; oplag, flytning, læsning og losning af materialer. Der er både tale om nye materialer til indbygning og restprodukter fra sporstrækningen, der skal bortskaffes.

De primære aktiviteter på pladsen er omlastning mellem lastbil og tog af bl.a. følgende produkter:

- Skærver
- Bagharp
- Beton
- Sveller og skinner
- Elmater

- Kabler
- Ren og forurennet jord

Restprodukterne tilkøres til pladsen med skinnekørende maskiner fra de sporstrækninger, hvor der skal udføres arbejder. Restprodukter kan i større eller mindre grad være forurennet.

På pladsen bliver restprodukterne omlastet og bortkørt med lastbil fra pladserne til endelige godkendte modtagere. De enkelte partier oplægges kortvarigt på pladserne. Således forventes jord, skærver og bagharp at være bortskaffet til godkendt modtager indenfor maks. 4 dage efter at være tilkørt pladsen.

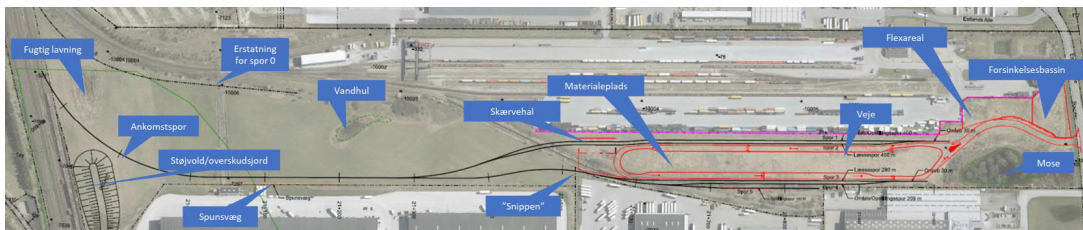
Udover transport og oplag af materialer vil infrastrukturbanegården skulle have plads til opstilling af skinnekørende materiel og et areal til etablering af skurby og parkering.

DSB og Banedanmark arbejder med optimering af placeringen af de forskellige aktiviteter på arealet, men de samlede rammer er som beskrevet ovenfor.

3.2. Indretning

Den foreløbige indretning af infrastrukturbanegården fremgår af bilag 1.

Det samlede areal til veje, oplagsplads og skurby er ca. 27.000 m² og der forventes etableret ca. 3.500 meter spor inkl. tilslutning til hovedspor, nord for projektområdet.



Indretning af infrastrukturbanegård

Der etableres sporadgang mod øst til spor 1 på Høje-Taastrup station og vejadgang til Estland Allé.

Hen over to spor i den nordlige del af oplagspladsen. opføres støjdæmpet hal til læsning af skærver på ca. 1.000 m² (50 gange 20 meter),

Mod nord forlænges den eksisterende støjvold til en samlet længde på ca. 210 m og varierende højde mellem 4-10 m.

Der etableres regnvandsbassin samt adskillelse til naboer/naboanlæg med hegn.

4. Forholdet til anden planlægning og lovgivning

Forholdet til anden lovgivning og planlægning vil indgå i miljøkonsekvensrapporten.

DSB forventer at projektet ikke kræver ændret plangrundlag, da det umiddelbart kan rummes i den eksisterende lokalplan.

For projektområdet er særligt følgende bindinger og udpegninger relevante:

- Område med særlige drikkevandsinteresser (OSD)
- Indvindingsopland
- Naturbeskyttelse (§ 3) af sø og mose
- Kulturarvsareal
- Skovbyggelinje i områdets nordligste del

I de tilfælde, hvor der er konflikter med arealmæssige bindinger og beskyttelsesmæssige interesser, skal der inden anlægsarbejdet igangsættes, ansøges om dispensation/tilladelser fra de relevante love og bekendtgørelser hos de pågældende myndigheder.

4.1. Miljøgodkendelse

Pladsen skal miljøgodkendes af Høje-Taastrup Kommune. Anmeldelse og behandling vil foregå parallelt med miljøvurderingsprocessen og er igangsat.

Høje-Taastrup Kommune vil miljøgodkende pladsen i henhold til standardvilkår for anlæg, der oplagrer, omlaster, omemballerer eller sorterer ikke-farligt affald og elskrot (K212).

5. Indhold, form, krav og struktur i miljøkonsekvensrapporten

Krav og forventninger til miljøkonsekvensrapporten fremgår af nedenstående.

Vi ønsker, at miljøkonsekvensrapporten klart formidler projektet og resultaterne af miljøundersøgelserne på en læsevenlig måde, og at der derfor lægges vægt på det "Ikke-tekniske resumé", som skal kunne læses af personer uden faglig viden om miljøpåvirkninger. I resten af miljøkonsekvensrapporten vil vi have en høj faglig kvalitet.

Eventuelle teknisk tunge afsnit, der er relevante og understøtter miljøkonsekvensrapporten vedlægges som bilag i form af baggrundsrapporter, mens beskrivelser, vurderinger og konklusioner fra sådanne bilag vil indgå i en sammenfattet form i selve miljøkonsekvensrapporten.

Miljøkonsekvensrapporten skal både behandle væsentlige negative og væsentlige positive virkninger. Karakteren af en påvirkning vil ofte være subjektiv, og det er derfor vigtigt, at påvirkninger og konsekvenser ikke undlades, selvom de fra bygherres synspunkt er positive.

5.1. Væsentlige generelle krav til miljøkonsekvensrapporten:

- Der skal udarbejdes et ikke-teknisk resumé af hele miljøkonsekvensrapporten i et letlæseligt sprog.
- Projektområdet skal beskrives og vises på tydelige kort.

- Der skal udarbejdes en beskrivelse af projektets fysiske udformning, beliggenhed og karakteristika.

Hvis dele af projektet ikke er endeligt fastlagt, skal projektbeskrivelsen tage højde for dette og klart beskrive de forskellige muligheder, som DSB arbejder med.

- For driftsfasen er det primært støj, der skal vurderes.
- Miljøkonsekvensrapporten skal som minimum indeholde en beskrivelse af 0-alternativet, det vil sige en beskrivelse af området, såfremt projektet ikke gennemføres.
- Rapporten skal også indeholde en kort beskrivelse af eventuelle alternativer/alternative projektudformninger, som er blevet fravalgt. Herunder skal indgå begrundelserne for, hvorfor alternativerne ikke ønskes realiseret. Denne beskrivelse skal være med til at synliggøre, hvorfor den konkrete projektudformning er valgt og er med til at give baggrundsinformation om projektet og den projektudviklings- og designproces, som DSB har været i gang med.
- Miljøkonsekvensrapporten skal indeholde en beskrivelse af de faktorer, der kan forventes at blive berørt i væsentlig grad af projektet: befolkningen, menneskers sundhed, biologisk mangfoldighed (f.eks. fauna og flora), jordarealer (f.eks. inddragelse af arealer), jordbund (f.eks. jordforurening og arealbefæstelse), vand (f.eks. hydromorfologiske forandringer, kvantitet og kvalitet), luft, klima (f.eks. drivhusgasemissioner og støv), materielle goder, kulturarven, herunder de arkitektoniske og arkæologiske aspekter, og landskab.
- Miljøkonsekvensrapporten skal indeholde et "metodeafsnit" (kan også indgå som flere afsnit under beskrivelserne af de enkelte miljøforhold), hvor de anvendte metoder og grundlag for vurderingerne skal beskrives. I afsnittet skal indgå, hvis der i forhold til aktuel miljøtilstand eller miljøpåvirkninger er væsentlig manglende viden eller usikkerhed.
- Miljøkonsekvensrapporten skal belyse og begrunde behovet for afværge- eller kompenserende foranstaltninger. Rapporten skal angive, om foranstaltningerne iværksættes af bygherre som en del af projektet, eller om der er tale om forslag til foranstaltninger. Den forventede påvirkning af afværgeforanstaltningerne skal også klart beskrives og begrundes.
- Miljøkonsekvensrapporten skal også klart beskrive relevante tiltag ift. overvågning, og om disse iværksættes af bygherren som en del af projektet. Det kan eksempelvis være overvågning for at dokumentere effekten af afværgeforanstaltninger eller overvågning af, om identificerede skadelige virkninger opstår, som dermed kan kræve igangsættelse af afværgeforanstaltninger.
- Miljøkonsekvensrapporten skal indeholde en referenceliste, som skal gøre det muligt at genfinde forskning, undersøgelser, rapporter mv., som danner grundlag for vurderingerne i rapporten.

5.2. Væsentlige specifikke krav til emner i miljøkonsekvensrapport

Natur, fauna og flora

Der er et vandhul og en mose omfattet af vejledende kortlægning i henhold til naturbeskyttelseslovens § 3 indenfor projektområdet samt en lavning der er tidvist vandfyldt, men ikke vejledende registreret som omfattet af § 3.

Naturindhold i de tre fugtige områder er undersøgt ved feltundersøgelser i 2022 med eftersøgning af padder, æg og larver/haletudser samt udtagning af prøve til analyse for e-dna. Der er fundet lille vandsalamander i det temporære vandhul(lavningen), men ikke fundet noget i de to registrerede § 3-områder. De to registrerede naturområder blev vurderet som havende begrænset naturværdi.

Der er ved feltundersøgelsen ikke fundet særligt beskyttede eller rødlistede arter. Der er ved en tidligere undersøgelse fundet en bilag IV paddeart, der ikke kun genfindes i denne undersøgelse.

Det temporære vandhul berøres direkte af projektet. Det undersøges, om der via påvirkning af grundvandsstand kan være en indirekte påvirkning af moseområdet på områdets sydlige del.

MKR skal beskrive og vurdere naturværdier i projektområdet på grundlag af egne besigtigelser og eksisterende viden om forekomster.

Bilag IV-arter, fredede arter, rødliste-arter

Ved besigtigelser er området vurderet i forhold til egnede yngle- og rastesteder for bilag IV arter og spredningsveje til og fra søen og mosen. Andre fredede/sjældne arter registreres ved den generelle gennemgang af arealerne.

Der er ikke fundet beskyttede planter eller markfirben, men grøn frø og lille vandsalamander.

MKR skal beskrive og vurdere forekomst af fredede arter i projektområdet på grundlag af egne besigtigelser og eksisterende viden om forekomster.

Natura 2000

Nærmeste Natura 2000-område er Vasby Mose og Sengeløse Mose (SAC 124) godt 4 km nord for projektområdet.

Projektet forventes ikke at medføre påvirkninger der kan strække sig 4 km fra projektet, men dette skal beskrives og muligheden for en væsentlig påvirkning udelukkes i miljøkonsekvensrapporten.

MKR skal indeholde en kort væsentlighedsvurdering.

6.2.1 Jord, vand, luft og klima

Jordbund og jordforurening

Der er et lille jordforurenede område i projektområdets syd østlige del, som er V2-kortlagt. På området er det planlagt at der skal stå en skurby til mandskab.

Tilkørt lettere forurenede overskudsjord (klasse 2-3) fra projekter vil, efter anmeldelse og anvisning af kommunen, blive bortkørt med lastbiler til kartering hos godkendt modtager. I det omfang, at der ved afgravninger i sporet mod forventning konstateres materialer der ved syn eller lugt vurderes forurenede, vil disse så vidt muligt blive omlastet direkte til lastbil, alternativt blive oplagt på tæt underlag eller i container på stedet, inden bortkørsel.

Da projektarealet tidligere er anvendt til placering af muld i forbindelse med anlæg af godsterminalen mod øst, skal der bortskaffes 47.000 m³ muld. Så stor en

mængde som muligt af mulden vil blive indbygget i områdets nordlige del. For råjord er der balance i jordmængder og råjorden bliver på grunden. Mængden af bortkørt jord er forsøgt begrænset ved at kalkstabilisere jorden, hvor det er muligt, og udbygge eksisterende støjvold.

MKR skal beskrive og vurdere jordforureningen og hvordan den håndteres. Jordbalance og håndtering af tilkørt forurenede overskudsjord skal beskrives.

Råstoffer, råstofindvinding, arealanvendelse

NISB medfører et forbrug af almindelige råstoffer og en ændret arealanvendelse.

Der skal i MKR redegøres for forbrug af råstoffer og areal.

Overfladevand

Der er ingen vandløb eller større søer i projektområdet eller dets umiddelbare nærhed. Vandhuller behandles under natur.

Regnvand afledes via kloak og udledningen vil være omfattet af gældende udledningstilladelse til forsyningsselskabet.

Påvirkning af overfladevand beskrives overordnet.

Regnvand

Regnvand afledes via kloak og udledningen vil være omfattet af gældende udledningstilladelse til forsyningsselskabet.

Regnvand skal ikke indgå i miljøkonsekvensrapport.

Grundvand

Hele projektområdet ligger i område med særlige drikkevandsinteresser (OSD) og inden for indvindingsopland til almen vandforsyning.

Projektet vil blive udformet således at der ikke vil kunne ske udvaskning og nedsivning af forurenende stoffer til grundvandet, på baggrund af anlægsaktiviteter og i driftsfasen. Regnvand vil blive ledt til regnvandskloak.

Der er igangsat vandspejlsmålinger i det nærliggende moseområde syd for projektområdet, for at se om mosen evt. er grundvandspåvirket eller udelukkende regnvandspåvirket. Dette udføres for at se om projektet vil påvirke vandtilførslen til mosen. Vandspejlsmålingerne er endnu ikke afsluttet.

MKR skal indeholde beskrivelse og vurdering af grundvand og grundvandsdannelse samt hvordan grundvandet beskyttes mod forurening.

Energi

Der er ikke et væsentligt øget energiforbrug ved anlæg og drift af NISB.

Skal ikke indgå i miljøkonsekvensrapport.

Klima

Der er ikke en væsentlig påvirkning af udledningen af klimagasser ved anlæg og drift af NISB.

Skal ikke indgå i miljøkonsekvensrapport.

6.2.2 Materielle goder, kulturarv og landskab

Materielle goder

NISB vil ikke påvirke den arkitektoniske kulturarv eller andre materielle goder.

Skal ikke indgå i miljøkonsekvensrapport.

Infrastruktur og bebyggelse

Der vil være mindre bebyggelser i NISB der skal beskrives og vurderes

Ressourcer

Forbrug af ressourcer til NISB beskrives under råstoffer, da det primært er forbrug af metaller, kalk og genbrugte materialer.

Skal ikke indgå i miljøkonsekvensrapport.

Affald

Projektet medfører kun begrænset produktion af affald ved etablering og ved drift primært omlastning af affald fra arbejder på jernbanestrækninger, der normalt vil være miljøvurderet i forbindelse med miljøvurdering af sporfornyelsesprojektet.

I anlægsfasen er der alene affald fra indpakning af modtagne materialer, primært paller og plast.

Skal ikke indgå i miljøkonsekvensrapport.

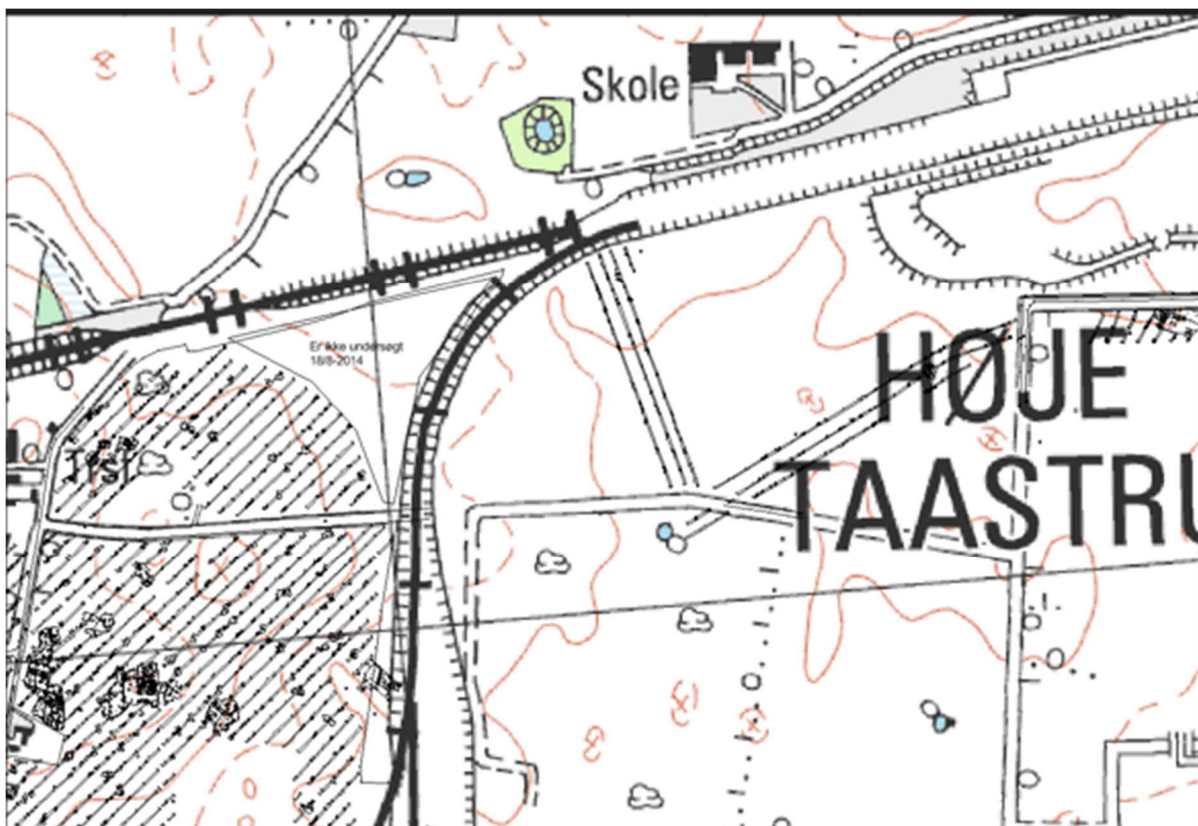
Landskab

Projektet placeres i et område, hvor der ikke er landskabelige interesser.

Skal ikke indgå i miljøkonsekvensrapport.

Kulturarv og arkæologi

I 2014 foretog Kroppedal Museum omfattende udgravninger på matriklen før etablering af nuværende jernbanespor, kombiterminal og transportcenter. Den overvejende del af området er derfor allerede undersøgt - og museet vurderede på den baggrund at der ikke ville være risiko for at støde på væsentlige fortidsminder. Der er dog et område i den NØ- del af grunden, som ikke er undersøgt – se figur 15 herunder.



Området nordøst på matriklen er endnu ikke undersøgt

Hele projektområdet er beliggende indenfor et kulturarvsareal af national betydning, da området er rigt på bopladser fra hele jernalderen. Det giver en unik mulighed for at følge bebyggelsesudviklingen gennem en periode på mere end 1000 år. Derudover er der i området også fundet grave, der er samtidige med bebyggelsen.

Hvis der skal foregå jordarbejde på det nordøstlige areal - herunder kørsel med tungt materiel og større jorddeponering samt et ekstra spor, anbefaler Kroppedal Museum, at der bliver foretaget en arkæologisk forundersøgelse af arealet forinden.

Der er derfor igangsat arkæologiske forundersøgelser i 2022.

6.2.3 Befolkningen og menneskers sundhed

Støj

I anlægsfasen vil der være støj, primært fra jordarbejder og ramning af spuns.

Der foretages beregninger af den fremtidige eksterne støj fra aktiviteter på Infrastrukturbanegården i dag-, aften- og natperioden, og resultaterne sammenholdes med vejledende støjgrænser oplyst af Høje-Taastrup Kommune.

Støjberegningerne foretages på baggrund af driftsgrundlag fremsendt af Banedanmark, svarende til forventede arbejder på infrastrukturbanegården under større sporfornyelsesprojekter.

Støjens udbredelse beregnes under anvendelse af beregningsværktøjet SoundPLAN ver. 8.2. Beregningen tager hensyn til alle faktorer, der påvirker lydens udbredelse, herunder refleksioner, afskærmende genstande (f.eks. bygninger), terrænets karakter m.v.

Indledende beregninger viser, at hvis der etableres en læssehal til skærver med sider og loft beklædt med lydabsorberende materiale, samt en supplerende støjskærm på materialepladsens nordlige del, kan støjgrænserne i boligområderne overholdes døgnet rundt. Den detaljerede placering af læssehal til skærver og støjskærm er under afklaring og baseres på en kombination af optimeret funktion, samtidig med at vejledende støjgrænser i boligområderne overholdes, såfremt læsning af skærver kun udføres i læssehal.

Der vil ikke være overskridelser af de vejledende grænseværdier i forhold til nærliggende erhvervsbyggeri.

Der skal redegøres for udbredelse af støj i miljøkonsekvensrapporten på baggrund af reviderede støjberegninger. Både i forhold til boligområde beliggende nord for projektområdet, den spredte bebyggelse syd for projektområdet og i forhold til erhvervsbygninger på naboarealerne og deres anvendelse. Støj i anlægsfasen skal vurderes på baggrund af erfaringer fra lignende anlægsarbejder.

Vibrationer

Der anvendes ikke vibrationsskabende materiel til anlæg og drift.

Skal ikke indgå i miljøkonsekvensrapport.

Luft og lugt

Der anvendes ikke materiel eller materialer, der medfører væsentlig luftforurening eller lugt, i hverken anlægs- eller driftsfasen.

Skal ikke indgå i miljøkonsekvensrapport.

Lys

Der anvendes kunstig belysning i området i driftsfasen, når pladsen er i brug. Belysning af pladsen og afskærmning af lyset skal beskrives og risiko for spredning af lys til omgivelserne skal beskrives og vurderes.

Hvis der anvendes belysning i anlægsfasen, skal dette desuden indgå i beskrivelser og vurderinger.

Støv

Der kan forekomme støvdannelse ved de omfattende jordarbejder i anlægsfasen og måske i driftsfasen ved håndtering af materialer på pladsen.

Støvdannelse og hvordan den begrænses, skal behandles i miljøkonsekvensrapporten, på baggrund af erfaringer fra lignende projekter.

Trafik

I anlægsfasen vil der være en lidt øget trafik ved tilkørsel af materialer. Tilkørsel vil ske via området eksisterende vejnet, som allerede er tilpasset større mængder tung trafik. I driftsfasen forventes i perioder en lidt øget trafik på erhvervsområdets større veje. Der er god tilgang til det overordnede vejnet fra projektområdet, som ligger lige op ad hovedvej Ring 5.

Skal ikke indgå i miljøkonsekvensrapport.

Tryghed

Da der kun køres på erhvervsområdet større veje og er kort til det overordnede vejnet, så vil der heller ikke være øget følelse af utryghed.

Skal ikke indgå i miljøkonsekvensrapport.

Friluftsliv

Der er ingen offentligt tilgængelige rekreative interesser ved projektområdet.

Skal ikke indgå i miljøkonsekvensrapport.

6.2.4 Kumulative forhold

Det indbyrdes forhold mellem ovenstående miljøfaktorer, samt med andre projekter i området (kumulativ effekt) kan være af et vist omfang.

Der redegøres for sammenhængen mellem identificerede mulige effekter og kumulative effekter fra andre planlagte projekter og planer.