

Carsten Niebuhrs Gade 43
1577 København V
Telefon 7221 8800
Fax 7262 6790
info@trafikstyrelsen.dk
www.trafikstyrelsen.dk

Notat
Dato 09-03-2023
Sagsnr.: 2022-065030
Sagsbehandler: TMSJ

Sammenfattende redegørelse for Ny Ellebjerg – Nye perroner og gangtunnel ved Øresundsbanen

Trafikstyrelsen har gennemført en offentlig høring af miljøkonsekvensrapporten for Ny Ellebjerg – Nye perroner og gangtunnel ved Øresundsbanen.

Projektet indebærer:

- Etablering af 320 m lange og ca. 3 m brede sideperroner langs Øresundsbanen (spor 21 og 22).
- Etablering af gangtunnel under Øresundsbanen for enden af de to perroner mod øst, dvs. ved Ny Ellebjerg Station.
- Trapper og elevatorer, dvs. anlæg i tilknytning til sideperroner og gangtunnel.

Den offentlige høring forløb fra fredag den 9. december 2022 til fredag den 3. februar 2023. Parallelt med den offentlige høring gennemførte Metroselskabet et borgermøde torsdag den 12. januar 2023. Nærværende dokument behandler de indkomne høringssvar med bemærkninger fra bygherre og fra Trafikstyrelsen. Dokumentet danner grundlag for Trafikstyrelsens afgørelse efter §38 j i Vej- og Baneloven¹. Afgørelsen træffes på baggrund af ansøgningen, miljøkonsekvensrapporten, eventuelle supplerende oplysninger og resultatet af de høringer, der er foretaget.

Trafikstyrelsen har modtaget fem høringssvar i forbindelse med høringen af miljøkonsekvensrapporten.

¹ LOV nr. 656 af 08/06/2016 - Lov om ændring af lov om offentlige veje m.v., jernbaneloven og forskellige andre love

Behandling af høringsvar

Københavns Museum

Københavns Museum bemærker, at anlægsområdets potentiale er primært oldtid. Grundet tidligere anlægsarbejde vurderes risikoen for at påtræffe væsentlige fortidsminder inden for projektområdet meget lille.

Bygherres bemærkninger:

Bygherre har ingen bemærkninger.

Trafikstyrelsens bemærkninger:

Trafikstyrelsen har ingen bemærkninger.

Miljøstyrelsen – afdeling for Cirkulær Økonomi og Affald

Miljøstyrelsen ønsker en præcisering af, hvad der menes med "forurennet jord" i miljøkonsekvensrapporten. Ligeledes ønskes et alternativ til håndtering af jord belyst i tilfælde af, at mere end 2% af jorden er forurennet, som forventes jf. miljøkonsekvensrapporten.

Derudover præciserer Miljøstyrelsen tre fejl i lovhenvvisninger:

- Det er ikke affaldsbekendtgørelsen, der indeholder regler om regulativer samt anvisninger for affald, men derimod affaldsaktørbekendtgørelsen
- I miljøkonsekvensrapporten henvises til indsamlingsvirksomheder, der er registeret på en liste ved Miljøstyrelsen. Denne liste er ikke hos Miljøstyrelsen, men hos Energistyrelsen.
- Der refereres til, at farligt affald skal indberettes til Københavns Kommune. Dette skal også indberettes til Miljøstyrelsens affaldssystem

Bygherres bemærkninger:

Vedrørende håndtering af eventuelt "farligt affald" og "forurennet affald" fremgår følgende af miljøkonsekvensrapporten: *Farligt affald vil blive sendt til en virksomhed, som er godkendt til behandling heraf. Endelig forventes forurennet affald at blive sendt til deponering.*

Vedr. forurennet jord har bygherre udtaget i alt 127 jordprøver, som er blevet analyseret. Jordprøverne er fra 10 boringer. Ud af de 127 prøver viser tre jordprøver forurennet jord (klasse 4), som alle stammer fra samme boring. Såfremt der er en større andel forurennet jord end de angivne 2%, vil denne jord også blive transporteret til godkendt jordmodtager.

Bygherre tager de tre fejl til efterretning og anerkender disse til rettelser.

Trafikstyrelsens bemærkninger:

Trafikstyrelsen bemærker, at det er bygherres ansvar at opnå evt. yderligere tilladelser eller dispensationer, samt at indberette til respektive myndigheder.

Trafikstyrelsen ligger til grund at bygherre er indforstået med at de tre rettelser er hvad lægges til grund for Trafikstyrelsens afgørelse.

Københavns Kommune

Københavns Kommune har indsendt høringssvar med bemærkninger delt op i kapitler.

Kapitel 3 – Projektbeskrivelse

Det fremgår, at forpladsen ved Følager både er og ikke er en del af projektet i miljøkonsekvensrapporten.

Kommunen bemærker, at det i miljøkonsekvensrapporten nævnte forsinkelsesbassin nord for Haveforeningen Kalvebod ved Tudsemindevej er et ferskvandsområde, der har status som sø. Dette indebærer at udledninger til søen skal ansøges til godkendelse efter miljøbeskyttelseslovens §28.

Kapitel 6 – Støj

Københavns Kommune henviser til, at kommunens bygge- og anlægsforskrift for støj skal anvendes i forbindelse med projektet. Derfor skal antallet af boliger, der påvirkes udover grænseværdierne angives. Miljøkonsekvensrapporten referer til Nabobekendtgørelsen og dens grænseværdier, hvilket omhandler kompensation.

Det bemærkes, at støjen gennem gangtunnel fra arbejdsområdet til Pilestykket ikke ser ud til at fremgå af det vedlagte støjkort. Ligeledes ønskes bakalarmer fra lastbiler medtaget i beregningerne.

Kapitel 7 – Vejtrafik

Det bemærkes, at miljøkonsekvensrapporten skriver at: "*i driftsfasen vil vejgeometrien være uændret, fordi projektet ikke medfører vejændringer*". Dette er ikke korrekt, da projektet indebærer en permanent ombygning af krydset Følager/Gammel Køge Landevej.

Kommunen bemærker, at der bør redegøres for, hvordan lastbiler vender ved materialepladsen ved Vigerslev Godsvej, da denne er en blind smal privat fællesvej.

Det er aftalt med metroselskabet at gang-stiforbindelsen fra krydset Følager/Poppelstykket til Ny Ellebjerg st. forlænges mod syd i anlægsperioden. Kommune ønsker at dette fremgår.

Kapitel 9 – Grundvand

Københavns Kommune bemærker, at figur 9-4 er misvisende, da den ikke viser, hvordan infiltrationen påvirker den kraftige forurening ved Carl Jacobsens Vej 17.

Kapitel 10 – Vandområder

Københavns Kommune bemærker, at udledningspunktet, som der refereres til, ligger i Nordlige Øresund og ikke i Køge bugt.

Der findes ikke noget vandløb eller render i Københavns Kommune med det officielle navn "Kalvebod Rende", som der refereres til i miljøkonsekvensrapporten.

Der refereres her til den tidligere bemærkning om forsinkelsesbassinet/søen.

Københavns Kommune ønsker et regneark vedr. Benz(a)pyren og en redegørelse for det omtalte råderum for næringsstoffer. Overordnet bør afsnittet vurderes i forhold til vandområdeplaner III.

Kapitel 10 – kumulativ effekt

HOFOR's projekt "Valby skybrudstunnel" bør medtages i denne vurdering.

Kapitel 12 – Mennesker, sundhed og samfund

Københavns Kommune mangler en beskrivelse af, hvordan borgere der bruger Følagerstien kommer rundt i området. Byggepladstegningen viser, at stien forsvinder, men det fremgår af teksten, at den kan anvendes. Ydermere er der ikke redegjort for, hvordan folk skal komme sikkert til og fra perronerne på Køgebugt-banens station.

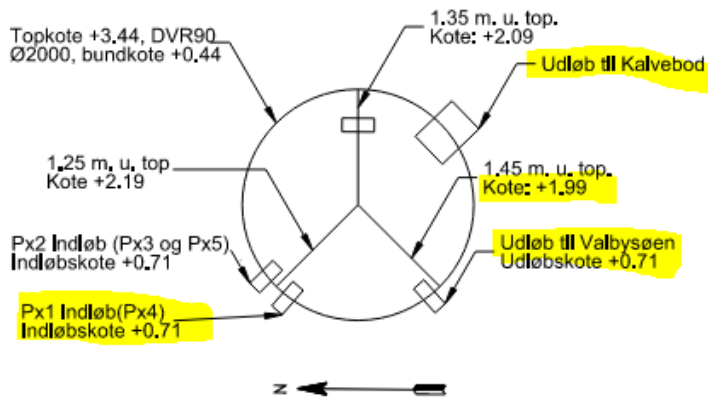
Bygherres bemærkninger:

Vedrørende forsinkelsesbassin/søen oplyser bygherre følgende:

Afvandingsforholdene omkring det omtalte forsinkelsesbassin (sø) ved HF Kalvebod er undersøgt nærmere. Søen (Valbysøen) er etableret som et rekreativt element i udkanten af Valby Parken i forbindelse med anlæg af Øresundsbanen omkring år 2000. På det tidspunkt blev det aftalt, at lede overfladevandet og indsvivende grundvand fra Øresundsbanen, som har dybdepunkt kote -4.0, via søen og videre ud i Gåsebækrenden. Da der er tale om forholdsvis store vandmængder fra Øresundsbanen reguleres vandstanden i Valbysøen via en trekamre samlebrønd, hvor kamrene har forskellige overløbskoter. I nedenstående udsnit af plantetegning ses brøndens tre kamre og ind- og udløbskoter.

PLAN

1:250



SAMLEBRØND VED HAMMELSTRUPVEJ

Principskitse 1:50

Vandet fra projektområde ved Ny Ellebjerg station ledes ind i samlebrønden via en trykledning Px1 (Px4) indløbskote +0,71 (gul markering). Herfra løber vandet til Valbysøen i udløbskote +0,71 (gul markering). Når vandstanden i Valbysøen er i kote +1,99 løber banevandet ikke ind i Valbysøen, men direkte videre til udløb til Gåsebækrenden og Kalvebod, idet topkoten i kammer er kote +1,99 (gul markering). Den specielle indretning af samlebrønden sikrer, at Valbysøen ikke tørrer ud i nedbørsfattede perioder, og ikke løber over sine bredder i perioder med meget nedbør.

Vedrørende støj oplyser bygherre, at anlægsstøjen behandles efter to forskellige regelsæt.

- BEK nr. 1804 af 21/12/2018 – byggepladsbekendtgørelsen anvendes for støj og andre gener i forbindelse med Cityringens byggepladser, herunder afgrænsningen til Nordhavn og afgrænsningen til Sydhavnen. Nærværende bekendtgørelse er under behandling således at denne omfatter dette projekt.
- For perronarbejderne gælder byggepladsbekendtgørelsen ikke og disse arbejder reguleres derfor efter Københavns Kommunes bygge- og anlægsforskrift.

Bygherre har udarbejdet et støjkort, hvor det kan ses, hvilke boliger der påvirkes over grænseværdien på 40 dB. Bygherre vil ansøge Københavns Kommune om dispensation for disse. Kortet vedlægges dette notat.

Bygherre oplyser endvidere, at ingen støjgennemstrømning vil ske i gangtunnel til Pilestykket, da den 4 meter høje byggepladsafskærmning vil hindre dette. Bakalarmer fra lastbiler er ikke medtaget, da det maksimalt vil være en lastbil pr. time og det derfor ikke ændrer støjbilledet.

Vedrørende vejtrafik oplyser bygherre, at de nævnte vejprojekter har været til kommentering ved Københavns Kommunes vejmyndighed. Ligeledes oplyser bygherre, at Københavns Kommune kan bestemme, hvorvidt Følager/ Gl. Køge Landevej skal tilbageføres til det oprindelige efter afslutning af anlægsarbejdet.

Bygherre bemærker at gang-stiforbindelsen fra krydset Følager/Poppelestykket ikke kan forlænges mod syd under anlægsfasen, grundet tekniske forhold.

Vedrørende den nævnte figur 9-4 oplyser bygherre følgende:

"Bygherre er ikke enig i at Figur 9-4 i miljøkonsekvensrapport skulle være misvisende i forhold til påvirkning på den kraftige forurening ved Carl Jacobsens Vej 17. Figuren viser hvor det oppumpede grundvand fra byggegruben strømmer til fra. Carl Jacobsens Vej 17 er matriklen som er vist med rød, mærket "101-00024". Figuren viser at der ikke er partikler (vist med blå), der kan forventes at bevæge sig fra denne forurenede matrikel og i retning mod grundvandssænkningen. Dette skyldes at reinfiltrationsboringerne NEL-RW30 til -33 vil opretholde en markant hydraulisk barriere, hvor grundvandsstanden/potentialet langs denne reinfiltrationsring holdes på et tilstrækkeligt højt niveau til at grundvand fra den forurenede matrikel ikke kan strømme i vestlig retning, mod grundvandssænkningen."

Vedrørende vandområder oplyser bygherre, at både Nordlig Øresund og Køge Bugt er medtaget iht. til vandområdeplaner, grundet udløbspunktets nærhed til begge. Disse vurderinger er lavet med udgangspunkt i vandområdeplan III. Projektet udleder til Gåsebækrenden og ikke "Kalvebod Rende", som nævnt i miljøkonsekvensrapporten.

Grundlaget for de gennemførte beregninger i forhold til Valbysøen er som følgende:

De gennemførte beregninger af stofkoncentrationerne og de resulterende koncentrationer efter rensning/sedimentation sker ved at benytte banegrøften som forsinkelsesbassin på strækningen fra Ny Ellebjerg st. og 560 m frem, hvor der allerede i dag er indsat et skot på tværs af banegrøften. Dette skot betyder at banevandet fra projektet opstaves og forsinkes før banevandet pumpes op i en trykledning og videre til ovennævnte samlebrønd. I beregningerne er taget udgangspunkt i en 529 m banegrøft, hvor vandet opstaves 0,5 m svarende til et vådt bassin på 265 m³. Gentagelseshyppighed er 5 år.

Bygherre har endvidere udarbejdet det efterspurgte regneark for Bez(a)pyren, som vedlægges dette notat.

Bygherre har på baggrund af bemærkningen angående Valby skybrudstunnel udarbejdet en vurdering af den kumulative effekt. Hertil er de mulige kumulative effekter trafik og støj, hvilke er undersøgt og redegjort for. Bygherre vurderer ikke, at en kumulativ effekt mellem de to projekter vil være af betydning. Bygherres supplerende vurdering findes i slutningen af dette notat.

Trafikstyrelsens bemærkninger:

Trafikstyrelsen bemærker, at bygherre bør afklare med Københavns Kommune de konkrete forhold vedr. Valbysøen. Det vurderes dog at høringssvaret er baseret på en misforståelse og at de konkrete forhold vedr. søen og sammenhængen med Gåsebækrenden falder udenfor nærværende miljøvurdering.

Vedrørende støj har Trafikstyrelsen tidligere oplyst bygherre, at Københavns Kommunes forskrifter for bygge- og anlægsstøj er gældende for projektet indtil byggepladsbekendtgørelsen er opdateret. Derudover har Trafikstyrelsen ikke yderligere bemærkninger og vurderer bygherres bemærkninger tilstrækkelige for den videre behandling.

Boligselskabet AKB og Sundheds- og Omsorgsforvaltningen, Københavns Kommune

AKB og København og Sundheds- og Omsorgsforvaltningen, Københavns Kommune har afgivet fælles hørings svar, som hhv. bygnings-ejer af bygningen beliggende Følager 15 og forvaltning for specialple-jehjemmet Solgaven.

Høringsparterne gør opmærksom på, at beboerne i Solgaven er blinde, svagtseende og døvblinde ældre. Derudover har Solgaven visi-tationsboliger for yngre svagtseende og blinde, der er afhængige af sikker adgang til offentlige tog- og busforbindelser. Endvidere har Sol-gaven et aktivitetscenter, som modtager borgere med synshandicap. AKB bemærker, at Solgavens brugere skal tages højde for i forbin-delse med projektet, herunder i forbindelser med ændringer af ad-gangsveje og afskærmninger.

Høringsparterne uddyber med at transport af byggeaffald og bygge-pladsen lokalitet tæt på Solgaven, kræver opmærksomhed på beboer-nes lysfølsomme orienteringsevne. Der skal etableres sikkerhedsaf-skærmning langs adgangsveje og støjskærme ved den del af bygge-hegnet, hvor adgangsveje til bebyggelsen findes, og hvor aktivitetslo-kalerne er i stueetagen. Endvidere skal adgang til brandvejen sikres, herunder adgangen til p-røret som fungerer som flugtvej.

Høringsparterne har ved tidligere dialog med Metroselskabet fået at vide, at tre P-pladser lejes, således at renoveringsbilerne kan vende. Dette ønskes bekræftet.

Høringsparterne bemærker, at støv fra byggepladsen kan medføre øget udgifter for bygningens ventilationssystemer, solcelleanlæg og vinduespolering.

Høringsparterne stiller i deres hørings svar en række yderligere spørgsmål, som vurderes som værende af en karakter, der skal be-svares af Metroselskabet og ikke relateret til miljøvurderingsproces-sen.

Slutteligt opfordrer høringsparterne til:

- en fælles markvandring med repræsentanter fra Metroselska-bet, SUF og AKB.
- En kortlægning af forhold vedr. afskærmning af og tilgængelig-hed til ejendommen i anlægsperioden.
- Metroselskabet afholder det nødvendige antal infomøder om anlægsperioden og konsekvenser for ejendommens beboere

Bygherres bemærkninger:

Brandvejen til Solgaven skal omlægges, da den ellers vil gå igennem byggepladsen. Dette kræver godkendelse fra Beredskabet, hvilket Metroselskabet har ansøgt om. Metroselskabet har fået fuldmagt fra AKB til dette. Ligeledes fjerner Metroselskabet et cykelstativ for at sikre adgangen til Solgavens Stigrør. Dette sker efter aftale med AKB og er inkluderet i førnævnte ansøgning.

Vedrørende vendeplads til renovationsbiler bekræfter bygherre, at tre parkeringspladser vil blive anvendt for at sikre plads til at vende i anlægsperioden.

Bygherre har aftalt med Solgaven, at de løbende orienterer omkring ændringer. Hertil udarbejdes en kommunikationsplan og der planlægges de efterspurgte informationsmøder med Solgaven. Bygherre sender skilte- og afmærkningsplan til kommentering ved Solgaven.

Endeligt oplyser bygherre, at udgifter til ventilationsfiltre og vinduespolering ikke dækkes af bygherre. Hvis AKB oplever stort øget behov for udskiftning af ventilationsfiltre, kan dette indbringes for Ekspropriationskommissionen.

Trafikstyrelsens bemærkninger:

Trafikstyrelsen har ingen bemærkninger til høringssvaret eller bygherres bemærkninger hertil.

Valby Lokaludvalg

Valby Lokaludvalg stiller sig positivt overfor at kumulative effekter er vurderet, og opfordrer til at bygherre løbende er opmærksom på byggeprocesserne i området. Samtidigt gøres opmærksom på, at støjgener kan føles voldsommere i de spinkle træhuse på Følager, Pilestykket og Ellestykket.

Valby Lokaludvalg har derudover en række synspunkter på udformningen af stationen. Hertil ønskes, at æstetikken gøres venlig og tryk, samt at elevatorer anvendes mindst muligt.

Bygherres bemærkninger:

Bygherre oplyser, at man er opmærksom på den kumulative effekt, og da bygherre selv er involveret i flere af de andre projekter i området, er der mulighed for god koordinering.

Der opsættes 4 m. højt tæt byggepladshegn langs stien mod de lokale træhuse for at reducere støjen. Endelig oplyser bygherre, at elevatorer anvendes mindst muligt.

Trafikstyrelsens bemærkninger:

Trafikstyrelsen har ingen bemærkninger til høringssvaret eller bygherres bemærkninger hertil.

Supplerende vurdering: kumulativ effekt fra Valby Skybrudstunnel

Valby Skybrudstunnel er en 2.480 m lang tunnel som anlægges i 20 meters dybde. Tunnel skal anlægges fra F.L. Smidths parkeringsplads ved Høffdingsvej/Ramsingsvej og løbe under hhv. Grønttorvet, MCDonalds ved Blushøjvej, Valby Idrætspark, Valbyparken, Musikbyen og munde i Kalveboderne via udløbspunkter i Gåsebækrenden og Enghave Kanal.

Skybrudstunnelen anlægges som en boret tunnel. I forbindelse med anlægsarbejderne etableres fire byggepladser (skakter): Høffdingsvej/Ramsingvej, Blushøjvej, Hf. Musikbyen og Enghavekanal.

Der er gennemført en miljøkonsekvensvurdering af projektet – Miljøkonsekvensrapport Valby Skybrudstunnel, dateret d. 5. april 2022.

Anlægsarbejdet starter med etablering af skakter. Blushøjvej og Enghave Kanal forventes at blive igangsat i 2. kvartal 2024. Skakter ved Høffdingsvej/Ramsingvej og HF Musikbyen igangsættes i 3. kvartal 2024. Anlægsarbejder afsluttes i slutningen af 2027. De fire skalter ligger i afstande fra Ny Ellebjerg st. på henholdsvis 460 m (Blushøjvej), 670 m (Høffdingsvej/Ramsingvej), 1,24 km (HF Musikbyen) og 1,48 km (Enghave Kanal).

Projekt Ny Ellebjerg - nye perroner og gangtunnel ved Øresundsbanen gennemføres i perioden fra slutning af 1. kvartal 2023 til afsluttende arbejder i 3. kvartal 2025. Frem til starten af 3. kvartal udføres mindre indledende arbejder som omlægning af banekabler og etablering af byggeplads. Hovedaktiviteterne, bl.a. anlæg af perroner og etablering af gangtunnel udføres i perioden 3. kvartal 2023 frem til 3. kvartal 2024. Herefter gennemføres der mindre afsluttende anlægsarbejder som aptering af perronudstyr og flisebelægninger mv i gangtunnel. De indledende arbejder og afsluttende arbejder med perronaptering, flisebelægninger mv. vurderes ikke at give anledning til miljøpåvirkninger.

I forhold til Valby Skybrudstunnel kan der være nogle miljømæssige kumulative effekter i anlægsfasen, hvor der er overlap mellem de to projekter. Det vil være i perioden fra 2. kvartal og 3. kvartal i 2024.

I miljøkonsekvensrapport for Valby Skybrudstunnel vurderes kumulative effekter fra metroprojektet ved Ny Ellebjerg vedr. trafik i anlægsfasen på Gl. Køge Landevej og de støjende arbejder ved Ny Ellebjerg station.

Vedr. trafikken i anlægsfasen på Gl. Køge Landevej bemærkes, at Gammel Køge Landevej er en overordnet vej, og trafikken til Metroens byggeplads i 2024 vil være begrænset, da der udføres aptering og afsluttende arbejder, så Metroen kan ibrugtages i 2024. Der vurderes

således ikke at være kumulativ effekt for trafikken. Hvis vejtrafikken i anlægsfasen fra projekt nye perron og gangtunnel ved Øresundsbanen medtages, vil det medføre en forøgelse af seks lastbiler i gennemsnit pr. dag. I forhold til 1000 lastbiler pr. dag (årsdøgntrafik) på Gammel Køge Landevej nord for Folehaven vurderes den kumulative effekt at være ubetydelig.

I forhold til støj i anlægsfasen fra skybrudstunnel vil der forekomme særligt støjende arbejder i forbindelse med etablering af sekantpælevægge for de fire skakte. I bilag 5 Beregning af ekstern støj af 1. marts 2022 til miljøkonsekvensrapporten er præsenteret resultaterne af støjberegninger. I nedenstående er taget udgangspunkt i de byggefaser som har de højeste udendørs støjniveauer. Der er kun inddraget de to nærmeste byggepladser til Ny Ellebjerg Station.

- Høffdingsvej/Ramsingvej: I byggefase 8b har den mest støjbela-stede facade et støjniveau på 82 dB (A) ved byggepladsen, og 50 dB (A) i den østlige ende af Poul Reichhardts Vej vest for Gammel Køge Landevej.

- Blushøjvej: I byggefase 1 har den mest støjbelastede facade et støjniveau på 80 dB(A) og 50 dB(A) i den sydlige del af Poppelstykket ved Ellebjergvej.

I miljøkonsekvensrapport for nye perroner og gangtunnel ved Øresundsbanen viser støjberegninger for de mest støjende anlægsaktiviteter et støjniveau på under 55 dB (A) ved Poul Reichhardts Vej og den sydlige del af Poppelstykket.

På grund af afstanden mellem byggepladserne i de to projekter vurderes der ikke at være kumulativ effekt med hensyn til støj i anlægsfasen.