

Banedanmark

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

Sagsnr.: TS50802-00049

Dato: 09-12-2020

Sagsbehandler: NAVE

Afgørelse om at opgradering af Ny Ellebjerg Station - nye perroner ved Øresundsbanen ikke er VVM-pligtig

Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen har den 16. september 2020 modtaget ansøgning fra Banedanmark om opgradering af Ny Ellebjerg Station – nye perroner ved Øresundsbanen.

Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsens afgørelse

Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen har efter en screening af sagen afgjort, at projektet ikke kræver en miljøkonsekvensvurdering (VVM) og dermed ikke er VVM-pligtig.

Styrelsen meddeler, at der følgelig ikke kræves administrativ tilladelse til projektet fra Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen efter § 38 j, jf. § 38 d, og § 38 a, stk. 2, i jernbaneloven¹.

Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen har endvidere vurderet, at det ansøgte ikke i sig selv eller i forbindelse med andre planer og projekter antages at kunne påvirke udpegningsgrundlaget for Natura 2000-områder væsentligt.

Styrelsen afgør på denne baggrund, at projektet ikke kræver en konsekvensvurdering af Natura 2000-områder efter § 1 a og § 1 c i jernbanelovens tilhørende VVM-bekendtgørelse².

¹ Jernbaneloven, Lov nr. 686 af 27/05/2015 som ændret ved lov nr. 658 af 08/06/2016 om ændring af lov om offentlige veje m.v., jernbaneloven og forskellige andre love.

² Bekendtgørelse nr. 451 af 08/05/2017 om overvågning, samordnet procedure og offentliggørelse ved vurdering af virkning på miljøet (VVM) samt om administration af internationale naturbeskyttelsesområder og beskyttelse af visse arter for så vidt angår statslige vej- og jernbaneprojekter, som ændret ved bekendtgørelse nr. 53 af 22/01/2018 om ændring af bekendtgørelse om overvågning, samordnet procedure og offentliggørelse ved vurdering af virkning på miljøet (VVM) af statslige vej- og jernbaneprojekter.

Projektet kan således igangsættes uden yderligere foranstaltninger, idet dog nedenstående bemærkninger fra Metroselskabet, Københavns Kommune, HOFOR og Miljøstyrelsen lægges til grund for det videre arbejde.

Afgørelsen fritager ikke ansøger fra at søge eventuelle andre tilladelser.

Begrundelse

Screeningen er foretaget med udgangspunkt i det konkrete projekt med det nuværende kendskab til evt. miljømæssige konsekvenser. Ændringer i projektet eller i omgivelserne kan betyde, at projektet må screenes på ny ud fra de nye betingelser.

Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen har i afgørelsen om at projektet ikke er VVM-pligtigt, lagt vægt på, at projektet i sin fysiske udstrækning og i forhold til sin geografiske beliggenhed ikke antages at have væsentlig påvirkning på miljøet.

Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen har i sin afgørelse om, at der ikke skal udarbejdes en konsekvensvurdering i henhold til nærtliggende Natura 2000-områder, lagt vægt på, at der er tale om en begrænset anlægsperiode på 4-6 måneder, og at projektet ikke i øvrigt antages at have miljømæssige påvirkninger foruden støj, og derfor heller ikke antages at påvirke Natura 2000-områder.

Retsgrundlag

Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen er myndighed for behandling af sager om vurdering af virkning på miljøet i forbindelse med statslige jernbaneprojekter, og afgørelsen er truffet efter følgende lovregler:

- Jernbanelovens Kapitel 6 a, herunder § 38 j, og § 38 a i lov nr. 686 af 27/05/2015
 - o som ændret ved lov nr. 658 af 08/06/2016 om ændring af lov om offentlige veje m.v., jernbaneloven og forskellige andre love,
- Bekendtgørelse nr. 451 af 8. maj 2017 om overvågning, samordnet procedure og offentliggørelse ved vurdering af virkning på miljøet (VVM) samt om administration af internationale naturbeskyttelsesområder og beskyttelse af visse arter for så vidt angår statslige vej- og jernbaneprojekter, (jernbanelovens VVM-bekendtgørelse)
 - o som ændret ved bekendtgørelse nr. 53 af 22/01/2018 om ændring af bekendtgørelse om overvågning, samordnet procedure og offentliggørelse ved vurdering af virkning på miljøet (VVM) af statslige vej- og jernbaneprojekter, og

- Bekendtgørelse nr. 1197 af 28/09/2018 om Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsens opgaver og beføjelser, klageadgang og kundgørelse af visse af Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsens forskrifter (Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsens delegationsbekendtgørelse).

Sagsfremstilling

Med aftale i Folketinget om en moderne jernbane – udmøntning af Togfonden DK af 14. januar 2014, og akt 124 af 19. juni 2014, er det besluttet at igangsætte en undersøgelse af et projekt for perroner mv. langs Øresundssporene på Ny Ellebjerg station.

Etableringen af perronerne vil give mulighed for, at Ny Ellebjerg station kan betjene fremtidige togsystemer, som vil køre mellem Lufthavnen/Sverige og mod Ringsted/Roskilde, uden at skulle passere København H, som derved bliver aflastet. Samtidigt vil projektet give bedre, og mere direkte forbindelse til store dele af Amager, bl.a. til Ørestad og til lufthavnen.

De nye perroner ved Øresundsbanen etableres som to sideliggende perroner, med en længde på hver 320 m, så de kan blive betjent af Fremtidens Tog. Perronerne forbindes til det øvrige stationsområde via Metroselskabets nyligt etablerede underjordiske niveau, såkaldt concourse, samt får direkte adgang til Følager og til Gl. Køge Landevej. Der er undersøgt flere muligheder for at sikre forbindelsen på tværs af sporene.

I den ene grundløsning planlægges forbindelsen at ske via en gangbro, herunder en lille gangbro med elevatorer, eller en større og bredere gangbro med elevatorer samt rulletrapper. I begge tilfælde er det tale om en gangbro uden overdækning.

Den anden grundløsning tager udgangspunkt i en tunnel, som Metroselskabet har undersøgt. Tunnelen vil kunne forbinde forpladserne på hver side af stationen og forbindelsen mellem perronerne langs Øresundsbanen vil i så fald kunne ske via denne tunnel. Banedanmarks perronprojekt vil i så fald kun bestå af selve perronerne, adgang fra perronerne til Gl. Køge Landevej og adgang fra perronen ved spor 22 til concourse.

Metroselskabets tunnel vil i denne løsning være en forudsætning for anvendelse af de nye perroner, og de to projekter, hhv. perronerne og tunnelen, vil derfor være funktionelt forbundne. En videreførelse af denne løsning, herunder miljøscreening af projektet, afventer Metroselskabets endelige beslutning og indgivelse af en screeningsansøgning for tunnelen til Københavns Kommune, hvorfor dette projekt alene omhandler etableringen af de 2 nye perroner forbundet på tværs via en gangbro.

Projektet forventes påbegyndt i efteråret 2023 og afsluttet i efteråret 2024. Selve udførelsen af konstruktionerne vil ske over 4-6 måneder.

Vedrørende Natura 2000-områder har ansøger til sagen oplyst, at nærmeste Natura 2000-område er område nr. 143 Vestamager og har været syd for beliggende ca. 1,8 km syd for projektområdet.

Udpegningsgrundlaget påvirkes ikke.

Høring

Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen har i forbindelse med sagens behandling forelagt ansøgningen for Naturstyrelsen, Slots- og Kulturstyrelsen, Miljøstyrelsen, Erhvervsstyrelsen, Energistyrelsen, Danmarks Naturfredningsforening, Friluftsrådet, Ejendomsforeningen Danmark, Dansk Ornitologisk Forening, Fritidshusejernes Landsforening, Landbrugsstyrelsen, Forsvarsministeriets Ejendomsstyrelse, Energinet, Københavns Kommune, Movia, DSB, HOFOR, Metroselskabet og Københavns Museum.

Projektansøgningen har endvidere været offentliggjort på Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsens hjemmeside i perioden 2. oktober – 30. oktober 2020.

Følgende myndigheder har afgivet høringssvar:

Københavns Kommune bemærker, at der mangler beskrivelse af aktiviteter og arbejdstider for hver fase samt påvirkninger fra komfortvibrationer og lavfrekventstøj, manglende stillingtagen til BAT og sundhedspåvirkning ved støj samt andre konkrete spørgsmål til anlægsperioden.

Banedanmark har svaret på Københavns Kommunes spørgsmål i særskilt mail, og kommunen har efterfølgende ikke haft yderligere bemærkninger.

Miljøstyrelsen gør opmærksom på LBK 126 af 26/01/2017 om vandplanlægning med tilhørende bekendtgørelser, samt indsatsbekendtgørelsens³ § 8, jf. hvilken myndigheder ikke kan meddele tilladelse, såfremt projektet medfører en forringelse af målsatte overfladevandområder eller grundvandsforekomster.

Miljøstyrelsen kan på baggrund af det foreliggende materiale ikke udelukke, at grundvandsforekomster i området påvirkes negativt af det skitserede arbejde. Der er inden for arbejdsområdet flere kendte forurenninger, hvis påvirkning af grundvandet ikke kan udelukkes i forbindelse med en grundvandssænkning med eller uden reinfiltation.

³ Bek. nr. 449 af 11. april 2019 om indsatsprogrammer for vandområdedistrikter

Banedanmark er opmærksom på den omtalte forureningsrisiko ved grundvandssænkning i områder med jordforureninger eller tæt op ad sådanne områder. Som anført i ansøgningen vil der blive anvendt en passende teknisk løsning, så forurening af grundvandet undgås. Den endelige løsning kan først besluttes, når projektet er detailprojekteret og behovet for grundvandssænkning er konkretiseret både i forhold til omfang og placering på området, herunder i forhold til de kortlagte forureninger. På foreliggende grundlag forventes dog behovet for grundvandssænkning at være yderst begrænset og som anført i ansøgningen kun strække sig over ca. 1 måned.

Grundvandssænkning er endvidere kun nødvendig omkring elevator-skakte og åbningen af den eksisterende tunnel, som alle ligger uden for de kortlagte arealer og for det meste i god afstand fra disse. Banedanmark forventer derfor at projektet, taget nævnte forhold og kommende foranstaltninger i betragtning ikke vil kunne give anledning til væsentlig påvirkning af kvaliteten af grundvandet i området.

Såvel grundvandssænkningen som bortledningen af det oppumpede, herunder den konkrete metode, der skal forhindre evt. spredning af forurening, vil blive aftalt med kommunen og ske i overensstemmelse med kommunens tilladelser efter sektorlovgivningen.

Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen vurderer ikke, at der vil ske negativ påvirkning af grundvandet, da Banedanmark har oplyst, at der vil blive anvendt en passende teknisk løsning, så forurening undgås.

Metroselskabet bemærker, at Banedanmarks broprojekt og Metroselskabets byudviklingsprojekt udvikles parallelt, og opfordrer derfor til samarbejde, koordination og dialog omkring projekterne.

Banedanmark er enig heri og oplyser, at der allerede er etableret tæt og konstruktiv dialog omkring projekterne.

Metroselskabet gør også opmærksom på, at tunnelen er en forudsætning for perronerne, ift. grundløsning hvor forbindelsen ikke sker via en bro, men at det modsatte er ikke tilfældet. En kommende screeningsansøgning fra Metroselskabet vil derfor alene omhandle selve tunnelen og ikke inddrage perronerne for denne løsning. Derudover forventer Metroselskabet ift støj og nabogener, at BDK varetager håndtering af information og klager fra naboerne, både under selve den støjende anlægsfase men også i forholdt til trafikale klager.

Banedanmark er enig i ovenstående, og oplyser, at der i så fald vil være tale om parallelt kørende miljøvurderingsprocesser forankrede hos den enkelte VVM-myndighed, så projektet, jf. direktivreglerne, bliver vurderet samlet, samt naboinformationen udvides, så de omtalte hensyn er tilgodeset.

Slutteligt bemærker Metroselskabet, at det i Bilag 1 er svært at se hvilke elevatorer der tilhører projektet og hvilke der er enten eksisterende eller opføres af Metroselskabet.

Banedanmark oplyser, at der ikke er planlagt elevatorer til Gl. Køge Landevej. Afsnittet på side 6/24. 3. fra oven, er blot en opremsning af forbindelser til de øvrige dele af stationen og omgivelserne, hvor trapper og elevatorer er uspecifikt nævnt. Den konkrete placering af elevatorer, hhv. trapper fremgår af figuren på side 5/24. Banedanmark beklager hvis det har givet anledning til misforståelse.

Københavns Museum bemærker, at planområdet er så forstyrret efter gentagende anlægsarbejder i forbindelse med banen mm., at der er en meget lille risiko for at påtræffe jordfaste fortidsminder på området. Hvis der ved jordarbejder i forbindelse med anlægsarbejder påtræffes arkæologiske levn, skal Københavns Museum kontaktes omgående. På baggrund af fundene vil museet vurdere, om levnene er af en sådan karakter, at de skal registreres inden bortgravningen. I fald fundene vurderes af væsentlig karakter vil jordarbejdet blive standset midlertidig (jf. museumslovens § 26).

HOFOR bemærker, at de på området sydøst for den planlagte "Concourse" har et yderst forsyningskritisk anlæg. Anlægget sikrer, at spildevand fra store dele af Valby, Vesterbro og Sydhavnen kan ledes under baneterrænet og videre til rensningsanlæg. Der er tale om betydelige spildevandsmængder, som ledes i meget store gravitationsledninger (rek3250x2150B) til og fra området.

På denne baggrund ønsker HOFOR at blive inddraget i det konkrete arbejde med etableringen af den kommende opgradering af Ny Ellebjerg Station. Det er særligt vigtigt, at opgraderingen projekteres og anlægges med sikker afstand til HOFORs anlæg, således at HOFORs forsyningsikkerhed ikke bringes i fare.

Banedanmark har gennem projektet været opmærksomme på dette anlæg, og der er ikke arbejder meget tæt på anlægget. Som en del af det videre projektførelse, kontakter Banedanmark HOFOR med henblik på videre dialog og samarbejde.

Alle hørings svar er videresendt til bygherre.

Offentliggørelse

Afgørelsen vil blive offentliggjort på Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsens hjemmeside i henhold til § 38 m i jernbaneloven, jf. § 8 i tilhørende VVM-bekendtgørelse.

Klagevejledning

Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsens afgørelser truffet i henhold til jernbanelovens kapitel 6a, herunder § 38 j, kan ikke påklages til trans-

portministeren eller anden administrativ myndighed, jævnfør jernbanelovens § 115 a, stk. 1, og § 28, stk. 1, i Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsens delegationsbekendtgørelse.

Såfremt Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsens afgørelser efter jernbanelovens kap. 6a ønskes efterprøvet ved domstolene, skal søgsmål til prøvelse være anlagt inden 6 måneder efter at afgørelsen er meddelt adressaten eller offentliggjort, jf. lovens § 115 a stk. 3.

Med venlig hilsen

Nanna Z. Vestergaard

Fuldmægtig

Kopi til: Ovenstående høringsparter