



DSB-Værksted ved Godsbanegården i København

Notat om hørings svar for 2. offentlighedsfase November 2021

Høringsnotatet indeholder et resumé af indkomne bemærkninger og hvordan de er behandlet. Bemærkninger hidrører fra høringsfasen i perioden d 25. august til med 20. oktober 2020.

Der er i høringsfasen indkommet 8 høringssvar.

De indkomne bemærkninger til 2. offentlighedsfase har ikke haft indflydelse på udformningen af miljøkonsekvensrapporten, og den rettes ikke efterfølgende.

Sammenfatning af indkomne høringssvar og deres inddragelse i miljøkonsekvensrapporten og afgørelsen.

Resumé	Bygherres bemærkninger	Myndighedernes bemærkninger	Konsekvens
<p>Planforhold A: Der var et indkommet høringssvar vedrørende plangrundlag og lokalplan for projektet.</p> <p>B: Et høringssvar angiver at planområde 4361 er mangelfuldt behandlet i rapporten.</p> <p>C: Et høringssvar omhandler inddragelse af forældet kommuneplan som ønskes slettet.</p>	<p>A: Bygherre har i foråret 2018 kontaktet Københavns Kommune vedr. plangrundlag. Kommunen har vurderet at projektet ikke er lokalplanpligtigt og projektet kan gennemføres inden for rammebestemmelserne for området.</p> <p>B: Områdebetegnelsen 4361 er fra den forrige gældende kommuneplan. I den nye Kommuneplan 2019 er området lige syd for projektområdet benævnt R.19.T.4.4 (anvendelse tekniske anlæg) og området længere mod syd R.19.C.4.22 (anvendelse blandet bolig og erhverv). De to områder er vist på figur 4-4 i miljøkonsekvensrapporten.</p> <p>C: Inddragelse af indhold fra en ikke længere gældende kommuneplan er en fejl i miljøkonsekvensrapporten. Årsagen til fejlen skyldes, at samtidig med at miljøkonsekvensrapporten blev udarbejdet vedtog Københavns Kommune ny kommuneplan. Miljøkonsekvensrapporten er blevet</p>	<p>A: Miljøstyrelsen har ikke yderligere bemærkninger til dette punkt.</p> <p>B:</p> <p>C:</p>	<p>A: Det medfører ikke ændringer til tilladelser eller miljøkonsekvensrapporten</p> <p>B:</p>

	<p>konsekvensrettet efter den nye kommuneplan, men få steder i rapporten er der desværre henvisninger til den ikke gældende kommuneplan. Fejlene ændrer dog ikke på vurderingerne og konklusionerne i rapporten.</p>		
<p>§ 3-beskyttelse</p> <p>I et høringssvar bemærkes, at en del af projektområdet, som betegnes som "blomsterrigt græsland med høj naturværdi" vil jf. naturbeskyttelsesloven falde ind under kategorien "overdrev" Området vil blive ryddet i forbindelse med projektet</p>	<p>I miljøkonsekvensrapporten refereres til en naturundersøgelse som klassificerer gamle ubenyttede jernbanearealer. En lille del af projektområdet er i denne naturundersøgelse klassificeret som "blomsterrigt græsland med høj naturværdi".</p> <p>Bygherre har på Miljøstyrelsens anmodning haft en dialog med Københavns Kommune og foretaget en fælles besigtigelse af det omtalte område, med det formål, at vurdere om arealet er omfattet af naturbeskyttelseslovens § 3. Københavns Kommunen har efter besigtigelsen i notat af 18.12.2020, ref. 2020-08-0822925-6 vurderet, at området ikke er omfattet af naturbeskyttelsesloven og at der derfor ikke skal søges dispensation for rydningen.</p>	<p>Al natur der er opstået i eksisterende byzoner efter indførsel af naturbeskyttelsesloven i 1992 er omfattet. Som angivet er denne natur opstået efter 2011.</p> <p>En omtrent GIS opmåling af området blomsterrigt græsland som vist på figur 14-1 i miljøkonsekvensrapporten viser at arealet er på ca. 5000 m² og dermed er større end mindstegrænsen for udpegningen af § 3 områder. Bygherre er derfor blevet bedt om at undersøge dette forhold.</p>	<p>Det medfører ikke ændringer til myndighedernes tilladelser eller til miljøkonsekvensrapporten</p>
<p>Støj generelt</p> <p>A: I et høringssvar gives der udtryk for, at der etableres et nyt lokomotivværksted og at dette placeres samme sted som DSB nuværende vedligeholdelsescenter for lokomotiver.</p>	<p>A: Det nye tog-værksted på Godsbanegården er udelukkende til servicering og opstilling af de kommende nyindkøbte elektriske togsæt, som ikke er lokomotivtrukne.</p> <p>Det nye togværksted inkl. opstillingsspor placeres på det nuværende baneterræn kaldet sporgruppe 200 på Godsbanegården, som grænser op til DSBs eksisterende vedligeholdelsescenter for lokomotiver, beliggende på Otto Busses Vej.</p>	<p>A: Miljøstyrelsen har ikke yderligere bemærkninger til dette punkt.</p> <p>B: Miljøstyrelsen har ikke yderligere bemærkninger til dette punkt.</p>	<p>A: Det medfører ikke ændringer til tilladelser eller miljøkonsekvensrapport</p> <p>B: Den ringe opløsning er løst i rapporten og har ingen betydning for tilladelserne</p>

<p>B: I et høringssvar angives det at kvalitet og størrelse af støjudbredelseskort ikke er optimal</p>	<p>B: Den ringe kvalitet skyldes konverteringen til PDF og er nu rettet. I ”Redegørelse om projektændringer og supplerende støjberegninger for nyt værksted ved Godsbanegården i København efter 2. offentlighedsfase” ses støjudbredelseskortene i en bedre kvalitet.</p>		
<p>Støj i anlægsfasen</p> <p>I et høringssvar er følgende bemærkninger til støjberegninger i anlægsfasen:</p> <p>A. Støjberegninger for rammearbejder</p>	<p>A: I høringssvar bemærkes, at beregning af støj fra rammearbejder medfører støjpåvirkningen i både anlægs- og driftsfasen. Det kan oplyses, at der ikke udføres rammearbejder i driftsfasen af det nye togværksted.</p> <p>I høringssvar bemærkes at rammearbejde erfaringsvis vil blive udført om natten af banesikkerhedsmæssige årsager, hvor der ikke er togtrafik. Rammearbejdet til pælefundering af de nye værkstedsbygninger udføres i et område hvor der ikke togtrafik. Derfor vil dette arbejde blive udført på hverdage om dagen.</p> <p>Rammearbejde i Københavns Kommune må kun finde sted på hverdage mandag-fredag mellem kl. 08-17. Dette fremgår af miljøkonsekvensrapporten afsnit 6.1.1 Støj i anlægsfasen side 41. Figur 6.3 viser støjudbredelsen under rammearbejde i anlægsfasen for dag kl.7.00-18.00.</p> <p>Der vil ikke blive udført rammearbejde i dagperioden kl. 07-08 og kl. 17-18). Den 100 meter lange spunsvæg/støttemur, som placeres mellem det nye tilslutningsspor og eksisterende spor, vil også blive udført om dagen, da det vil være muligt at</p>	<p>A: Miljøstyrelsen lægger til grund, at der ikke vil ske rammearbejde om natten og har ikke yderligere bemærkninger,</p>	<p>A: Det medfører ikke ændringer til tilladelser eller miljøkonsekvensrapport</p>

<p>B. Vurdering af hørbare impulser fra rammearbejder og støjvurderingsgrundlaget</p>	<p>lede togtrafikken over i nogle andre spor, mens arbejdet foregår.</p> <p>I miljøvurderingen er omfanget af rammemaskine sat til 1 maskine som er i drift i omkring 13-14 uger.</p> <p>Ramning af spuns til støttemur forventes at være kortvarigt, maksimalt 2 uger hvor længen af støttemuren er ca. 100 meter og hver spunsjern kun 6 meter lang, hvor en del af spunsen står over jordoverfladen.</p> <p>Der pælefunderes under værkstedsbygning og hjulafretningsbygning. Hver pæl vil være omkring 9 meter lang. Det vurderes at arbejdet kan udføres med 1 rammemaskine i en periode på 12 uger.</p> <p>Beregningerne af rammestøjen er som det fremgår af støjudbredelseskortet foretaget for en del af støttemuren med en 10 m lang linjestøjkilde. Svarende til ramning af ca. 8 spunsjern over de mest støjbelastede 8 timer på en arbejdsdag.</p> <p>B: I høringssvar angives, at der ikke er taget stilling til om rammearbejdet giver anledning til tydelige impulser. Normal praksis ved vurdering af om ekstern støj indeholder tydelige hørbare impulser er, at der foretages en subjektiv vurdering (lyttes) i hvert referencepunkt, da dette i høj grad afhænger af den øvrige støj i området.</p> <p>I de supplerende støjberegninger jf. ”Redegørelse om projektændringer og supplerende støjberegninger for nyt værksted ved Godsbanegården i København efter 2. offentlighedsfase” er der ved de angivne støjniveauer for nedramning af spuns og pæleramning tillagt 5 dB impulstillæg.</p>	<p>B:</p>	<p>B: forholdet tydeliggøres i rapport, hvis det vurderes nødvendigt med en ny version.</p>
---	--	-----------	---

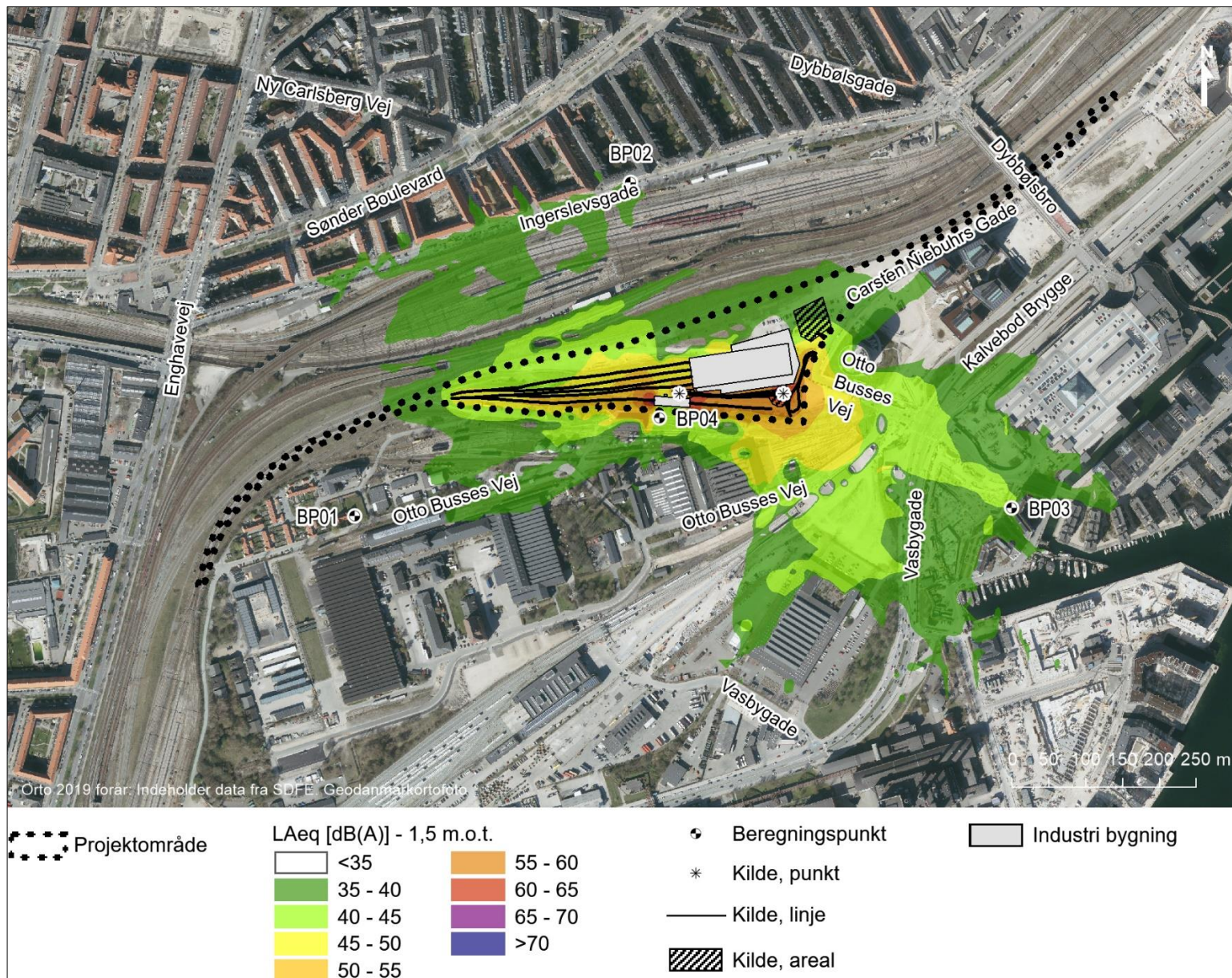
	<p>Ved vurderingen af støjen i forbindelse med anlægsarbejdet er der taget udgangspunkt i Københavns Kommunes bygge- og anlægsforskrift (dec. 2016), hvor der er for hverdage, er angivet en støjgrænse på 70 dB(A) mellem kl. 07-19. Forskriften indeholder ikke nogen grænseværdi for rammearbejde, da dette reguleres tidsmæssigt og kun må forekomme mellem kl. 08-17 på hverdage.</p> <p>Selv om der ikke er nogen grænseværdi fra rammeaktiviteter er der dog ved vurderingen af støjen fra rammeaktiviteterne for fuldstændighedens skyld taget udgangspunkt i værdien 70 dB(A) for at belyse denne støj i forhold til de øvrige støjende aktiviteter under anlægsarbejdet. Beregningerne viser, at støjniveauet vil overstige 70 dB for beboelsesejendommen Ingerslevgade 104 i forbindelse med nedramning af spuns langs tilslutningsspor (2 uger) se ”Redegørelse om projektændringer og supplerende støjberegninger for nyt værksted ved Godsbanegården i København efter 2. offentlighedsfase” afsnit 6 Supplerende støjberegninger af anlægsfasen .</p> <p>I forbindelse med de supplerende støjberegninger er der foretaget vurdering af støjen ved trafiktårnet ved nedramning af fundamentpæle til værkstedsbygning og nedramning af spuns langs tilslutningsspor langs</p>		
<p>Støj i driftsfasen</p> <p>I et høringssvar er der bemærkninger knyttet til støjberegningerne for driftsfasen:</p> <p>A. Byudvikling</p>	<p>A: I forlængelse af høringssvar om støjberegningerne og støjdbredelsen for driftsfasen og byomdannelse-området ”Jernbanebyen”, har bygherren afholdt møder med Københavns Kommune og DSB Ejendomsudvikling, som ejere arealerne syd for det nye værksted. På baggrund af disse møder er der</p>	<p>A: Projektet vil overholde vejledende grænseværdier og Miljøstyrelsen har derfor ikke yderligere bemærkninger.</p>	<p>A: Det medfører ikke ændringer til tilladelser eller miljøkonsekvensrapport</p>

<p>B. Beregningspunkt BPO1 – boligområde med åben lav boligbebyggelse</p>	<p>gennemført supplerende støjberegninger, der viser støjdbredelsen i 1,5 m over terræn og 7,5 m over terræn. Resultatet af støjberegningerne ses i ”Redegørelse om projektændringer og supplerende støjberegninger for nyt værksted ved Godsbanegården i København efter 2. offentlighedsfase”</p> <p>Støjberegninger er udført uden eksisterende bygninger på naboareal umiddelbart syd for projektområdet (dvs. bygninger på DSBs vedligeholdelsescenter for lokomotiver). Dermed er der ingen afskærmende bygninger.</p> <p>Der er overskridelse af de vejledende grænseværdier i beregningspunkt BP12 lørdag eftermiddag, søndag dag samt aften og natperioden. Den største overskridelse ses i natperioden i 7,5 m over terræn, hvor støjniveauet er 45,9 dB og grænseværdien er 40 dB. BP12 ligger i den fremtidige jernbaneby. I tilknytning til lokalplanlægning af jernbanebyen, vil der blive indtænkt støjdæmpende foranstaltninger fx. placering af bygninger til ikke støjfølsom anvendelse (P-huse, serviceerhverv o.lign.) tæt på det nye værksted, således at det sikres, at de vejledende grænseværdier overholdes.</p> <p>B: Beregningspunkt BPO1 (Den Gule By) er betegnet som etageboliger med følgende grænseværdier 50/45/40 dB (dag/aften/nat). I høringssvar anføres at boligområdet bør betegnes som åben lav boligbebyggelse med grænseværdierne 45/40/35 dB. I forhold til miljøvurderingen har det ingen betydning idet beregninger viser</p>	<p>B: Miljøstyrelsen har ikke yderligere bemærkninger til dette punkt.</p>	<p>B: Det medfører ikke ændringer til tilladelser eller miljøkonsekvensrapport</p>
---	--	--	--

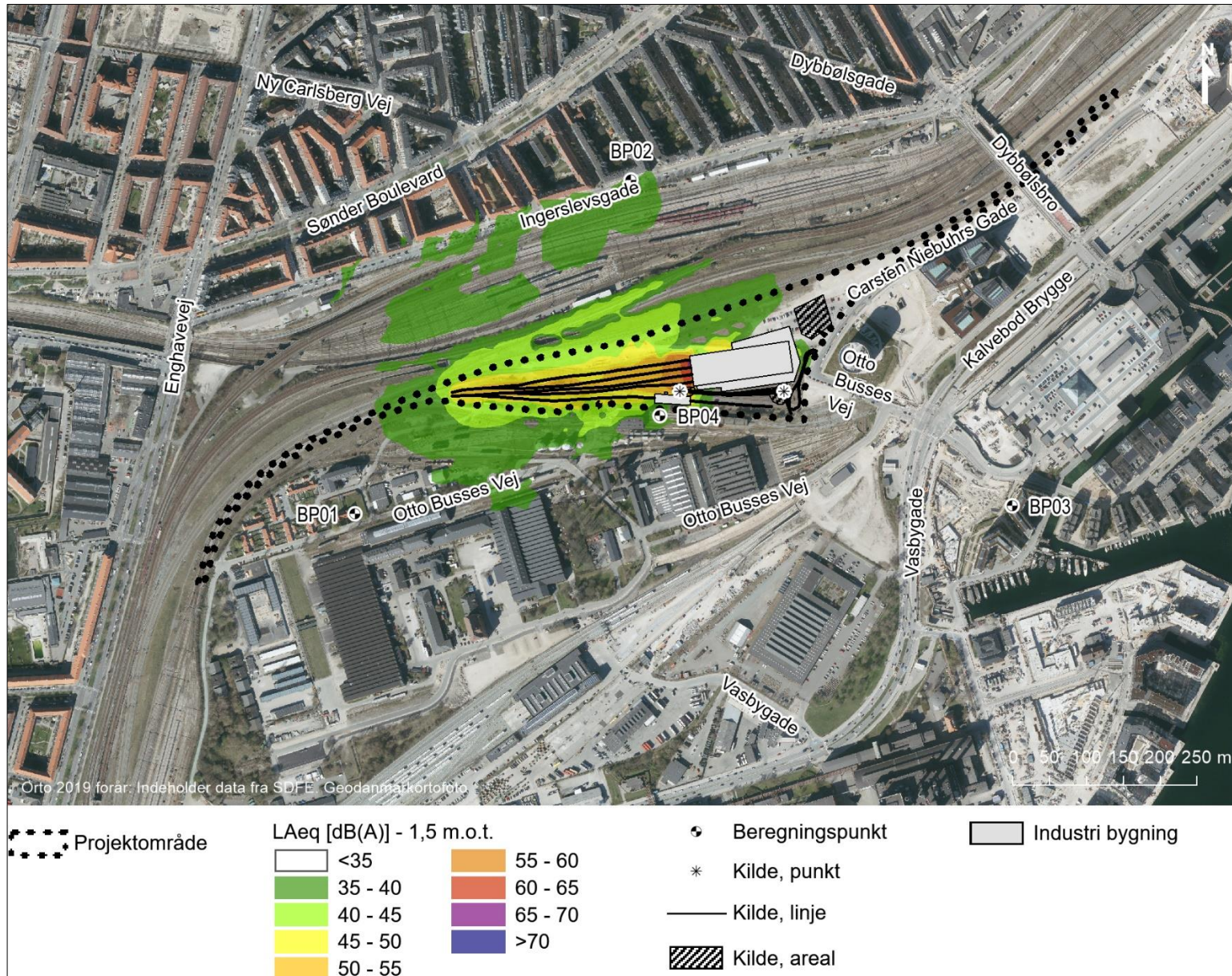
<p>C. Støjberregning uden bygninger på naboareal (DSB nuværende vedligeholdelsescenter for lokomotiver</p> <p>D. Valg af referencepunkter</p>	<p>støjniveauer ved BPO1 på hhv. 22,7/26,9/29,4 ”Redegørelse om projektændringer og supplerende støjberregninger for nyt værksted ved Godsbanegården i København efter 2. offentlighedsfase”</p> <p>C: Bygherre har udført støjberregninger uden eksisterende bygninger på naboareal umiddelbart syd for projektområdet (dvs. bygninger på DSBs vedligeholdelsescenter for lokomotiver). Resultaterne af støjberregningerne ses i bilag 3, som omfatter seks støjudbredelseskort for hhv. dag/aften/nat-situationen i 1,5 m over terræn og 7,5 m over terræn</p> <p>D: Referencepunkterne i forbindelse med undersøgelsen er valgt ud fra at belyse støjforholdene ved de nærmeste støjfølsomme områder, da dette er normal praksis. Derfor er der valgt positioner ved nærmeste boligbebyggelse. Efter aftale med Københavns Kommune er tilføjet otte supplerende referencepunkter bl.a. for vise støjudbredelsen i det sydlige skel til byomdannelsesområdet.</p>	<p>C: Miljøstyrelsen har ikke yderligere bemærkninger til dette punkt.</p> <p>D: Miljøstyrelsen ser ikke anledning til at placeringen af beregningspunkt skal ændres, fordi det er vurderet at være det mest støjfølsomme punkt.</p>	<p>C: Det medfører ikke ændringer til tilladelser</p> <p>D: Det medfører ikke ændringer til tilladelser eller miljøkonsekvensrapport</p>
<p>Støjudbredelseskort</p> <p>I et høringssvar er der følgende bemærkninger til støjudbredelseskortene i miljøkonsekvensrapporten:</p> <p>A. Lav kvalitet af støjudbredelseskortene</p>	<p>A: I forbindelse med komprimering og konvertering af miljøkonsekvensrapporten til pdf-udgave er støjudbredelseskortene blevet ”uskarpe”.</p> <p>Støjudbredelseskort i bedre kvalitet for anlægs- og driftsfasen ses i ”Redegørelse om projektændringer og supplerende støjberregninger for nyt værksted ved Godsbanegården i København efter 2. offentlighedsfase”</p>	<p>A:</p>	<p>A: Kortmaterialet er indlagt nederst i dette dokument. Indsættes i rapport, hvis ny version aftales.</p>

<p>B. Grundkort er ikke opdateret</p> <p>C. Manglende placering af støjkilder</p>	<p>B. Som kortgrundlag til støjudbredelseskortene er anvendt de nyeste baggrundskort "Geodanmark ortofoto" fra Kortforsyningen.dk</p> <p>C: Placering af støjkilder (areal-, linje- og punktkilder) fremgår af støjudbredelseskortene.</p>	<p>B:</p> <p>C:</p>	<p>B: Det medfører ikke ændringer til tilladelser eller miljøkonsekvensrapport</p> <p>C: Det medfører ikke ændringer til tilladelser eller miljøkonsekvensrapport</p>
<p>Grønne tage og recreation</p>			
<p>A: Et høringssvar omhandler de grønne tage og foreslår at der indtænkes rekreative muligheder på tagene.</p> <p>B: Et høringssvar ønsker overvejelser om grønne tage på en større del af værkstedet.</p>	<p>A: Det kan ikke anbefales at skabe rekreative aktiviteter for offentligheden inden for projektområdet. På området opstilles køreledningsanlæg med en strømstyrke på 25 kV, som er livsfarlig at komme i nærheden af. Af samme grund vil projektområdet blive indhegnet, og der vil kun være adgang for personer med godkendt sikkerhedsbevis.</p> <p>B: Der etableres grønne tage på nogle af bygningerne. På de resterende tagarealer vil der blive opstillet solceller, som integreres i langsgående lysbånd med det formål at få producere strøm til bygningen samt udnytte dagslyset til oplysning af værkstedsbygningen.</p>	<p>A:</p> <p>B:</p>	<p>A: Det medfører ikke ændringer til tilladelser eller miljøkonsekvensrapport</p> <p>B: Det medfører ikke ændringer til tilladelser eller miljøkonsekvensrapport</p>
<p>Overvågning</p>			
<p>I et høringssvar anbefales det at gravearbejde overvåges, da der skal graves i gammel havbund og kystlinje</p>	<p>I anlægsfasen vil bygherre overvåge gravearbejdet i forhold til arkæologiske interesser, som anbefalet af København Kommunes museum.</p>	<p>Bygherre har valgt at lade gravearbejdet blive overvåget, som anbefalet af København Kommunes museum. Anbefalingen er desuden korrekt gengivet i rapporten og der henvises til, at museumslovens § 27 skal overholdes uanset valg om overvågning.</p>	<p>Anbefalingen om overvågning er skrevet ind i myndighedernes/Miljøstyrelsens tilladelse, som en forudsætning, men der stilles ikke vilkår herom</p> <p>Aftales der en ny version af miljøkonsekvensrapporten skrives dette ind.</p>

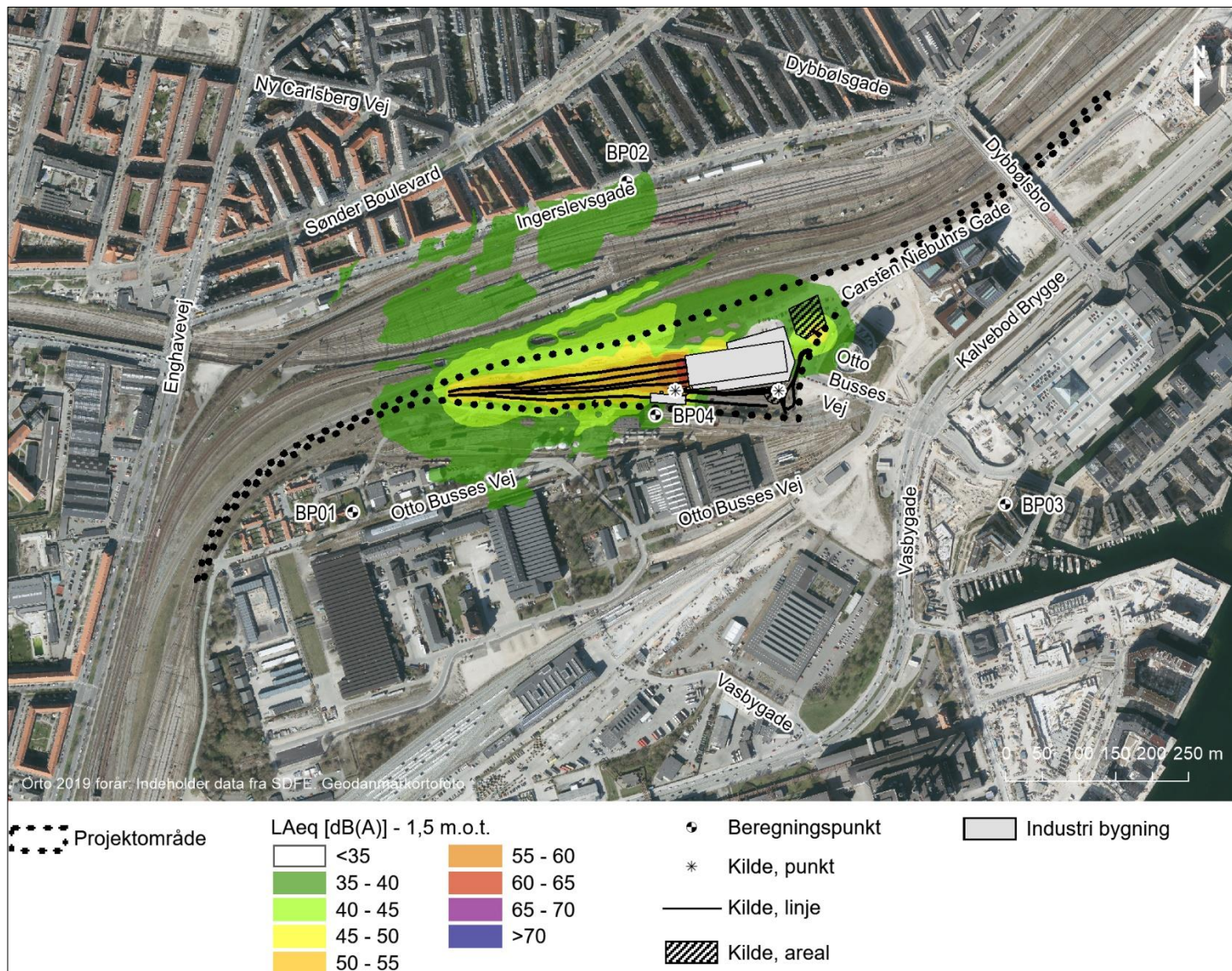
Bilag 1: Støjudbredelseskort fra miljøkonsekvensrapporten



Figur 1 Støjdbredelseskort for projektforslaget (år 2024) for dag kl. 7.00-18.00



Figur 2 Støjdbredelseskort for projektforslaget (år 2024) for aften, kl. 18.00-22.00



Figur 3 Støjudbredelseskort for projektforslaget (år 2024) for nat, kl. 22.00-7.00

Figur 4 Støjdbredelseskort uden bygninger på DSB vedligeholdelsescenter for lokomotiver. Driftsfasen, hverdage kl. 7.00-18.00

Figur 5 Støjudbredelseskort uden bygninger på DSB vedligeholdelsescenter for lokomotiver. Driftsfasen, aften kl. 18.00-22.00.

Figur 6 Støjudbredelseskort uden bygninger på DSB vedligeholdelsescenter for lokomotiver. Driftsfasen, nat kl. 22.00-7.00.