



Miljøministeriet  
Miljøstyrelsen

# § 25 tilladelse DSB værksted Godsbanegården København

24. november 2021

# Indhold

|           |   |           |
|-----------|---|-----------|
| <b>1.</b> | <b>§ 25-tilladelse til nyt DSB værksted i København</b> | <b>3</b>  |
| 1.1       | Indledning  | 3         |
| 1.2       | Baggrund  | 3         |
| 1.3       | Beskrivelse af projektet                                | 3         |
| <b>2.</b> | <b>Offentlig høring</b>                                 | <b>7</b>  |
| 2.1       | Resume af høringssvar                                   | 7         |
| 2.2       | Høringens indflydelse på afgørelsen                     | 7         |
| <b>3.</b> | <b>Vilkår for tilladelsen</b>                           | <b>9</b>  |
| <b>4.</b> | <b>Begrundelse for afgørelsen</b>                       | <b>10</b> |
| <b>5.</b> | <b>Overvågning</b>                                      | <b>15</b> |
| <b>6.</b> | <b>Offentliggørelse</b>                                 | <b>16</b> |
| <b>7.</b> | <b>Klage</b>  | <b>17</b> |

## BILAGSOVERSIGT

|         |  |
|---------|--|
| Bilag 1 | Miljøkonsekvensrapport   |
| Bilag 2 | Høringssvar og DSB'S bemærkninger hertil   |
| Bilag 3 | Redegørelse om projektændringer og supplerende støjberegninger for nyt værksted ved Godsbanegården i København efter 2. offentlighedsfase, dateret 11. 11.2021 |

# 1. § 25-tilladelse til nyt DSB værksted i København

## 1.1 Indledning

Hermed meddeler Miljøstyrelsen 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 miljøvurderingsloven<sup>1</sup> og meddeles på baggrund af bygherres ansøgning, den offentliggjorte miljøkonsekvensrapport samt supplerende oplysninger og resultater af de høringer, der er foretaget.

Miljøstyrelsen træffer afgørelse i sagen, jf. § 3 stk. 1 i miljøvurderingsbekendtgørelsen<sup>2</sup>, da staten er bygherre.

Trafikstyrelsen er miljøvurderingsmyndighed for etablering af nødvendig jernbane i forbindelse med etablering og drift af værkstedet og meddeler særskilt tilladelse hertil.

## 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 banenettet, 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 banenet.

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 af togene og rangering på værkstedsarealerne.

Denne § 25-tilladelse vedrører alene Godsbanegården i København.

## 1.3 Beskrivelse af projektet

Efter 2. offentlige høring har DSB foretaget mindre ændringer i projektet, som er beskrevet i bilag 3. Det drejer sig primært om højde af bygningerne, driftstiden på hjulafretningsstationen og flytning af indkørslen for lastbiler. Ændringerne er medtaget i nedenstående projektbeskrivelse.

<sup>1</sup> LBK nr. 1976 af 27/19/2021 om miljøvurdering af planer og programmer og af konkrete projekter (VVM) (Miljøvurderingsloven)

<sup>2</sup> Bekendtgørelse om miljøvurdering af planer og programmer og af konkrete projekter. Bekendtgørelse nr.1376 af 21/06/2021.

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 m<sup>2</sup> inkl. areal til tilslutningsspor. Selve værkstedsområdet ligger på matrikel 1695a, Udenbys Vester Kvarter, København og er ca. 50.000 m<sup>2</sup>. 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 m<sup>2</sup> og med en højde på ca 13 meter. I tilknytning til værkstedsbygning opføres bygninger på ca. 3.200 m<sup>2</sup> 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 m<sup>2</sup> og ca. 9,2 meter høj ( før 8,5 m).





**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.

Driftstiden for værkstedet er hele døgnet på alle ugens dage for såvel selve værkstedet som for hjulafretningen. Der forventes stadig ca 10 lastbiler i døgnet, heraf 1 i natperioden.

Endvidere er indkørslen for lastbiler flytter ca 30 m mod syd på Otto Busses Vej i forhold til det oprindelige projekt.

## 2. Offentlig høring

### 2.1 Resume af høringsvar

Der er i 2. offentlighedsfase indgået 8 høringsvar. Høringsvarene omhandler primært støj og natur.

Høringsvarene fremgår af Bilag 2.

### 2.2 Høringens indflydelse på afgørelsen

Fire af høringsvarene havde ingen bemærkninger til miljøkonsekvensrapporten eller udkast til § 25-tilladelse.

Københavns Kommune fremsendte en række bemærkningerne primært relateret til støj i såvel drifts- som anlægsfase.

Efterfølgende har DSB og Københavns Kommune været i dialog om kommunens bemærkninger og der er udført supplerende støjberegninger, som fremgår af Bilag 3.

Derudover har DSB og Københavns Kommune sammen besigtiget et mindre areal inden for projektområdet, med henblik på vurdering om arealet kunne være omfattet af naturbeskyttelseslovens § 3 om naturbeskyttede natur. Det blev vurderet, at området ikke er omfattet af § 3.

På baggrund af dialogen med DSB og de supplerende oplysninger, har Københavns Kommune oplyst, at deres bemærkninger er blevet tilgodeset.

Miljøstyrelsen lægger dette til grund og stiller ikke yderligere vilkår i forhold til anlægsstøj.

Et høringsvar angik primært Københavns Kommunes manglende angivelser af støjgrænser for områderne omkring værkstedet. Dette har Københavns Kommune præciseret i forbindelse med dialogen med DSB om kommunens bemærkninger. Miljøstyrelsen vurderer derfor at høringsvaret er adresseret.

Københavns Museum anbefaler overvågning af anlægsprojektet i forhold til arkæologiske interesser. DSB oplyser, at de vil følge museets anbefaling. Miljøstyrelsen lægger det til grund og stiller ikke vilkår herom.

En lokalforening udtrykte ønske om at begrønne tagfladerne på værkstedsbygningen, eller at der indtænkes rekreative muligheder på taget.

DSB har hertil oplyst, at 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.

DSB ønsker ikke at skabe rekreative aktiviteter for offentligheden inden for projektområdet af sikkerhedshensyn. På værkstedsområdet er der togkørsel og rangering af tog. Endvidere er der køreledningsanlæg med en strømstyrke på 25 kV, som er livsfarlig at komme i nærheden af. Derfor vil projektområdet blive indhegnet, og der vil kun være adgang for personer med godkendt sikkerhedsbevis.

Miljøstyrelsen vurderer, at DSB med projektets udformning, har indtænkt begrønning af tagene i det omfang, det er muligt, når der også etableres vedvarende energianlæg. Miljøstyrelsen er enig med

DSB i, at personsikkerheden, der opnås ved indhegning af projektområder, vægter højere end offentlig adgang til arealet.



### 3. Vilkår for tilladelsen

DSB kan etablere nyt værksted ved Godsbanegården, 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's værksted på Godsbanegården i København udarbejdet af bygherre.
- Redegørelse for projektændringer og supplerende støjberegninger for nyt værksted ved Godsbanegården i København efter 2. offentlighedsfase, 11. november 2021.

Det fremgår af miljøkonsekvensrapporten for DSB værkstedet Godsbanegården København, at der ikke er identificeret væsentlige miljøpåvirkninger. Som følge heraf vurderes det, at det ikke vil være proportionalt med projektets art, placering og dimensioner samt omfanget af projektets indvirkning på miljøet at fastsætte vilkår i § 25- tilladelsen for værkstedet. Dette er yderligere begrundet i kapitel 4 i nærværende afgørelse.

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

## 4. Begrundelse for afgørelsen

På grundlag af oplysninger i den af bygherres udarbejdede miljøkonsekvensrapport samt redegørelse for projektændringer vurderer Miljøstyrelsen, at DSB's værksted kan etableres og drives uden uacceptable påvirkninger af miljøet.

Efter 2. offentlighedsfase er der sket mindre projektændringer, jvf Bilag 3 og afsnit 1.3 i nærværende tilladelse. Københavns Kommune er blevet særskilt hørt om bemærkninger hertil som berørt myndighed. Kommunen har d. 19. november 2021 oplyst, at de ikke har bemærkninger til ændringerne.

Det nye værksted reguleres efter 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.

Der lægges især vægt på følgende i afgørelsen:

### Støj:

#### *Anlægsfase:*

Det fremgår af miljøkonsekvensrapporten og bilag 3, 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.

I kortere perioder, hvor der forekommer rammearbejde, vil støjniveauet være højere end under det almindelige anlægsarbejde. Nedramning af pæle til fundering af værkstedsbygning vil påvirke den vestvendte del af Trafiktårnet, Carsten Niebuhrs Gade 49 med op til 81,4 dB. Da der er tale om kortvarigt anlægsarbejde på op til 12 uger på hverdage vurderes miljøpåvirkningen at være på et acceptabelt niveau.

Københavns Kommune har en bygge- og anlægsforskrift, der anviser støjgrænser og tidsrum for hvornår støjende anlægsarbejder må foretages. Det fremgår følgende:

Mandag – fredag kl. 7.00-19.00 og lørdag kl. 8.00-17.00. 70 dB grænseværdi.

Andre tidsrum 40 dB grænseværdi.

Derudover er det et krav om at orientere berørte naboer inden arbejdet igangsættes.

På baggrund af ovenstående vurderer Miljøstyrelsen, at støjpåvirkningen i anlægsfasen fra etablering af værkstedet ikke udgør en væsentlig påvirkning. Der lægges vægt på, at aktiviteterne sker i en afgrænset periode og tidsrum, og at de mest støjende aktiviteter (nedramning af pæle og nedramning af spuns ved jernbanespor) sker forskudt af hinanden.

#### *Driftsfase:*

Støjberegningerne for driftsfasen viser, at driften af værkstedet vil medføre overskridelser af de vejledende grænseværdier for støj fra virksomheder i beregningspunkt BP12: I jernbanebyen på grænsen mellem kommuneplanområde R19.T.4.4 og R19.C.4.22.

I foråret 2021 offentliggjorde Københavns Kommune en helhedsplan for udvikling af jernbanebyen. Støj er en udfordring for området, og i helhedsplanen har kommunen fastlagt en strategi til håndtering af støjen.

Det fremgår af helhedsplanen, at:

*”Jernbanestøjen findes i det nordlige område, og kan afskærmes ved en smart placering af bygningstyper og støjvolde og mindre, lokale afskærmninger. Støj fra jernbanen antages at være den ”mildeste” støjkilde, dels på grund af dens placering, men også støjdbredelsen”.*

I helhedsplanen for jernbanebyen er indtænkt støjdæmpende foranstaltninger bl.a. i området omkring BP12, således at de vejledende grænseværdier overholdes.

For beregningspunkt BP05: Trafiktårn, Carsten Niebuhrs Gade 49, som bliver anvendt til kontorlokaler, har Københavns Kommune d. 4. november 2021 oplyst, at de har gennemgået lokalplanbestemmelserne for området omkring trafikårnet. Ifølge lokalplan 485 er der tale om et område, der er udlagt til serviceerhverv med mulighed for etablering af i mindre omfang boliger. Det betyder, at de gældende støjgrænser som udgangspunkt er 55/45/40 dB for dag/aften/nat. Ifølge støjdbredelseskort for aften- og natperioden (worst case: uden støjskærm, 1,5 m over terræn) vil der være overskridelser af både aften- natgrænseværdien i nærheden af trafikårnet. Det er dog kommunens vurdering, at der rent fysisk ikke er plads til opføre bebyggelser i de arealer, hvor grænseværdierne er overskredet. Således kan sidstnævnte områders arealanvendelse betegnes som område for kontorer/offentlig administration.

Kommunen anfører endvidere, at det fremgår af Miljøstyrelsens vejledning nr. 3 af 2003 om Ekstern støj i byomdannelsesområder, at områder, der er anvendt til kontorer, offentlig og privat administration samt serviceområder, er støjfølsomme, dog uden forøget støjfølsomhed om aftenen og natten. Ifølge vejledningen kan det være rimeligt at fastsætte støjgrænser for områder af denne type på 50 – 55 dB i hele døgnet. Dette gælder uagtet, at trafikårnet ikke er beliggende i et byomdannelsesområde.

Ifølge støjberegningerne er kontrolårnet højst belastet med 43 dB. Det er på den baggrund kommunens vurdering, at DSB-værkstedet kan driftes uden at lokalplan 485 området påvirkes væsentligt af støjen fra værkstedet.

DSB ønsker at udvide driftstiden for hjulafdrejningen, således at dette kan ske alle dage hele døgnet rundt. De udførte støjberegninger har inkluderet den udvidede driftstid, og jf. ovenstående kan de vejledende støjgrænser overholdes.

På baggrund af ovenstående vurderer Miljøstyrelsen at værkstedet i driftsfasen ikke vil udgøre en væsentlig miljøpåvirkning på omgivelserne.

#### Vibrationer:

Vibrationsberegninger for de særligt belastende aktiviteter under anlægsfasen fx nedramning af pæle, 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.

#### Trafik:

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.

Den ønskede ændring i driftstid vil betyde, at der om natten vil kunne komme 1 lastbil til værkstedet. Dette vurderes ikke, at kunne udgøre en væsentlig ændring af projektet eller en væsentlig påvirkning af omgivelserne.

#### Luft:

På det nye værksted vil der udelukkende blive serviceret el-tog 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. 23.000 m<sup>3</sup> jord bortskaffes. Heraf er ca. 18.200 m<sup>3</sup> forurenede. Den forurenede jord vil blive bortskaffet efter Københavns Kommunes anvisninger. Ændringen af projektet medfører at der skal bortgraves en mindre mængde forurenede jord. Dette medfører mindre transport og dermed mindre trafikstøj i anlægsfasen.

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, hovedsageligt overfladevand/regnvand, som vil blive ledt til off. kloak. 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 m<sup>3</sup> 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 og kulturarv:

Projektet er placeret i et område, der er skabt ved inddæmning og opfyldning af lavvandet 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. Projektændringen vil medføre at værkstedsbygningen ændrer sig 12 til 13 m. Dette vurderes ikke at have en væsentlig negativ påvirkning på omgivelserne, da i forhold til den omkringliggende bebyggelse bl.a. Trafiktårnet, det nye domicil for Trafikstyrelsen, Banedanmark, Vejdirektoratet m.fl. samt Fisketorvet og den nye kontorbebyggelse langs Vasbygade, vil højden på den nye værkstedsbygning stadig være markant lavere.

#### 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.

## 5. Overvågning

Miljøstyrelsen vurderer, at projektet vil ikke have væsentlige skadelige indvirkninger på miljøet, hvorfor der ikke fastsættes vilkår om overvågning.

## 6. Offentliggørelse

Afgørelsen om at meddele § 25-tilladelse inkl. bilag vil blive offentliggjort på Miljøstyrelsens hjemmeside ([www.mst.dk](http://www.mst.dk)) den 24. november 2021.

## 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](http://www.nmkn.dk). Klageportalen ligger også på [www.borger.dk](http://www.borger.dk) og [www.virk.dk](http://www.virk.dk). Du logger på [www.borger.dk](http://www.borger.dk) eller [www.virk.dk](http://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-foedevareklagenaevnet/](http://www.naevneneshus.dk/start-din-klage/miljoe-og-foedevareklagenaevnet/)).

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 22. december 2021.

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

## § 25-tilladelse

Nyt DSB værksted Godsbanegården København

Sagsnummer: 2019-9529



Miljøstyrelsen  
Tolderlundsvej 5  
5000 Odense C

[www.mst.dk](http://www.mst.dk)