

Sund & Bælt A/S

Carsten Niebuhrs Gade 43
1577 København V
Telefon +45 7221 8800
info@trafikstyrelsen.dk
www.trafikstyrelsen.dk

Dato: 26-02-2025
Sagsnr.: 2024-180924
Sagsbehandler: NTEI

Tilladelse til etablering af overhalingsspor ved Kalvebod

Folketinget har med vedtagelsen af lov nr. 328 af 9. april 2024 om opgradering af Øresundsbanen givet Sund & Bælt bemyndigelse til at projektere og anlægge projektet med etablering af to overhalingsspor ved Kalvebod. Trafikstyrelsen har i 2023 foretaget en screening og en offentlig høring af projektet. På den baggrund traf styrelsen den 5. februar 2024 afgørelse om, at projektet krævede en miljøkonsekvensvurdering samt administrativ tilladelse efter jernbanelovens¹ § 38 a, stk. 2. Trafikstyrelsen havde i afgørelsen vurderet, at projektet i sin fysiske udstrækning og i forhold til den geografiske beliggenhed ikke kunne afvises at medføre væsentlige påvirkninger på miljøet på baggrund af det vedlagte ansøgningsmateriale og behandlingen af høringssvarene.

Trafikstyrelsen modtog den 19. marts 2024 anmodning om afgrænsningsudtalelse af Sund & Bælt for projektet omkring etablering af overhalingsspor ved Kalvebod. Den 5. april 2024 blev afgrænsningsnotatet sendt i myndighedshøring og efter endt høring afgav Trafikstyrelsen en afgrænsningsudtalelse den 6. maj 2024. Sund & Bælt udfærdigede en miljøkonsekvensrapport for projektet, som har været i høring i perioden 25. oktober til den 20. december 2024.

Trafikstyrelsens afgørelse

Trafikstyrelsen meddeler tilladelse til etablering af overhalingsspor ved Kalvebod i overensstemmelse med den udarbejdede miljøkonsekvensrapport, og på de vilkår, som fremgår nedenfor.

I Miljøkonsekvensrapporten vurderes det, at baneprojektet kan gennemføres uden væsentlige miljømæssige konsekvenser.

¹ LBK nr. 1091 af 11/08/2023 af jernbaneloven (Jernbaneloven)



Tilladelsen gives på følgende vilkår:

1. Tilladelsen bortfalder, hvis den ikke er påbegyndt udnyttet 3 år efter at den er meddelt, eller ikke har været udnyttet i 3 på hinanden følgende år
2. Anlægget må ikke ændres væsentligt eller udvides uden Trafikstyrelsens godkendelse
3. Tilladelsen eller anlægget kan frit overdrages til et datterselskab under Sund & Bælt Holding A/S, men kan derudover ikke uden forudgående tilladelse fra Trafikstyrelsen overdrages til andre. I forbindelse med en evt. fjernelse af anlægget skal området bringes i en stand så tæt på de forhold, som eksisterede inden anlæggets etablering, som muligt
4. Det bemærkes endvidere, at en meddelt tilladelse kan fortabes, såfremt nogle af de for tilladelsen fastsatte vilkår ikke måtte blive opfyldt
5. I tilfælde af at anlægsarbejderne ikke overholder de fastsatte støjgrænser i Københavns Kommune, skal der søges om dispensation hos Københavns Kommune for de anlægsarbejder, hvor der kan ske overskridelse af støjgrænser i anlægsfasen, der henviser dog til Lov om opgradering af Øresundsbanens kapitel 2, hvorefter Transportministeren kan fastsætte regler om støj og vibrationer fra etablering af overhalingsspor ved Kalvebod mv.
6. Der skal søges om dispensation fra artfredningsbekendtgørelsens § 14 hos Styrelsen for Grøn Arealomlægning og Vandmiljø til håndtering af skrubbudser i området, såfremt der vil ske drab af padder.
7. Ved reetablering af arbejdsarealet må der ikke genudlægges muld på de beskyttede overdrevs-arealer
8. Inden igangsættelse af det planlagte spunsarbejde, skal der ske udførelse af test af spunsning mhp. at kunne monitorere vibrationspåvirkninger
9. Der skal forinden anlægsarbejdet påbegyndes foretages fotoregistrering som omfatter:
 - 9.1 Udvendig fotoregistrering af alle ejendomme inden for 100 meter fra etableringen af spuns
 - 9.2 Indvending fotoregistrering af ejendomme, der er særligt tæt på anlægsarbejdet eller vurderes som særligt udsatte
10. Forud for at anlægsarbejdet påbegyndes opsættes monitoreringsudstyr på de udpegede bygninger, der ligger inden for de kritiske minimumsafstande for bygningskadelige vibrationer af 20 meter.
 - 10.1 Ved opstart af potentielle vibrationsskadelige aktiviteter skal Trafikstyrelsen orienteres om den forventede arbejdsperiode.



- 10.2 Overvågning af vibrationer skal løbende rapporteres til Trafikstyrelsen. En forventet plan for rapporteringen fremsendes til Trafikstyrelsen inden påbegyndelse af spunsning
 - 10.3 Trafikstyrelsen skal orienteres ved målinger af vibrationsniveauer over grænseværdien for bygningskadelige vibrationer for normale bygningskonstruktioner som bygninger til beboelse på V_{peak} : 5 mm/s, jf. DIN 4150 teil 3. Ved afslutning af de potentielle vibrationskadelige aktiviteter skal Trafikstyrelsen orienteres om, hvorvidt skader er opstået som følge af anlægsarbejderne og hvorledes disse påtænkes udbedret
 - 10.4 Evt. bygningssskade på baggrund af anlægsarbejder fra det tilladte projekt skal udbedres for bygherres regning
11. Der skal tilbydes facadeisolering til de boliger, hvor støjgrænsen overskrides, det drejer sig om adresserne: HF Mozart 65 og 67 samt HF Kalvebod 18.
12. Orientering under anlægsarbejdet til lokalsamfundet
- 12.1 Der skal ske orientering til lokalsamfundet under anlægsperioden.
 - 12.2 Når anlægsarbejdet påbegyndes, skal der oprettes et naboforum til jævnlige møder mellem relevante naboer, bygherre og entreprenør.

Tilladelsen fritager ikke modtageren for pligt til at opnå tilladelser og godkendelser, der måtte være nødvendige for gennemførelse af projektet i henhold til anden lovgivning.

Tilladelsen fritager ikke ejeren af banen for et i forbindelse med dettes tilstedeværelse opstået civilretligt ansvar, ligeledes erstatter tilladelsen ikke privatretlige aftaler med fysiske og juridiske personer, som kan være berørt af projektet.

Trafikstyrelsen gør opmærksom på, at hvis der under anlægsarbejdet afdækkes kulturhistoriske fund, skal arbejdet straks indstilles, og der skal rettes henvendelse til Slots- og Kulturstyrelsen, jf. Museumslovens § 29 h.



Begrundelse for afgørelsen

Afgørelsen tager udgangspunkt i det konkrete projekt med det nuværende kendskab til evt. miljømæssige konsekvenser. Trafikstyrelsen har ved afgørelse om at udstede tilladelse til projektet lagt vægt på de gennemførte vurderinger i miljøkonsekvensrapporten, som viser, at projektet ikke har væsentlige påvirkninger på miljøet på baggrund af de fastsatte vilkår til projekttilladelser. Denne vurdering beror på de foranstaltninger, som foreligger i det vurderede projekt ud fra projektbeskrivelsen.

Retsgrundlag

Trafikstyrelsen er myndighed for etablering, udvidelse eller ændring af statslige jernbaneanlæg og dertil knyttede projekter, jf. § 38 a i jernbaneloven. Endvidere skal styrelsen vurdere, hvorvidt der skal udarbejdes en konsekvensvurdering for nærtliggende Natura 2000-områder samt bilag IV-arter.

Afgørelse om at projektet kræver tilladelse er truffet i henhold til § 38 a i jernbaneloven².

Afgørelsen om, at der ikke skal udarbejdes Natura 2000-konsekvensvurdering af projektet er truffet jf. § 4 i VVM-bekendtgørelse om statslige vej- og jernbaneprojekter³.

Projektet er anmeldt af Sund & Bælt, som med bekendtgørelsen om delegation af kompetencen i kapitel 6 a i jernbaneloven, er bemyndiget til at udøve de beføjelser, som Banedanmark er tillagt efter kapitel 6 a i jernbaneloven⁴.

2

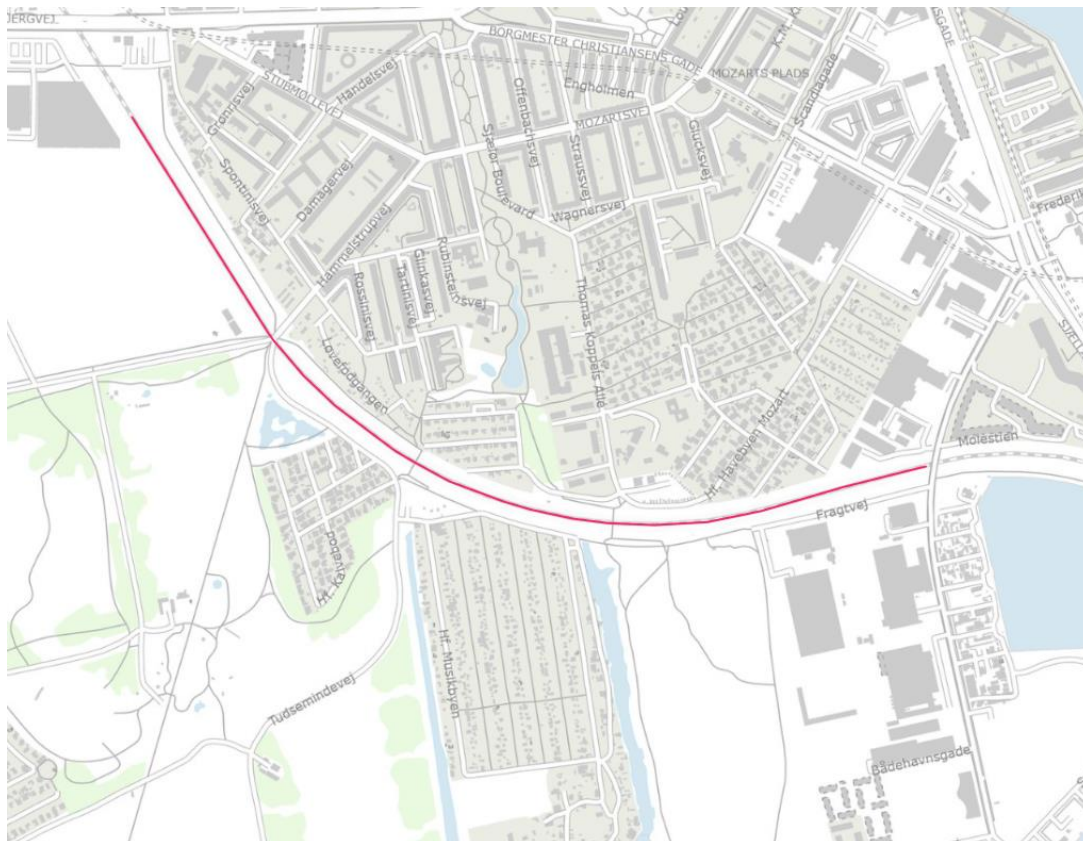
³ BEK nr. 469 af 08/05/2024 om overvågning, samordnet procedure og offentliggørelse ved vurdering af virkning på miljøet (VVM) samt om administration af internationale naturbeskyttelsesområder og beskyttelse af visse arter for så vidt angår statslige vej- og jernbaneprojekter.

⁴ BEK nr. 427 af 21/04/2023 om delegation af kompetencen i kapitel 6a i jernbaneloven til Sund & Bælt Holding A/S



Sagsfremstilling

Formålet med projektet er at gøre det muligt at afvikle togtrafikken mere smidigt til gavn for passagerer i den kollektive trafik, og samtidigt at kunne håndtere det øgede antal tog, der forventes at komme, når Femern Bælt-forbindelsen åbner.



Figur 1: Oversigtsplan for projektområdet for overhalingsspor ved Kalvebod (rød linje).

Projektet indebærer en løsning med anlæggelse af to overhalingsspor. Anlægsarbejdet forventes påbegyndt i 2026 og forventes at have en samlet anlægsperiode på 2,5 år. Først forlænges broerne og derefter etableres spuns, og der udgraves og etableres overhalingsspor. Arbejdet udføres inden for normal arbejdstid, bortset fra ilægning af sporskifter i hver ende af projekts-trækningen. Dette af hensyn til togtrafikken, hvor der vil ske totalspærring à fem døgn. Under anlægsarbejdet vil det være nødvendigt at sænke grundvandet.

Natura 2000-områder

Nærmeste Natura 2000-område er område nr. 143 Vestamager og havet syd for, som er beliggende ca. 400 m syd og øst for projektområdet. Området er udpeget på baggrund af lagune, surt overdrev, grå/grøn klit. Områdets mange laguner med småøer rummer vigtige ynglelokaliteter for områdets ynglefugle, og de lavvandede marine områder er af væsentlig betydning som fourageringsområde for områdets ynglende og rastende fugle.



Det er Trafikstyrelsens vurdering, at der ikke vil ske en påvirkning på Natura 2000-områdets udbredelse eller arter og naturtyper på udpegningsgrundlaget eller andre Natura 2000-områder i øvrigt. Styrelse har lagt vægt på, at der ved gennemførelse af projektet kan opretholdes gunstig bevaringsstatus for Natura 2000-området, og at en væsentlig påvirkning kan udelukkes. Dette da der i projektområdet i forvejen er jernbane og på grund af projektets placering og dimensioner vil det ikke påvirke nærmeste natura 2000-områdets udpegningsgrundlag.

Bilag IV-arter

I miljøkonsekvensrapporten er der foretaget feltbesigtigelser og skrivebordskortlægning i forbindelse med undersøgelse af tilstedeværelsen af bilag IV-arter.

Der er tidligere registreret forekomster af grønbroget tudse i vandhuller nær Tudsemindevej. I dag er vandhullerne udtørret eller tilgroet. Feltbesigtigelserne er udført april og maj 2024. I 2023 blev Tudsemindesøen undersøgt for padder i både april og juni. Seneste undersøgelser fra 2024 viser ingen forekomst af grønbroget tudse, og området vurderes generelt uegnet som levested for arten.

Der blev ved undersøgelserne i 2024 heller ikke påvist yngel eller kvækkende hanner af grønbroget tudse. Der er sandsynligvis en mindre bestand af skrubtudse, som yngler i Tudseminde-søen ved Tudsemindevej. Bestanden er forventelig ganske lille, da der ikke er fundet yngel ved de seneste undersøgelser. Da der ikke har været fund af Grønbroget Tudse i projektområdet vurderes det, at projektet således ikke vil påvirke arten.

For flagermus blev der i 2024 registreret ét træ ved arbejdspladsen ved Hammelstrupvej, som potentielt er egnet yngle- og rastested. Træet vil ikke blive fældet i forbindelse med anlægsarbejdet. Under anlægsarbejdet vil der forekomme almindeligt anlægsstøj fra maskiner i dagtimerne i nærområdet til det flagermusegnede træ. Flagermus er nataktive, og deres aktive timer vurderes således ikke at blive påvirket af anlægsarbejdet. Eventuelle flagermus, som måtte anvende træet som rastested i anlægsperioden, vil ikke påvirkes i dagtimerne, da anlægsarbejdet ikke omfatter ramning i de nære omgivelser til træerne. På dette grundlag vurderes den potentielle påvirkning af flagermus at være ubetydelig. Ud fra undersøgelsesresultater, vurderer Trafikstyrelsen, at den økologiske funktionalitet for arten ikke vil blive negativt påvirket af projektet.

Vandrammedirektiv

Projektet medfører udledning til en række ikke målsatte vandområder. Slutrecipienten for disse, er det målsatte kystvandområde med vandområde ID: 6 "Nordlige Øresund". Vandområdet er udpeget med miljømålsætningen god økologisk tilstand og god kemisk tilstand.



Vandområdets samlede økologiske- og kemiske tilstand er vurderet til moderat økologisk tilstand og ikke-god kemisk tilstand.

For de enkelte parametre er tilstanden vurderet som følgende;

- Fytoplankton: God økologisk tilstand
- Rodfæstede planter: God økologisk tilstand,
- Benthiske invertebrater: Moderat økologisk tilstand,
- Nationalt specifikke stoffer: Ikke-god økologisk tilstand

Projektområdet ligger under grundvandsspejlet, og derfor drænes grundvand væk ved permanent grundvandssænkning, der øges midlertidigt under anlægsfasen i en periode på ca. 5 måneder. Vandet fra den permanente grundvandssænkning og regnvand, der drænes fra banestrækningen, bliver ledt til to forskellige pumpestationer P1 og P2, der begge har olieudskiller, hvorfra det pumpes videre. Da den eksisterende permanente grundvandssænkning ikke har givet anledning til tilstandsforringelse, og da der ikke tilføres miljøfarlige forurenende stoffer til grundvandet som følge af projektet, vurderer bygherre, at den permanente grundvandssænkning i driftsfasen ikke vil forringe den kemiske og kvantitative tilstand i den terrænnære grundvandsforekomst. I henhold til projektbeskrivelsen og de beskrevne metoder er det Trafikstyrelsens vurdering, at projektet ikke vil medføre en midlertidig eller permanent forringelse af kvalitetselementernes tilstand, at projektet ikke vil medføre en forringelse af vandområdets økologiske- og kemiske tilstand og slutteligt, at projektet ikke vil hindre målopfyldelse i vandområdet. Det kan afvises at der vil ske en øget hydraulisk belastning af vandområderne, da bygherre beskriver, at vandet pumpes til rensningsanlæg/kloak.

Høring

Trafikstyrelsen har i forbindelse med sagens behandling forelagt ansøgningen for Naturstyrelsen, By-, Land – og Kirkeministeriet, Miljøstyrelsen, Styrelsen for Grøn Arealomlægning og Vandmiljø, Plan- og Landdistriktsstyrelsen, Energistyrelsen, Slots- og Kulturstyrelsen, Forsvarsministeriets Ejendomsstyrelse, Dansk ornitologisk forening, Danmarks Naturfredningsforening, Friluftsrådet, Københavns Kommune, og Københavns Museum.

Derudover har Trafikstyrelsen partshørt en række beboere nær projektområdet.

Indkomne høringssvar og bemærkninger er nærmere beskrevet i vedlagte "Høringsnotat".

De indkomne høringssvar har givet anledning til ovenstående vilkår 5, 6 og 7.

Offentliggørelse

Afgørelsen vil blive offentliggjort på Trafikstyrelsens hjemmeside i henhold til § 38 m i lovbeholdning nr. 1091 af 11/08/2023 af jernbaneloven.



Klagevejledning

Trafikstyrelsens afgørelser truffet i henhold til jernbanelovens kapitel 6a, herunder § 38 d, kan ikke påklages til transportministeren eller anden administrativ myndighed, jævnfør jernbanelovens § 115 a, stk. 1, og § 22, stk. 1, i Trafikstyrelsens delegationsbekendtgørelse⁵.

Såfremt Trafikstyrelsens 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

Nina Teilmann

Trafikstyrelsen

Kopi til: Ovenstående høringsparter

Bilag

Trafikstyrelsens Høringsnotat

Bygherres behandling af høringssvar

Figur 4.4 Afvanding

⁵ Bekendtgørelse nr. 34 af 15/01/2025 om Trafikstyrelsens opgaver og beføjelser, klageadgang og kundgørelse af visse af Trafikstyrelsens forskrifter