



Tilladelse efter miljøvurderingslovens §25 til etablering og drift af Jernbanebyen

COWI søgte den 28. april 2026 på vegne af grundejerne bag Jernbanebyen - DSB Ejendomsudvikling og Freja Ejendomme - samt Banedanmark, om, at et konkret projekt om etablering og drift af Jernbanebyen og Banedanmarks arbejdsbase, kaldet CISB, som helhed skulle undergå en miljøkonsekvensvurdering.

Trafikstyrelsen er miljøvurderingsmyndighed på den del af projektområdet, der skal anvendes til Banedanmarks arbejdsbase, CISB, men der er lavet en samlet miljøkonsekvensvurdering for både CISB og byudviklingsområdet Jernbanebyen. Denne tilladelse vedrører imidlertid kun Jernbanebyen, hvor Københavns Kommune er miljøvurderingsmyndighed.

Ansøgningen er indsendt i henhold til den på daværende tidspunkt gældende bekendtgørelse af lov om miljøvurdering af planer og programmer og af konkrete projekter (VVM) (LBK nr. 4 af 03/01/2023). Projektet er omfattet af bilag 2, pkt. 10b) Infrastrukturprojekter, anlægsarbejder i byzoner, herunder opførelse af butikscentre og parkeringsanlæg.

Samtidig med udarbejdelsen af miljøkonsekvensrapporten for det konkrete projekt er der udarbejdet kommuneplantillæg, lokalplan Jernbanebyen og miljøvurdering af planerne, som erstatter den tidligere lokalplan nr. 433 "Otto Busses Vej. Miljørapport for planforslagene og miljøkonsekvensrapport for det konkrete projekt er slået sammen til én rapport, men i det følgende refereres til miljøkonsekvensrapporten, da det er de bestemmelser i loven, som tilladelsen angår.

Miljøkonsekvensrapport og udkast til §25-tilladelse har været i offentlig høring i otte uger fra den xx.xx.2026 til den xx.xx.2026. Den brede

2. juli 2026

Sagsnr.
2026-0199058

Dokumentnr.
2026-0199058-1

Sagsbehandler
Lone Madsen

Bygge-, Parkerings- og Miljø-
myndighed
Virksomheder og VVM

Njalsgade 13
2300 København S

EAN nummer
5798009809452

www.miljoe.kk.dk

offentlighed har gennem offentlig fremlæggelse af først afgræsningsnotat og siden miljøkonsekvensrapport haft mulighed for at gøre sig bekendt med sagen og for at udtale sig. [Resumé af hvilke hørings svar der er indkommet].

Området omfatter et areal på ca. 568.000 m² mellem baneterrænet, Enghavevej og Vasbygade på Vesterbro, hvoraf de arealer, der aktuelt kan udvikles, udgør ca. 386.000 m². Området har historisk set været et knudepunkt for togdriften ind og ud af København og rummer mange anlæg, som fortæller om områdets kulturhistorie. Det nuværende erhvervsområde, har overvejende været benyttet og fortsat delvist benyttes til værkstedsaktiviteter for DSB. Området skal over tid gradvist omformes til nyt bolig- og erhvervsområde. Boliger (både almene og private), offentlige institutioner (plejeboliger, skoler, børnehaver og vuggestuer), idræts- og sportsfaciliteter (boldbaner, skaterarealer, padel/ketchersport, mm.), erhverv (kontorer, kreative erhverv, detailhandel og udadvendte erhverv som restauranter, caféer, markedsområder, mm.), grønne og rekreative områder samt nye byrum, infrastruktur (veje, stier, broer og tunneller), nye forsyningsanlæg, herunder klimatilpasningsanlæg. Ansøger ønsker at området bliver en delvis bilfri by.

Området afgrænses mod både nord og vest af stærkt befærdede jernbanelinier, og fremover mod nord også af Banedanmarks arbejdsbase, CISB, mens det mod øst, syd og sydvest afgrænses af de stærkt befærdede veje - Vasbygade, Sydhavns Plads og Enghavevej. Endvidere deles det af Cityringens service- og værkstedsarealer (det såkaldte CMC-område).

Københavns Kommune har udarbejdet en udledningstilladelse efter miljøbeskyttelseslovens § 28 stk. 1. Ifølge § 10 i bekendtgørelsen om miljøvurdering af planer og programmer og af konkrete projekter (1608 af 09/12/2024) erstatter denne tilladelse VVM-tilladelsen, for så vidt angår vilkår til sikring af overfladevand mod uacceptabel påvirkning i driftsfasen.

Borgerrepræsentationen har den xx.xx.202x besluttet at godkende kommuneplantillæg, lokalplan, miljørapport, miljøkonsekvensrapport og §25-tilladelse for Jernbanebyen. På baggrund af den politiske beslutning og en gennemført miljøvurderingsproces kan Københavns Kommune hermed meddele tilladelse til etablering og drift af projekt for byudviklingsprojektet Jernbanebyen i overensstemmelse med den udarbejdede miljøkonsekvensvurdering.

Tilladelse

Københavns Kommune udsteder hermed tilladelse til anlæg og drift af byudviklingsprojektet Jernbanebyen i henhold til § 25 stk. 1 i bekendtgørelse af lov om miljøvurdering af planer og programmer og af konkrete projekter (VVM) (LBK nr. 4 af 03/01/2023).

Anlæg og drift skal ske indenfor de fysiske og miljømæssige rammer, som angives i miljøkonsekvensrapporten for Jernbanebyen og CISB med de afværgetiltag, der er indbygget i projektet.

Vilkår for tilladelsen

1. Der må i byggeperioden, efter 2028 hvor den nuværende undersøgelse af flagermus gælder til, ikke fældes træer, før grundejer har undersøgt, om der anvendt som yngle-/rastesteder for flagermus. I så fald skal der søges om dispensation til at fælde træerne fra SGAV efter naturbeskyttelseslovens § 29a, stk. 2.
2. Inden de specifikke udgravninger påbegyndes, skal en plan for grundvandshåndteringen og eventuelle afværgetiltag ud fra de aktuelle forureningsforhold fremsendes til kommunen.
3. Det skal - inden anlægsaktiviteter, som kan påvirke bestanden af den fredede orkidéart skov-hullæbe, påbegyndes - sikres, at alle individer beskyttes, f.eks. ved hegning. Ved risiko for påvirkning skal behovet for beskyttelse vurderes, og vurderingen skal fremsendes til kommunen sammen med en beskrivelse af de nødvendige afværgeforanstaltninger. Ved et eventuelt behov for flytning skal kommunen ligeledes underrettes.
4. Ved tegn på overskridelse af de i miljøkonsekvensrapporten angivne grænseværdier for korterevarende bygningsskadelige vibrationer (vibrationshastigheder) skal der ske ændring af arbejdsmetoden til en mere skånsom metode, så grænseværdierne kan overholdes.
5. Der må ikke anvendes zink og kobber som byggematerialer på flader, som regnvandet kommer i kontakt med og som ledes til regnvandskloak. Tag- og nedløbsmateriale på eksisterende bygninger skal

udskiftes eller coates, så der ikke kan ske en afgivelse af metaller til regnvandet. Det sikres gennem tinglysning af servitutter i form af ekstrakt af denne tilladelse på områdets ejendomme om, at der ikke må anvendes zink og kobber på de flader, som regnvandet kommer i kontakt med. Det er en betingelse for meddelelse af byggetilladelse til byggerier omfattet af lokalplanen, at servitutterne er tinglyst. Københavns Kommune skal være påtaleberettiget på servitutterne.

6. Der må kun udledes almindeligt belastet tag- og overfladevand fra Jernbanebyen, som angivet i ansøgningen om udledningstilladelse og beskrevet i miljøkonsekvensrapporten, til vandområdet. Tilslutning af tag- og overfladevand fra metalbelastede overflader, må kun ske efter forudgående særskilt rensning eller hvis Københavns Kommune vurderer, at tilslutningen ikke har betydning for udledningen.
7. Etablering af dæksler/riste, rense- og forsinkelseselementer, prøvebrønd og dræn skal være i overensstemmelse med ansøgningen om udledningstilladelse og beskrivelsen i miljøkonsekvensrapporten.
8. Inden regnvand og spildevand fra en bygning tilsluttes til Jernbanebyens afløbssystemer for hhv. regnvand og spildevand, skal Københavns Kommune have set og godkendt en plan for, hvordan det dokumenteres, at der ikke er sket fejltilslutninger af regnvand eller spildevand.
9. Der skal udarbejdes drifts- og vedligeholdelsesplaner for udendørsarealer (byrum, stier, veje, gårdrum), som beskriver retningslinjer for drift af arealerne, og som skal sikre, at der ikke sker en øget forurening af det udledte vand. Drifts- og vedligeholdelsesplanerne skal overdrages til områdets grundejerforeninger eller eventuel anden ansvarlig part for driften af de omfattede udearealer.

Begrundelse for afgørelse

Afgørelsen træffes på grundlag af bygherrens ansøgning, miljøkonsekvensrapporten og resultatet af de høringer, der er foretaget. I miljøkonsekvensrapporten er de miljømæssige påvirkninger fra projektet for

Jernbanebyen vurderet - herunder, trafik, støj og vibrationer, vind og skygge, natur (herunder bilag IV- og Natura 2000), jord og forurening grundvand, overfladevand, , kulturarv, luftforurening, klima, materielle goder arkæologi. Hvert miljøparameter er vurderet i hhv. anlægsfasen og driftsfasen ift. grad af miljøpåvirkning gående fra ingen/ubetydelig over, mindre og moderat til væsentlig. Ansøger har indbygget en række afværgetiltag i projektet, hvor det er muligt, for på den måde at begrænse de afledte påvirkninger på miljø og omgivelser ved anlæg og drift.

Visuelle forhold

I anlægsfasen, som samlet vil vare omkring ca. 10 år, men vil i perioden flytte rundt mellem syv delområder, vil der være indhegnede arbejdsområder og anlægsarbejder, som vil være synlige, bl.a. fra beboelse i umiddelbar nærhed af projektområdet og for forbipasserende. Området vil være præget af høje kraner (over 40 m høje), store maskiner og tung trafik. Påvirkningen på omgivelserne er vurderet til at være lille, idet området ikke er sårbart over for de visuelle påvirkninger, som projektet medfører under opførelsen.

Området vil efter anlægsfasen blive præget af ny bebyggelse til boliger og serviceerhverv, med en generel højde på op til 24 til 28m - en række bygninger kan dog blive op til 40 meter. For de områder, der ligger tæt på projektområdet, dvs. punkterne langs Vasbygade ved Shell-tanken og ved Vester Teglgade samt ved Havneholm metroprojektet vil projektet have en væsentlig visuel påvirkning. For de områder, der ligger i nærområdet ved projektet, dvs. punkterne ved Dybbølsbro, Islands Brygge, Sydhavn Station, Enghavevej, Sigerstedgade og ved Bavnehøj Allé vil projektet have en middel/moderat visuel påvirkning. Fra Alfred Nobels Bro (6) er der pga. foranliggende bebyggelse en lille påvirkning. For områderne, der ligger længere fra projektområdet, dvs. områderne langs havnen, Slusen, Fordgraven samt ved Amager Fælled vil projektet have ingen/ubetydelig til lille visuel påvirkning.

Den visuelle påvirkning kan ikke afværges uden væsentlige ændringer af projektet. På den baggrund stilles der ikke vilkår om afværge-foranstaltninger. Gennem materialevalg og facadeudformning, herunder f.eks. opbrydning af facaderne eller begrønning, kan påvirkningen muligvis gøres mindre markant.

Befolkning og menneskers sundhed

I anlægsfasen kan der forekomme periodevise forstyrrelser i form af støv og støj fra trafik, maskiner og generelt anlægsarbejde, herunder spunsning og ramning, som kan virke generende på de rekreative områder ved Banegaarden og udearealerne for Byens Steinerskole.

Spunsning og ramning vil vare et par måneder og er ikke vurderet til at have en væsentlig betydning. Påvirkningen i anlægsfasen vurderes samlet set at være lille.

I driftsfasen er det vurderet, at projektet bidrager med en middel/moderat positiv påvirkning, da projektet bidrager positivt til at styrke adgangsforholdene til området og de rekreative værdier.

Trafik

Det forventes, at der skal køres i alt ca. 194.700 lastbilture med nedrivningsmateriale, jordkørsel og tilkørsel af byggematerialer på en periode over ca. 10 år. Da der er tidsmæssige overlap mellem anlægsarbejderne i flere delområder, er der en betydelig variation i det totale antal lastbilture pr. måned hen over anlægsperioden. Den trafikale påvirkning i anlægsfasen vurderes at være lille, da antallet af lastbiler pr dag i gennemsnit vil være beskedent. I spidsperioder vil lastbiltrafikken kunne øges væsentlig. I disse situationer vil påvirkningen være lille til middel/moderat, da lastbiltrafikken fortsat kun vil udgøre en lille andel af den samlede trafikbelastning.

Der genereres en ny trafik på mere end 17.000 biler (personbiler, varebiler og lastbiler) i døgnet, hvilket medfører en stigning på et i forvejen belastet vejnet. Biltrafikken fordeler sig på fire adgangsveje, og ca. halvdelen vil have direkte adgang til Vasbygade, hvor der er en samlet trafikbelastning på ca. 40.000 køretøjer i døgnet. Den trafikale påvirkning i driftsfasen vurderes at være middel/moderat. Den væsentligste påvirkning vil opleves i de to adgangskryds til Vasbygade og krydset ved Havneholmen/Vasbygade/Kalvebod Brygge.

Der er indgået en udbygningsaftale mellem grundejerne og Københavns Kommune, hvor grundejer bidrager økonomisk til etablering af infrastrukturanlæg i og ved Jernbanebyen. Ombygning af en række kryds, som giver eller kommer til at give adgang til Jernbanebyen, indgår i udbygningsaftalen. Trafikafviklingen overvåges endvidere løbende af Københavns Kommune, og der arbejdes løbende med at forbedre fremkommeligheden i København for alle trafikanter.

Støj

Der vil være støj fra de kommende anlægsaktiviteter. De mest støjende anlægsfaser for de mest udsatte naboer er 1) nedrivning og opbrydning af belægninger, 2) terrænregulering, 3) fundering og 4) byggeri. Miljøpåvirkningen for anlægstøj vurderes generelt at være lille, dog vil den under pæleramning og spunsning være moderat til væsentlig. Dette er der taget højde for i kommunens bygge- og anlægsforskrift,

hvor arbejdstiden for særligt støjende aktiviteter er indskrænket til kun at kunne finde sted på hverdage, mandag til fredag kl. 08-17.

I driftsfasen vil der forekomme støj fra boldbanerne. Banerne vil anvendes i dag- og aften timerne. Ifølge en ny vejledning fra Miljøstyrelsen (nr. 81, december 2025 "Støj fra idrætsanlæg") findes der ikke faste grænseværdier for støj, men kommunerne kan som myndighed fastsætte de støjmæssige rammer for organiseret aktivitet på boldbanerne. Den samlede effekt i driftsfasen vurderes at være lille.

Vibrationer

Ud fra beregnede minimumsafstande for bygningsskadelige vibrationer er der en risiko for, at anlægsaktiviteterne overskrider grænseværdierne for de allerede eksisterende bygninger i og uden for projektområdet samt de nyetablerede bygninger i projektområdet. Da der er mange usikkerheder forbundet med de udførte beregninger, vil bygherre udføre en test af anlægsaktiviteter på udvalgte nøglepunkter, hvor anlægsarbejdet kan vise sig at være kritisk og forventelig have en væsentlig påvirkning. Hvis vibrationsmålingerne viser sig kritiske sammenlignet med de estimerede niveauer, skal bygherre sikre, at der findes en mere skånsom måde at udføre anlægsarbejdet på, så påvirkningen bliver ubetydelig. Det skal sikres, at der indarbejdes afværgetiltag som overvågning og anlægsmetoder, som nedbringer vibrationerne nær bygninger, som eksempelvis nedvibrering, se vilkår 4. Derved kan bygningsskadelige vibrationer forventeligt undgås, og derved vil påvirkningen reduceres til ingen/ubetydelig. Der vurderes at være ingen/ubetydelig påvirkning af vibrationer i driftsfasen.

Indblik, lys, vind- og skyggeforhold

Det er vurderet, at indblik-, skygge og vindforhold kun i begrænset omfang vil påvirke beboerne og omkringliggende byområder i anlægsfasen. For de nærmeste beboelser kan der være gener forbundet med lys fra byggepladsen over en længere periode. Denne påvirkning vurderes at være lille.

I driftsfasen vurderes indbliksgener at medføre en lille påvirkning, så lys fra den nye bydel er vurderet til at have en middel/moderat påvirkning. Projektet vil medføre lavere vindkomfort i nogle vindsituationer, som især vil mærkes af cyklister og gående langs Vasbygade. Skyggegener fra projektet, vurderes at være ubetydelige, idet projektområdet ligger nord for bebyggelsen og derfor kun kaster skygger ind i selve projektområdet. Projektet vurderes at reducere varmeøeffekten i forhold til de eksisterende forhold, og påvirkningen vurderes derfor at være lille positiv. Dette skyldes blandt andet etablering af ca. 1.5609 nye træer,

grønne tage, facadebeplantning og større sammenhængende grønne strukturer, som forventes at bidrage positivt til områdets mikroklima.

Bilag IV-arter

Der er ikke registreret ynglende, rastende eller overvintrende flagermus inden for projektområdet - fældning af træer og nedrivning af bygninger udgør derfor ikke en risiko for flagermus. Det er vurderet, at områdets økologiske funktionalitet for flagermus kan opretholdes, og det er vurderet, at der er ingen/ubetydelig påvirkning på flagermus i projektets anlægsfase. Der er ikke registreret andre bilag IV-arter inden for projektområdet. Dog kan det ikke udelukkes, at der senere indenfor byggeperioden kommer flagermus i de træer, der er muliggjort fældet i lokalplanen, og at yngle- eller rastesteder for flagermus dermed kan blive beskadiget eller ødelagt, hvis træerne fældes. Derfor er stillet et vilkår (vilkår 1) om, at der ikke må fældes træer, før grundejer har undersøgt, om de udgør yngle- eller rastesteder for flagermus. Den gennemførte undersøgelse, som er fra 2022, vurderes, ud fra beskrivelsen af de lokale forhold, at være gældende til og med 2028. Hvis der findes yngle- eller rastesteder, kræver det dispensation til at fælde træerne fra SGAV i medfør af naturbeskyttelseslovens § 29a, stk. 2.

Det forventes, at kvaliteten af Jernbanebyen som fourageringshabitat for flagermus vil blive forbedret med tiden og at tilstedeværelsen af fouragerende flagermus i området derved kan øges og dermed også muligheden for enkelte arter af flagermus, at yngle og/eller raste i eller nær projektområdet. På denne baggrund er det vurderet, at projektet vil have ingen ubetydelig til en lille positiv påvirkning på områdets økologiske funktionalitet for flagermus. Ændrede lysforhold fra de kommende boldbaner er vurderet til ikke at påvirke flagermus negativt.

Natur og biodiversitet

Påvirkningen på rødlistede og fredede arter er sammenfattende vurderet som lille. Dette er dog under forudsætning af, at der gennemføres afværgeforanstaltninger i form af f.eks. hegning omkring orkidearten "Skovhullæbe", som der er registreret en mindre bestand af lige vest for OBV-bygningerne. Skovhullæbe er Danmarks mest almindelige orkideart, men er fredet ligesom alle andre danske orkidearter. Da bestanden er placeret tæt på arealer, hvor der vil ske anlægsarbejde, kan det ikke udelukkes, at der under anlægsarbejdet vil være en utilsigtet negativ påvirkning på dele eller hele området med bestanden af skovhullæbe. Anlægsarbejdet vurderes derfor at have en potentiel væsentlig påvirkning på den lokale bestand af skovhullæbe, såfremt denne forsvinder som følge af anlægsarbejdet. Derfor skal der inden anlægsarbejde, som kan påvirke bestanden, påbegyndes, ske en beskyttelse af alle individer af skovhullæbe, se vilkår 3. I yderste konsekvens, hvis påvirkning ikke kan

undgå, kan der efter ansøgning til SGAV (Styrelsen for Grøn Arealomlægning og Vandmiljø) efter artsfredningsbekendtgørelsen, søges om at flytte bestanden (dvs. muld og planter) til en anden lokalitet indenfor området med et egnet habitat.

Under anlægsfasen vil der forventeligt ske et dyk i biodiversitet i området som følge af fældning af eksisterende træer. Det er vurderet at der vil være en middel/moderat påvirkning på biodiversiteten knyttet til træer i projektets anlægsfase. Det er planlagt, at arealet med grønne/naturområder i driftsfasen vil blive øget betragteligt ift. det eksisterende areal. De fældede træer vil blive erstattet af 1.560 nye træer i forskellige aldre. Dette svarer til, at der bliver plantet 4,3 nye træer for hvert træ, der bliver fældet. Biodiversiteten vil i de første år efter tilplantning være lav men vil langsomt stige i takt med at områderne gror til og mikroklimaer udvikler sig og øges. Sammenfattende vurderes påvirkningen i driftsfasen (på træer og primært i parkerne) at være lille til moderat.

For lysåben natur er der for de forskellige delområder en påvirkningsgrad fra ingen til væsentlig afhængig af områdets tilstand og graden af omlægning. For et delområde (3) er det vurderet, at anlægsfasen og driftsfasen vil have en væsentlig påvirkning på biodiversiteten, da det forventes, at flere individer og bestande vil forsvinde. Der er dog hverken registreret sjældne eller truede arter i områderne, og det forventes, at de berørte arter enten vil kunne genindvandre til områderne i driftsfasen eller har levedygtige bestande i andre områder inden for Jernbanebyen. Der er derfor ikke stillet krav om særlige afværgeforanstaltninger.

Natura 2000

Der er foretaget en væsentlighedsvurdering, som konkluderer, at der ikke vil ske væsentlig påvirkning af udpegningsgrundlaget i det nærliggende Natura2000-område, N143, Vestamager og havet syd for.

Jordbund og jordforurening

Den opgravede jord vil blive håndteret iht. Københavns Kommunes retningslinjer, anvisninger og den aftalte jordhåndteringsplan. Miljøpåvirkningen i anlægsfasen er vurderet til at være lille, når jorden håndteres efter de aftalte retningslinjer, anvisninger og projektets jordhåndteringsplan. For jord som skal fjernes eller flyttes udarbejdes en jordhåndteringsplan på baggrund af analyseresultaterne af jordprøverne, hvor der aftales vilkår for jordflytning med kommunen. Jord, der fjernes fra området, skal anmeldes til Københavns Kommune og bortskaffes efter myndighedernes retningslinjer. Københavns Kommune har et jordregulativ, der fastsætter regler for håndteringen af jord i kommunen (Teknik- og Miljøforvaltningen, 2012).

Etableringen af området Jernbanebyen vurderes ikke at give anledning til forurening af jord eller grundvand. Ved etableringen af Jernbanebyen sikres det, at boliger og udearealer anlægges, så eventuel underliggende forurenede jord ikke udgør en risiko for mennesker, der bor eller opholder sig på området. Afgravning og bortskaffelse af forurenede jord, som stammer fra opfyldning og mange års aktiviteter inden for projektområdet, vurderes som positivt for den generelle miljøsituation i området.

Grundvand

Der forventes at blive behov for midlertidig håndtering af grundvand i anlægsfasen ved udgravning under to meter bl.a. til udgravning til fundamenter, elevatorgruber og kældre. Ved nedrivning af de gamle bygninger skal der også håndteres grundvand, hvis der fjernes fundamenter og kældre under grundvandsspejlet. Ved grundvandssænkning inden for spunsvægge, er det vurderet, at der ikke vil være nogen væsentlig påvirkning på det omgivende grundvand. Ved grundvandssænkning uden spunsvægge kan sænkingsudbredelsen medføre en risiko for mobilisering af vandopløst forurening i projektområdet. Inden projektets gennemførelse skal grundvandshåndteringen og eventuelle afværgetiltag planlægges ud fra de aktuelle forureningsforhold og de specifikke udgravninger, se vilkår 2. Bygherre vil monitorere på bygninger i Den Gule By, som kan være utilstrækkeligt funderet iht. standarderne i dag, for at sikre at der ikke er en sætningsrisiko som følge af sætninger i fyldlaget pga. grundvandssænkning.

Kommunen skal ansøges om tilslutningstilladelse ved udledning til spildevandskloak og udledningstilladelse ved udledning til regnvandskloak/havnen. Ved oppumpning i mere end to år eller oppumpning af mere end 100.000 m³ skal kommunen endvidere ansøges om bortledningstilladelse.

Projektet omfatter ikke grundvandstruende aktiviteter i driftsfasen, og der er ikke behov for permanent grundvandssænkning idet kældre etableres vandtætte.

Overfladevand

I anlægsfasen vil der ikke være en risiko for påvirkning på Københavns Havn, da der ikke er planlagt udledning af oppumpet grundvand til fællessystemet. Afledning af overfladevand i anlægsfasen forventes fortsat at være koblet til HOFORs fællessystem, og påvirkningen vil derfor være uændret for vandområdet i Københavns Havn.

Jævnfør kommunens spildevandsplan skal overfladevand separatkloakeres. Det medfører en lavere belastning på Belvedereledningen (Belvederekanal) med en lavere risiko for overløb med opspædet spildevand til Københavns Havn til følge, hvilket er positivt for recipienten.

I driftsfasen vurderes der at være en risiko for påvirkning på Københavns Havn, idet der er overskridelser på udvalgte miljøfarlige forurenende stoffer for enkelthændelser. Selvom der allerede er foretaget afværgeforanstaltninger ved kilden, såsom udskiftning af zink i eksisterende bygninger og begrænsning af biltrafik, vurderes der fortsat at være et behov for afværgeforanstaltninger i form af rensning af overfladevandet fra Jernbanebyen, inden det udledes til Københavns Havn. Herved mindskes risikoen for forringelse af tilstanden i recipienten samt hindring af målopfyldelse. Der er stillet vilkår (vilkår 5) om materialer, som vil blive tinglyst på matriklerne samt andre foranstaltninger, som skal sikre at det udledte vand ikke er forurenet.

Vilkår om nødvendige renseforanstaltninger til sikring af, at recipientens kvalitetselementer ikke vil blive forringet, og at en fremtidig opfyldelse af den økologiske og kemiske målsætning ikke hindres, fastsættes dels i §25-tilladelsen og dels i forbindelse med meddelelse af udledningstilladelse til HOFOR. Således erstatter udledningstilladelsen delvist § 25-tilladelsen for så vidt angår overfladevand, jf. § 10 i bekendtgørelse om miljøvurdering af planer og programmer og af konkrete projekter (BEK nr. 1608 af 09/12/2024). Et udkast til udledningstilladelse offentliggøres samtidig med offentliggørelsen af udkast til §25-tilladelse.

Luftforurening

I anlægsfasen kan ske påvirkning på luftkvaliteten fra diffust støv fra håndtering af jord mv., fra anvendelse af maskiner og fra kørsel med lastbiler i anlægsfasen. På baggrund af omfanget og intensiteten af anlægsarbejdet samt afstanden til de nærmeste boligområder vurderes emissioner fra anlægsmaskiner at medføre ingen/ubetydelig påvirkning på den lokale luftkvalitet i anlægsfasen. Antallet af lastbiler per time er begrænset ift. eksisterende trafik og påvirkningen på luftkvaliteten langs de primære anvendte trafikkorridorer vurderes som ingen/ubetydelig.

Klima

Det er estimeret, at materialeforbrug, transport og anlægsarbejder i anlægsfasen vil medføre en større årlig udledning (ca. 32.000 ton CO₂-ækvivalenter) iht. Klima-, Energi- og Forsyningsministeriets vejledning. Det er derfor vurderet, at projektet vil medføre en væsentlig klimapåvirkning i anlægsfasen. Størstedelen af drivhusgasudledningen

stammer fra det materialeforbrug, som er nødvendigt til opbygning af Jernbanebyen. Klimapåvirkningen fra materialer kan generelt reduceres ved et aktivt materialevalg, både ved genanvendelse fra andre bygninger og ved at vælge materialer med et lavere klimaaftryk. Der er på nuværende tidspunkt ikke taget stilling til materialeforbrug for Jernbanebyen, men bygningsreglementets nuværende krav om maksimal udledning af drivhusgasser på 7,5 kg CO₂-ækvivalenter pr. m² pr. år i 2025 og 6,8 kg i 2027 kg, skal overholdes. Dette omfatter både udledninger i anlægsfasen fra materialeproduktion, samt udledninger i driftsfasen fra energiforbrug og udskiftning. I det gældende bygningsreglement er også defineret en frivillig lavemissionsklasse på højst 6,1 kg CO₂-ækvivalenter pr. m² pr. år.

I driftsfasen vil energiforbrug og trafikale ændringer medføre en øget udledning af drivhusgasser i projektområdet sammenholdt med den nuværende anvendelse. Den årlige udledning vil betyde, at der vil være en øget udledning, som skal opvejes af andre tilsvarende eller større reduktioner, for at Københavns Kommunes mål om klimapositivitet kan opnås. Udledningen vil ikke påvirke Københavns Kommunes mål for forbrugsbaseret aftryk, da det opgøres kvantitativt pr. indbygger, og det forventes, at udledninger fra en beboer i Jernbanebyen vil svare til udledningen fra en gennemsnitskøbenhavnerv. Det er vurderet, at projektet vil medføre en moderat klimapåvirkning i driftsfasen

Materielle goder

Eksisterende virksomheder i området, hvor størstedelen ligger i bygninger, som skal rives ned, vil blive påvirket i anlægsfasen. Påvirkningen er dog vurderet til at være lille, da virksomhederne vil få mulighed for at flytte til andre lokaler inden for projektområdet under anlægsfasen. Efter udbygningen vil projektområdet ændre karakter, hvilket betyder begrænsning af nogle typer virksomhed mens mulighederne for andre erhvervstyper forbedres. Eksisterende virksomheder indenfor projektområdet kan blive påvirket af forstyrrelser fra udbygningen i form af støj- og støvgener i en midlertidig periode. Påvirkningerne i driftsfasen er vurderet som ubetydelige.

Den nye detailhandel indenfor området vurderes ikke at have nogen påvirkning på de få eksisterende butikker i Jernbanebyen. Effekterne for den eksisterende detailhandel i øvrigt vil afhænge af det fremtidige konkrete butiksmiks, hvilket ikke er fastlagt, samt udviklingen i forbrugsgrundlaget i et større regionalt opland.

Arkæologi og kulturhistorie

Der er sandsynlighed for, at der på arealet findes væsentlige arkæologiske spor indenfor området. Københavns Museum foretager en løbende

arkæologisk overvågning af det igangværende arbejde. 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 midlertidigt (jf. museumslovens § 26).

For bevaringsværdige bygninger, der bevares i deres helhed, er påvirkningen ved gennemførelse af projektet fra lille til middel/moderat. For bevaringsværdige bygninger, hvor kun facaden eller dele af facaden bevares, eller hvor omdannelsen er markant, mister bygningen sin bevaringsværdi permanent og påvirkningen vil her være væsentlig.

For kulturmiljøet vil områdets kulturhistoriske fortælling fortsat kunne aflæses i varierende omfang på trods af projektets realisering. Det er vurderet at projektets byomdannelse af området sker med respekt for væsentlige eksisterende værdier i bymiljøets identitet og særpræg, men da der er tale om en komplet byomdannelse af det samlede kulturmiljø vurderes påvirkningen på trods af dette at være væsentlig. Det er ikke muligt at gennemføre projektet uden disse påvirkninger af bevaringsværdige bygninger og kulturmiljø.

Da projektet kun påvirker en lille del af det samlede industriminde, og da den historiske forbindelse til jernbanen København – Korsør forsat vil være synlig i området, om end i væsentlig mindre grad, vurderes påvirkning på det samlede industrimindet at være middel/moderat.

Samlet vurdering

Det er VVM-myndighedens vurdering, at anlæg og drift af det samlede projekt for byudvikling i Jernbanebyen for hovedparten af de beskrevne påvirkninger vurderes at kunne ske uden væsentlig påvirkning på miljø og omgivelser med de i projektet indbyggede afværgeforanstaltninger og de i tilladelsen angivne vilkår. Der er dog væsentlige visuelle påvirkninger og påvirkninger af bevaringsværdige bygninger og kulturmiljø, som vurderes ikke at kunne reduceres ved gennemførelse af det valgte projekt. Klimapåvirkningen i anlægsfasen vurderes som væsentlig ift. iht. Klima-, Energi- og Forsyningsministeriets vejledning, men projektet kan gennemføres indenfor bygningsreglementets krav.

Gyldighed og genoptagelse

Denne §25-tilladelse overflødiggør ikke tilladelser og godkendelser efter anden lovgivning. §25-tilladelsen bortfalder, hvis den ikke er udnyttet inden 3 år efter, at den er meddelt og bekendtgjort.

Myndigheden kan genoptage en afgørelse efter § 25 og kan om nødvendigt meddele forbud og påbud, herunder tilbagekalde en tilladelse eller fastsætte særlige vilkår i en eksisterende tilladelse, hvis en eller flere af følgende betingelser er opfyldt: Der fremkommer nye oplysninger om projektets væsentlige skadelige indvirkning på miljøet, projektets væsentlige skadelige indvirkning kunne ikke forudses ved myndighedens afgørelse om tilladelsen og eller projektets skadelige indvirkning i øvrigt går ud over det, som blev lagt til grund ved myndighedens meddelelse af tilladelse.

Offentlig bekendtgørelse

Tilladelsen vil blive offentliggjort på Københavns kommunens annonceringsportal: www.kk.dk/annonceringsportalen.

Klagevejledning

Afgørelsen kan påklages til Miljø- og Fødevareklagenævnet jf. miljøvurderingslovens § 49, stk. 1. Klagen skal indgives inden 4 uger fra tidspunktet for offentliggørelse af afgørelsen jf. § 51.

Klageberettiget er miljø- og fødevareministeren, enhver med retlig interesse i sagens udfald og landsdækkende foreninger og organisationer, der som formål har beskyttelse af natur og miljø eller varetagelsen af væsentlige brugerinteresser indenfor arealanvendelsen og har vedtægter eller love, som dokumenterer deres formål, og som repræsenterer mindst 100 medlemmer.

Klage skal indgives via klageportalen, som er at finde på <https://naevneneshus.dk/>. Vejledning omkring håndtering/teknik i forhold til den digitale selvbetjening kan fås ved at rette henvendelse til Miljø- og Fødevareklagenævnet supportfunktion. Se mere herom på <https://naevneneshus.dk/>.

Bemærk at Miljø- og Fødevareklagenævnet som udgangspunkt skal afvise en klage, der kommer uden om klageportalen, hvis der ikke er særlige grunde til det. Ved ønske om at blive fritaget for at bruge klageportalen, fremsendes en begrundet anmodning herom til den myndighed, der har truffet afgørelsen. Myndigheden videresender herefter anmodningen til Miljø- og Fødevareklagenævnet, som herefter træffer afgørelse om, hvorvidt anmodningen kan imødekommes. Det koster et gebyr at få behandlet en klage i Miljø- og Fødevareklagenævnet. Information om klagegebyr kan findes på <https://naevneneshus.dk/> under klagevejledning. Søgsmålsfristen for domstolsprøvelse af afgørelsen er 6 måneder fra offentliggørelse af afgørelsen.

Venlig hilsen

Lone Madsen
Planlægger

UDKAST