



Notat

Opsamling, høring om afgrænsning af miljøkonsekvensrapport for Jernbanebyen og CISB

18. juni 2026

Sagsnummer
2026-0162042

Dokumentnummer
2026-0162042-8

Indledning

Projektet Jernbanebyen og CISB omfatter udvikling af et planområde beliggende på det tidligere godsbaneterræn på Vesterbro i København. Området planlægges udviklet til en ny, funktionsblandet bydel med boliger, serviceerhverv, offentlige funktioner, forsyningsanlæg samt tilhørende infrastruktur og grønne områder. Herudover etableres en arbejdsbase for Banedanmarks infrastrukturarbejder nord for planområdet, den såkaldte CISB..

Gennemførelsen af projektet er omfattet af både miljøvurderingsloven og jernbanelovens bestemmelser om miljøkonsekvensvurdering, hvorfor både Københavns Kommune og Trafikstyrelsen er miljøvurderingsmyndighed.

Bygherre, DSB Ejendomsudvikling og Freja Ejendomme samt Banedanmark, har den 28. april 2026 ansøgt om at igangsætte en miljøvurderingsproces efter miljøvurderingslovens §19, stk. 4 og jernbanelovens § 38 b, stk. 3.

Der er tidligere udarbejdet en miljøkonsekvensvurdering af udvikling af Jernbanebyen samt miljørapport af forslag til kommuneplantillæg og lokalplan. Begge dele var i høring i efteråret 2024. Efterfølgende er Jernbanebyens projekt tilpasset og Banedanmarks såkaldte arbejdsbase (CISB). Miljøkonsekvensrapport og Miljørapport ift. lokalplan vil blive slået sammen til en rapport.

Fra den 30. april til den 28. maj 2026 blev gennemført en offentlig høring samt høring af berørte myndigheder ift. afgrænsning af miljøkonsekvensrapporten. I den offentlige høring på kommunens høringsportal, blivhoert.kk.dk, kom kun høringssvar fra Vesterbro Lokaludvalg. Derudover er der kommet høringssvar fra Eltransmission og Banedanmark. Nedenfor ses forvaltningens vurdering af høringssvarene.

Bygge-, Parkerings- og
Miljømyndighed
Virksomheder og VVM
Njalsgade 13
2300 København S

EAN-nummer
5798009809452

www.miljoe.kk.dk

Høringssvar

Vesterbro Lokaludvalg

Vesterbro Lokaludvalg har en lang række forhold, som udvalget mener bør medtages i miljøkonsekvensvurderingen.

Vesterbro Lokaludvalgs synspunkter vedr. en grøn bydel

En grøn bydel kræver reel prioritering af natur, biodiversitet og rekreative kvaliteter:

- langt mere detaljeret beskrivelse af tab af eksisterende natur herunder ruderaternes funktion som biodiversitets-hotpots
- krav om nettoforbedring af biodiversitet, ikke blot afbødning
- analyse af muligheder for sammenhængende grønne korridorer mellem Vesterbro, Jernbanebyen og havnen
- sikring af, at nye parker og boldbaner ikke blot bliver "grønne flader", men reelt naturfremmende.

Klima- Miljø og Teknikforvaltningens vurdering

Vurdering af tab af eksisterende natur og biodiversitet vil indgå i miljøkonsekvensvurderingen og forslaget vil blive holdt op imod kommunens biodiversitetsplan. En analyse af muligheder for sammenhængende grønne korridorer mellem Vesterbro, Jernbanebyen og havnen er forhold, der ligger udenfor det aktuelle projekt- og planområde og derfor ikke kan reguleres i denne sammenhæng. Der foreligger på dette planniveau ikke detaljerede planer for indretning af parkerne eller boldbanerne. Boldbanerne skal etableres med kunstgræs mhp. øget brugsmulighed. Vesterbro Lokaludvalgs ønske for så vidt angår boldbanerne vil blive videresendt til Kultur- og Fritidsforvaltningen, som skal indrette og drive dem.

Vesterbro Lokaludvalgs synspunkter vedrørende støj og vibrationer

Støj og vibrationer er et kritisk miljøtema – især med CISB's døgnaktivitet:

- gennemførelse af worst-case støjscenarier, ikke kun gennemsnitlige vurdering af kumulative støjbelastninger fra CMC, DSB-værkstedet, Vasbygade, jernbanen og CISB samlet
- dokumentation for at randbebyggelsen reelt kan sikre et acceptabelt støjniveau for kommende beboere
- vurdering af påvirkning af eksisterende boligområder, særligt Den Gule By og Ingerslevsgade.

Klima- Miljø og Teknikforvaltningens Vurdering

Støjberegninger vil blive udført efter gældende retningslinjer – randbebyggelsen indgår i beregningerne. Påvirkning af eksisterende boligområder, herunder Den Gule By vil indgå ligesom kumulativ støj vil indgå.

Vesterbro Lokaludvalgs synspunkter vedrørende trafik og mobilitet

Trafik og mobilitet skal vurderes ud fra et "nul-bil"-princip

- vurdering af trafikafvikling og sikkerhed med fokus på bløde trafikanter
- analyse af muligheder for minimal biladgang og stærk prioritering af cykel- og gangforbindelser
- sikring af, at nye forbindelser – især stibroen mod Ingerslevsgade – etableres tidligt i udviklingsfasen
- vurdering af, hvordan anlægstrafik kan minimeres og styres, så Vesterbro ikke bliver transitkorridor.

Klima- Miljø og Teknikforvaltningens vurdering

Trafiksikkerhed, tryghed og tilgængelighed vil indgå i miljøkonsekvensvurderingen, herunder vurdering af forhold for cykeltrafik samt trafikmønstre på baggrund af planlægningen af området som delvis bilfri bydel og med reduceret parkeringsnorm. Dette projekt kan ikke sikre etablering af nye forbindelser udenfor området. Påvirkning som følge af trafik i anlægsfasen vil indgå, herunder forventede til- og frakørselsveje.

Vesterbro Lokaludvalgs synspunkter vedrørende klimatilpasning og varmeøeffekt

- Klimatilpasning og varme-ø-effekt skal behandles langt mere ambitiøst
- kvantitative analyser af varme-ø-effekt og mikroklima
- vurdering af, om bebyggelsesprocenter og bygningshøjder forværrer varmeophobning på Vesterbro
- krav om maksimal grøn overdækning, permeable belægninger og skyggegivende beplantning
- sikring af at skybrudsløsninger ikke blot er tekniske, men også rekreative (f.eks. blå og grønne strukturer).

Klima- Teknik- og Miljøforvaltningens vurdering

En vurdering af varme-ø-effekten vil indgå i miljøkonsekvensvurderingen - der vil dog ikke blive udført en beregning for Jernbanebyen, men yderligere relevant viden vil blive inddraget, bl.a. fra Vesterbro Lokaludvalgs *Notat om Jernbanebyens varme-ø-forhold*. Der vil indgå en vurdering af betydningen for Vesterbro. Lokalplanen har bestemmelser med om beplantning langs facader og støjskærme samt plantning af nye træer (og permeable zoner omkring nytilplantede træer). Der vil indgå en vurdering af betydningen af flere træer, grønne områder, færre befæstede områder, men flere tagflader. Regnvands- og

skybrudshåndtering indgår i miljøkonsekvensvurderingen, herunder en redegørelse for, hvordan løsninger kan integreres i helhedsplanen i form af forskellige typer af overfladeløsninger.

Vesterbro Lokaludvalgs synspunkter vedr. visuelle forhold og kultur-miljø

Visuelle forhold og kulturmiljø kræver særlig opmærksomhed

- vurdering af, om højderne er forenelige med kulturmiljøets karakter
- analyse af visuelle påvirkninger fra centrale udsigtpunkter på Vesterbro
- sikring af, at bevaringsværdige bygninger ikke blot registreres, men aktivt integreres i bylivet.

Klima- Miljø og Teknikforvaltningens vurdering

Vurdering af byggeriets skala det vil sige omfang, højde og placering af ny bebyggelse ift. kulturmiljøets karakter vil indgå i miljøkonsekvensvurderingen. Visualisering fra centrale punkter på den nærmeste del af Vesterbro vil indgå. Der er i lokalplanen taget hensyn til, hvordan de bevaringsværdige bygninger kan indgå i den samlede bebyggelse. De bevaringsværdige bygninger fastlægges fortrinsvis til anvendelse til serviceerhverv, og på udvalgte steder stilles krav om publikumsorienteret serviceerhverv med henblik på at de kan understøtte bylivet. Hvordan de rent konkret integreres aktivt i bylivet, kan ikke fastlægges i lokalplanen.

Vesterbro Lokaludvalgs synspunkter vedr. en levende bydel

En levende bydel kræver blandede funktioner – ikke kun boliger og teknik:

- hvordan påvirkes bylivet af CISB's placering og afskærmning
- risikerer randbebyggelsen at skabe en "mur" mod Vesterbro
- hvordan kan kultur, idræt, erhverv og fællesskaber understøttes i bydelen.

Klima- Miljø og Teknikforvaltningens vurdering

Arealet, hvor CISB'en placeres, er allerede bane-/arbejdsareal i dag og indgår derfor ikke som sådan i Jernbanebyens areal, hvor det fremtidige byliv skal udfolde sig. Det vil indgå i miljøkonsekvensvurderingen, hvordan det samlede projekt (herunder randbebyggelsen) fremstår set fra Vesterbro-siden. Endvidere vil skyggegener, vindpåvirkning samt påvirkning af byliv og af oplevelsen langs Otto Busses vej blive vurderet. Planforslaget for den nye bydel indeholder både faciliteter for kultur, idræt og erhverv. Den faktiske anvendelse af disse funktioner kan dog ikke fastlægges i lokalplanen.

Energistyrelsen/Eltransmission

Eltransmission har bemærket, at eltransmissionsanlæg ikke indgår under "Materielle Goder" i nogle af afgrænsningsrapporterne. Eltransmission gør opmærksom på at de har flere jordkabelanlæg, som grænser op til plan-/projektområdet, ligesom Eltransmission også har et udgået kabel som løber gennem matr.nr.: 1695I, Udenbys Vester Kvarter, København, inde i projekt-/planområdet. Eltransmission mener, at en evt. påvirkning af kablet på matr.nr. 1695I, bør vurderes, da der stadig er visse beskyttelseshensyn tilknyttet kablet, som skal varetages, selvom kablet ikke længere er i drift.

Eltransmission gør endvidere opmærksom på forsigtighedsprincippet for magnetfelter og højspændingsanlæg, herunder afstand til ny beboelse og institutioner jf. "Vejledning om Forvaltning af forsigtighedsprincip ved miljøscreening, planlægning og byggesagsbehandling."

Klima- Miljø og Teknikforvaltningens vurdering

En vurdering af forholdet til eksisterende højspændingsledninger vil fremgå af miljøkonsekvensvurderingens afsnit om materielle goder.

Banedanmark

Banedanmark har en række oplysninger, som berører Banedanmarks areal, men som også vedrører forhold, som rækker ud over arealet. Banedanmark i en opfølgende mail præciseret visse ting i høringsvaret.

Trafik

Banedanmark bemærker, at der for nuværende er trafik til og fra Otto Busses vej 6 i forbindelse med Banedanmarks nuværende vedligeholdelsesaktiviteter i området. Dette gælder også til området KT/Anlæg vest. Trafikken forekommer både nat og dag og dels med almindelige biler samt med lastbiler, der afhenter og bringer materialer.

Støj og vibrationer

Banedanmark mener, at det bør tydeliggøres at etablering af CISB vil medføre nye støjklude i driftsfasen, da der bl.a. etableres opstillingsspor, samt pladser til skinneskæring og skærvehåndtering. Behovet for skinneskæring/skærvehåndtering er bl.a. grunden til at DSB skal etablere støjafskærmende randbebyggelse, samt støjskærme, mod den sydlige grænse af CISB.

Banedanmark bemærker, at der bør tages højde for de nye støjbestemmelser i jernbaneloven herunder, at CISB potentielt kan blive udpeget jf. jernbanelovens § 37 c, hvormed der vil gælde lempede støjgrænser.

Banedanmark mener, at der bør redegøres for, at der etableres opstillingsspor (særlig mod øst), hvor der vil forekomme tomgangskørsel på

arealer hvor det før ikke har været tilfældet, som potentielt kan medføre vibrationer i området, f.eks. når maskiner/materiel opvarmes og klargøres samt for øgede vibrationer fra DSB's nye tog.

Jord, grundvand og overfladevand

Banedanmark gør endvidere opmærksom på en række eksisterende forhold vedrørende jord, grundvand og afvanding – herunder forurening af grundvandet, olielækage samt at Banedanmark vil bevare eksisterende tilslutninger til baneafvanding.

Klima- Miljø og Teknikforvaltningens vurdering

Klima- Miljø og Teknikforvaltningen er opmærksom på de nye støjbestemmelser i jernbaneloven, som har indgået i arbejdet. Oplysningerne om trafik, støj og vibrationer, samt jord- og grundvandsforhold vil indgå i det videre arbejde med miljøkonsekvensvurderingen – herunder et behov for oprensning.

Klima- Miljø og Teknikforvaltningens samlede vurdering af hørings-svarene

Der er indkommet en række bemærkninger til forhold, som afsenderne af høringssvarene mener bør medtages i miljøkonsekvensvurderingen. En lang række af emnerne er forhold, som allerede vil indgå. Derudover er der bemærkninger omkring forhold, som vil blive medtaget i vurderingen - dette vil fremgå af den udtalelse om afgrænsningen, som Københavns Kommune skal meddele bygherre efter miljøvurderingslovens §23. Forvaltningen vurderer ikke, at der er kommet bemærkninger, som gør, at miljøkonsekvensvurderingen ikke kan færdiggøres og offentliggøres som planlagt.