



Københavns Kommune
Teknik- og Miljøforvaltningen
Njalsgade 13
1504 København V

Att. Louise Overgaard Ploug

Hørings svar forslag til lokalplan Jernbanebyen

Metroselskabet har den 30. august 2024 modtaget forslag om lokalplan for Jernbanebyen. Formålet med planen er at give developere og grundejere i Jernbanebyen mulighed for at udvikle området. Metroselskabet har gransket materialet og har følgende kommentarer:

Metroselskabet og juridisk grundlag

Metroselskabet er oprettet ved lov (*lovbekendtgørelse om Metroselskabet I/S og Udviklings selskabet By & Havn I/S*) i det følgende: "Metroloven". Metroselskabets formål er at varetage projektering og anlæg af en Metro, samt at stå for drift og vedligehold af den samlede metro.

Metroselskabet driver metrolinjen Cityringen med dennes afgreninger til Sydhavn og Nordhavn fra Kontrol- og Vedligeholdelsescenter (KVC) for Cityringen beliggende i Vasbygade. Cityringen er anlagt i medfør af lov om en Cityring. Metroselskabet udfører en lovbunden rolle med anlæg og drift af metro. Metroselskabet er retligt forpligtet til at gøre dette på et forretningsmæssigt grundlag.

Metroselskabet er opmærksom på, at Københavns Kommune lægger til grund, at Metroselskabet er en virksomhed af national interesse. Metroselskabet henstiller i forlængelse heraf til, at der ikke stilles skærpede miljøkrav til Metroselskabet, som hindrer en hensigtsmæssig og sikker drift af Metro Cityringen. Hindring af hensigtsmæssig og sikker drift vil være uacceptabelt. Alternativet bør her som udgangspunkt være færre boliger.

Metroselskabets kontrol- og vedligeholdelsescenter (KVC) i Vasbygade

Metroselskabets KVC, der servicerer Cityringens metrolinjer M3 og M4, er beliggende i lokalplanområdet. På KVC'et foretages vedligeholdelsesarbejder og rengøring af togene samt test af togets funktioner. Tog der er taget ud af drift, og tog der holder stille for natten, opbevares her. Langt det meste af arbejdet på metrotogene foregår om natten, da de er i drift i løbet af dagen.

Det er ligeledes fra KVC'et, at der kan transporteres reservedele som nye skinner, sporskifter eller andet materiale ned i metrotunnelen. Vedligeholdelsesarbejde i tunnelen udføres ved hjælp af dieseldrevne tog, der styres manuelt. Togene læses på KVC'et inden de om natten kører ned i tunnelen. En stor del af KVC'et aktiviteter foregår således om natten. I forbindelse med natarbejde og kørsel om natten vil der

Metroselskabet I/S
Metrovej 5
2300 København S
m.dk

T +45 3311 1700
E m@m.dk

01-11-2024



være lys på arbejdsarealer og på togene. Ligeledes vil arbejde om natten skabe støj. Københavns Kommune bedes sikre, at arbejdet på KVC'et også fremadrettet kan foregå om natten, så lokalplanen ikke får konsekvenser for selskabets muligheder for at drive Metro eller øgede omkostninger hertil.

KVC'et er oprindeligt planlagt til at kunne udvides, herunder med et ekstra testspor. Det forventes, at det i fremtiden vil være nødvendigt med flere togsæt, enten fordi der ønskes hyppigere drift, længere tog eller fordi nye linjer skal kobles til. Som eksempel vil de mulige udvidelser mod Frederiksberg, Hvidovre eller Bispebjerg hospitaler skulle serviceres fra KVC'et i Vasbygade også. KVC'et i Vasbygade er således centralt for driften af metroens M3 og M4 linjer.

Metroselskabet kan vælge at indgå aftale med grundejere omkring KVC omkring mageskifte af arealer. Metroselskabet opfordrer til, at Københavns Kommune er opmærksom på at gennemføre justering af plangrundlag sådan, at det, også efter gennemførelse af mageskifter, er retvisende. Metroselskabet gør opmærksom på, at KVC (også i evt. ændret udstrækning) omfattes af udlæg til "Teknisk anlæg".

Fremtidigt layout

For at imødegå grundejerne i Jernbanebyens ønsker om at bygge boliger, er der udført en analyse af Metroselskabets fremtidige behov på KVC'et i Vasbygade. I analysen af de fremtidige behov, er det bla. kommet frem, at det i en situation med flere tog på KVC'et vil være hensigtsmæssigt at udvide bygninger, separere funktioner og etablere nye bygninger. Dette gør sig blandt andet gældende for grafittiafrensning og vask af tog. Funktioner og bygninger er i det fremtidige scenarie placeret, som det er vurderet mest hensigtsmæssigt. Det er dog usikkert hvorvidt der i tiden frem til etablering af nye bygninger, vil ske ændringer i driften eller øvrige forudsætninger, der betinger, at bygningsmassen kan flytte sig.

En stor del af aktiviteterne på KVC'et foregår om natten, hvor offentlig transport er mere udfordrende. Det er derfor også fremadrettet nødvendigt, at parkeringsforholdene på KVC'et understøtter driften af KVC'et.

I lokalplanudkastet er der foretaget en udpegning af bevaringsværdige træer. Enkelte af disse træer er placeret på Metroselskabets KVC. I fremtiden vil hele KVC-arealet blive udnyttet. Træerne vil derfor i fremtiden blive fjernet, da de vil være til hinder for togdriften, jf. Jernbanelovens §25.

Støjregulering

Københavns Kommune skriver i lokalplanforslaget om Metroselskabets KVC side 36, at:

"... Virksomheden har ikke en miljøgodkendelse, men miljømyndigheden, som er Københavns Kommune, har vurderet, at virksomheden som udgangspunkt må støje 60/60/60 dB i skel..."

Metroselskabet bemærker hertil, at det er Metroselskabets opfattelse, at KVC ikke er meddelt nogen retligt bindende støjgrænse ved hverken tilladelse eller påbud.



Ifm. vedtagelse af ny lokalplan og Kommuneplantillæg for området, vil plangrundlaget ændres og myndighedens grundlag for håndhævelse af støj dermed også. Metroselskabet gør opmærksom på, at det forventede fremtidige støjniveau er estimeret på baggrund af nuværende viden og forventet udvikling på KVC'et. Støjen kan derfor ændre sig. Ligeledes at den fremtidige regulering af støjen baseres på KVC'et støj og ikke på driften. Det vil hæmme udviklingen af KVC'et at skulle beskrive og bibeholde en specifik driftsrutine og flow i fremtiden, da det ikke giver mulighed for udvikling af teknologi og metoder. Metroselskabet finder det uacceptabelt at vedtage en lokalplan, der kan hæmme den fremtidige udvikling af KVC'et. Vedlagt i bilag er rapporten, der beskriver den forventede fremtidige støj. Der skal gøres opmærksom på, at ikke alle beskrevne tiltag i rapporten vil blive implementeret. Kommunen bør orientere sig i støjrapporten.

Støj - forventning til støjniveauer

Metroselskabet har foretaget målinger og modelberegninger af den eksisterende og den forventede fremtidige støj. Modelleringerne viser et støjniveau, der fluktuerer langs KVC'ets matrikelskel. De primære støjklider nu og i fremtiden er togenes kørsel over sporskifter, kurveskrig fra friktion når togene kører gennem kurver, kørsel på testspor. Disse støjklider er permanente og figurerer i støjmodellen og det samlede støjbillede.

Herudover er der kilder, som ikke er regelmæssigt tilbagevendende og som derfor ikke er en del af det beregnede støjbillede. Dette er f.eks. brug af togenes horn, når der køres manuelt eller læsning af sættevogne med skinner, hvor metal rammer metal og skaber støj. Fælles for disse kilder er, at de ofte vil forekomme om natten og skabe uønsket støj for de kommende naboer.

Det fremtidige støjbillede indeholder de samme slags støjklider som det nuværende støjbillede, dog er støjen her mere intensiv, da der kører og serviceres flere tog på KVC'et. Forudsætningen for fremtidssceneriet er, at der kører og serviceres op til 54 4-vognstog på Cityringens linjer og KVC'et. Støjen er simuleret ud fra nuværende viden og forventning til udviklingen på KVC'et, men kan ændre sig hvis materialer, metoder eller andre vilkår forandrer sig.

Arbejde på og omkring KVC-arealet

Metroselskabet har i overensstemmelse med lovgrundlaget foretaget udbud af anlæg, drift og vedligehold af Cityringen. Metroselskabet har herefter indgået kontrakt med metroens driftsoperatør.

Driftsoperatøren forestår drift og vedligehold af Cityringen med dennes afgreninger herunder KVC'et. Driftsoperatøren indtager endvidere den lovbundne rolle som infrastrukturforvalter. Infrastrukturforvalteren er overordnet ansvarlig for en sikker drift af metroen. Metroselskabet er forskelligt fra infrastrukturforvalteren. Infrastrukturforvalteren er ved lov tillagt særlige kompetencer og ansvarsområder jf. Jernbaneloven.

Metroselskabet gør opmærksom på, at der kan være tilladelser som en grundejer vil skulle indhente i medfør af Jernbaneloven. Pligt til at indhente sådan tilladelse vil altså kunne række ud over pligten til at overholde og evt. indhente dispensation fra servitutter. Der vil således kunne være tilladelser og/eller dispensationer, som



Metroselskabet ikke selvstændigt har kompetence til at udstede i medfør af Jernbanelovens §24:

”Der kan ikke uden tilladelse fra infrastrukturforvalteren:

1) foretages udgravninger eller opfyldninger eller anbringes materiel eller materialer i en sådan nærhed af infrastrukturforvalterens område, at der derved kan opstå fare for driften,

2) føres ledninger over, under eller langs med banen,

3) ledes vand til banen eller dennes grøfter, herunder ved opstemning, eller

4) foretages arbejder i niveauoverkørsler”.

Ud over tilladelser iht. Jernbaneloven har Metroselskabet i naboeråder til KVC pålagt servitutter til beskyttelse af metro. Metroselskabet er som udgangspunkt anført som påtaleberettiget efter servitutter, og skal derfor vurdere muligheden for at dispensere fra servituttens bestemmelser, såfremt der udføres arbejder i nærheden af metro eller andet der er i strid med servitutbestemmelserne.

Metroselskabet opfordrer til, at det skrives ind i lokalplanen, at Metroselskabets servitutter skal respekteres, og at aktiviteter kan kræve dispensation fra infrastrukturforvalteren og/eller Metroselskabet.

Blandt de emner der behandles i lokalplanforslaget vil bl.a. beplantning, terrænregulering, en gangbro over KVC'et og bebyggelse eller altaner tæt på Metroens arealer kræve sagsbehandling efter Jernbaneloven og/eller servitutter. Støjafskærmning omkring KVC'et behandles særskilt i det følgende.

Støjskærm

Lokalplanen foreslår at etablere støjskærme omkring KVC'et i Vasbygade. Metroselskabet gør som tidligere opmærksom på, at Metroselskabet kun kan give dispensationstilladelse til etablering af støjskærm jf. tinglyste servitutbestemmelser. En endelig Igangsættningstilladelse kan først udstedes, når Infrastrukturforvalteren (Metro Service) har behandlet byggesagen jf. JBL §24. Det er alene Infrastrukturforvalterens ansvar at varetage forhold, som kan påvirke jernbanesikkerheden.

Der vil i sagsbehandlingen af etablering af støjskærme ved KVC'et blive taget stilling til en lang række forhold vedrørende Metros drift, servitutter og jernbanesikkerhed. Metroselskabet gør i den forbindelse opmærksom på følgende ikke udtømmende liste af udfordringer.

Potentialudligning

Formålet med beskyttende potentialudligning er at bringe ledende dele på omtrent samme elektriske potentialer. Når der er udført korrekt beskyttende



potentialudligning, vil en person der rører ved to forskellige potentialer ikke opleve spændingsforskel, og dermed ikke komme til skade.

I henhold til lokalplanen ønskes dele af støjskærmen placeret i en sådan nærhed af KVC's elektrificerede område, at potentialudligning vil være en nødvendighed for at opnå tilladelse til etablering af støjskærm.

Metroselskabet skal gøre opmærksom på, at det påhviler grundejer at løse ovenstående problematik.

Vedligehold af areal mellem KVC-sikkerhedshegn og støjskærm

Støjskærmens placering tæt på skel kan medføre udfordringer med vedligehold af arealet mellem Metros sikkerhedshegn i skel og støjskærmen. Det må antages, at der med den nuværende belægning vil forekomme vegetation. Det bliver grundejers ansvar at vedligeholde dette areal på en sådan måde, at vegetation ikke overskrider skelgrænsen og forstyrrer driften af KVC'et.

Beplantning

I udkastet til lokalplan beskrives under bestemmelser §8. Ubebyggede arealer STK 9 om beplantning:

“Der skal være bede i terræn med beplantning langs facader og støjskærme, som vist på tegning 7d1, 7d2 og 7d3. Beplantningen skal være klatreplanter. Bedene skal have en dybde på mindst 0,5 m målt vinkelret på facaden og være langs mindst 70 % af de lukkede dele af facadens og støjskærmenes længde.”

Metroselskabet gør opmærksom på, at grundejer med aftalt varsel kan blive bedt fjerne dele af støjskærmen i forbindelse med KVC'ets aktiviteter. Dette kan med fordel tænkes ind i projekteringen af plantebede og begrønning af støjskærm.

Materialer

Det bemærkes at lokalplanen stiller krav til, at skærmene omkring CMC skal udføres i 50% gennemsigtigt glas. Metroselskabet gør opmærksom på, at der ved støjberegningerne er beskrevet materiale og funktionskrav til de støjdæmpende tiltag, der ligger til grund for lokalplanen. Det er usikkert hvorvidt glas lever op til støjdæmpningskravene. Metroselskabet stiller desuden krav til bl.a. vedligehold af anlæg tæt på metroen. Der er endnu ikke taget stilling til om glas lever op til de krav, der måtte blive stillet.

Vejadgang

KVC'ets nuværende vejadgang lukkes og der etableres ny vejadgang til KVC'et. Vejarealet vil i fremtiden være beliggende på areal, der på nuværende tidspunkt ejes af Metroselskabet og tilhører KVC'et. Arealet, der afgives til ny adgangsvej skal begrænses mest muligt, da analyser viser, at der vil være udfordringer med pladsbehov på KVC'et i fremtiden. Derfor er det nødvendigt med en særskilt indkørsel for særtransporter med tog, idet disse transportere er ekstraordinært store og kræver et betydeligt areal at manøvrere på.

Af hensyn til ønsket om optimale kørekurver ønskes derfor at etablere en særskilt togadgang mellem Himmelekspressen og Scandic Hotel. Adgangen vil blive anvendt til at transportere tog ind og ud af KVC'et i forbindelse med reparationsarbejde og



fornyelse af togflåden. Indkørslen vil derfor kun sjældent anvendes, og udelukkende af særtransporter med tog. Dette fremgår ikke af lokalplanen.

Det er en forudsætning for anvendelsen til overkørsel af togtransporter at vej, cykelsti og fortov har en beskaffenhed og bæreevne, der lever op til de krav særtransporterne betinger.

Metroselskabet finder det uacceptabelt, at der i den foreliggende plan ikke er sikret en adgang for selskabets tog fremadrettet, og beder kommunen sikre muligheden for at transportere tog til KVC'et. Ligeledes bedes kommunen oplyse, hvilken sagsgang er nødvendig for at kunne anvende området til indkørsel og fragt af tog.

Den ordinære vejadgang ind til KVC'et forventes at blive udlagt som privat fælles vej, da den deles med en række kommende boliger "skæve boliger". Det er essentielt for Metroselskabet og driften af KVC'et, at der kan være kørende adgang til KVC'et uden afbrydelser. Vejadgangen skal ligeledes kunne betjene Herberget Himmelekspressen, der er beliggende på Metroselskabets matrikel.

Skæve boliger

En del af det nuværende KVC-område mageskiftes og afgives til opførelse af "skæve boliger". Boligerne vil ligge tæt op ad KVC'et, det skal derfor sikres at de kommende boliger er effektivt afskærmet mod støj. Opførelse af støjafskærmning ved KVC'et kan kræve dispensation fra servitutter og tilladelse iht. Jernbaneloven, hvor der bl.a. vil blive stillet vilkår omkring etablering og vedligeholdelse af støjafskærmningen. Metroselskabet har ikke været involveret i drøftelser omkring mulig kommende støjmitigering omkring de skæve boliger.

Ligeledes gøres opmærksom på, at trafikken til og fra KVC'et vil i høj grad udgøres af tung trafik. Det vil derfor være hensigtsmæssigt at etablere en mulighed for fodgængere at forlade matriklen direkte ud til fortovet langs Vasbygade.

Forslag til Kommuneplantillæg

KVC'ets areal (matrikel 1696, Udenbys Vester Kvarter, København) er i den nuværende kommuneplan udlagt som teknisk anlæg. I forslaget til kommuneplantillæg er en del af matriklen foreslået udlagt som O-ramme (Institutioner og fritidsområder). Dette har ikke været drøftet med Metroselskabet, som ejer matriklen.

Metroselskabet ønsker ikke planmæssige hindringer for en hensigtsmæssig drift og indretning af KVC. Metroselskabet gør derfor opmærksom på, at Metroselskabet som udgangspunkt ikke ønsker en opsplitting af KVC areal i forskellige rammer.

Metroselskabet ønsker at understrege, at KVC areal i dets endelige form – det vil sige også efter evt. mageskifter m.v. – som udgangspunkt ønskes fastholdt og udlagt som teknisk areal.

Den foreslåede ændring af rammerne for området kan potentielt påvirke KVC'ets muligheder. Metroselskabet kan ikke på det foreliggende grundlag vurdere, hvad konsekvensen af ændringen er, og ønsker at drøfte dette med Københavns



Kommune. Ændringen må ikke give anledning til påvirkning af driften eller til øgede økonomiske omkostninger for Metroselskabet.

Inddragelse af Metroselskabet

Metroselskabet udfører en lovbunden rolle med anlæg og drift af metro. Metroselskabet er retligt forpligtet til at gøre dette på et forretningsmæssigt grundlag.

Københavns Kommune skriver i udkast til lokalplan Jernbanebyen side 37, at:

"...Det er en forudsætning for, at lokalplanen kan vedtages endeligt, at der er indgået en aftale mellem grundejerne i området og Metroselskabet om vilkårene for at forudsatte støjdæmpende foranstaltninger kan udføres. Aftalen vil blive tinglyst på ejendommene..."

Metroselskabet er ikke forpligtet til at indgå en aftale med grundejerne i området.

Metroselskabet henstiller til, at såvel Københavns Kommune som myndighed samt øvrige interessenter, er opmærksom på overholdelse af metroservitutter og relevant jernbanelovgivning.

Hensigtsmæssig drift af KVC

Metroselskabet ønsker at understrege, at plangrundlaget skal understøtte en sikker, og hensigtsmæssig drift af KVC og metro.

På det foreliggende grundlag er det ikke klart, hvilken støjregulering Metroselskabet bliver underlagt i fremtiden. Metroselskabet gør opmærksom på, at det ikke er hensigtsmæssigt at tage stilling til et udkast til lokalplan, når grundlaget for de fremtidige retningslinjer ikke er på plads. Der er derfor forhold i plangrundlaget, som Metroselskabet ikke kan svare meningsfuldt på, dette er uacceptabelt.

Ud over miljøregulering omfatter en sikker og hensigtsmæssig drift også trafiksikkerhed og sikre og velegnede vejadgange og overkørsler. Plangrundlaget bør derfor udfærdiges i overensstemmelse hermed.

Københavns Kommune bør vægte trafiksikkerhed og drift højest, og herunder frem for ønsket om byudvikling.

Hvis kommunen har eventuelle spørgsmål til ovenstående, kan der rettes henvendelse til Metroselskabet, Eksterne Byprojekter på mailadressen byggeprojekt@m.dk

Med venlig hilsen

Mathias Mark Bornæs
Enhedschef for Arealer, Rettigheder og Eksterne Byprojekter

Bilag: Rapport om støj fra Metroselskabets KVC: CMC Vasbygade; Ekstern støj