

Bilag – Høringssvar til lokalplan 179 og kommuneplantillæg 001 for S-togsværksted ved Haldor Topsøe Park i Vinge samt den tilhørende miljøvurdering.

Bilaget indeholder alle høringssvar i deres fulde længde og format.

Høringssvarene er både fra den første høringsperiode fra den 26. januar til den 23. marts og fra den anden, supplerende høring fra den 14. april til den 12. maj 2026.

Høring af forslag til lokalplan 179 og kommuneplantillæg 001 for S-togsværksted ved Haldor Topsøe Park i Vinge og tilhørende miljøvurdering (alle områder)

Høringssvar

1		26. januar 2026 kl. 15:11
	Camarguevej 5, 3600 Frederikssund	
2		08. februar 2026 kl. 13:45
	Solbakken 6, 3600 Frederikssund	
3	Lenette Vintersborg, Vestforbrænding	20. februar 2026 kl. 11:47
	Ejbyrnosevej 219, 2600 Glostrup	
4	Henrik Olsen	06. marts 2026 kl. 17:07
	Alfabetvej 3, 3600 Frederikssund	
5		08. marts 2026 kl. 12:34
	Roskildevej 188, 3600 Frederikssund	
6	Henrik Olsen	10. marts 2026 kl. 08:00
	Alfabetvej 3, 3600 Frederikssund	
7	Lars Eitmann	11. marts 2026 kl. 21:00
	Gyldenstens Vænge 230, 3600 Frederikssund	
8	Hans-Jørgen Bøgfeldt	12. marts 2026 kl. 16:17
	Tranevej 5, 3600 Frederikssund	
9		13. marts 2026 kl. 10:57

	Fredensgade 4, 3600 frederikssund.dk	
10	Grethe Reedt, Danmarks Naturfredningsforening Frederikssund Skadevænget 23, 4050 Skibby	17. marts 2026 kl. 12:10
11	Carina Andersen Muldager 83, 3600 Frederikssund	17. marts 2026 kl. 13:06
12	Obvej 2, 3600 Frederikssund	17. marts 2026 kl. 17:10
13	La Cours Vej 4, 1. tv, 2000 Frederiksberg	17. marts 2026 kl. 20:54
14	Anne Rasmussen Roskildevej 176, 3600 Frederikssund	17. marts 2026 kl. 21:22
15	Simon errild Lundeparken 17, 3600 Frederikssund	20. marts 2026 kl. 07:52
16	Stenager 16, 3600 Frederikssund	20. marts 2026 kl. 09:57
17	Michael Tøgersen, Spar Nord Sydkajen 101, 3600 Frederikssund	20. marts 2026 kl. 15:55
18	Kresten Ringlebjerg Oppe-sundbyvej 7, 3600 Sundbylille, Frederikssund	20. marts 2026 kl. 18:13
19	Jan Arnholtz Roskildevej 184, 3600 Frederikssund	20. marts 2026 kl. 19:32
20	Laila Thorn Gl. Slangerupvej 11, 3600 Frederikssund	20. marts 2026 kl. 20:25
21	Henrik Pantmann Nielsen og Ingelise Nielsen Stationsvænget 11, 3600 Frederikssund	20. marts 2026 kl. 21:46

22	Anne-Sofie Thorn Lærkevej 1B, 2.4, 3600 Frederikssund	20. marts 2026 kl. 21:49
23	Betina Schiønning Kornvænget 221, 3600 Frederikssund	21. marts 2026 kl. 10:39
24	Susan Hjort Gyldenstens Vænge 94, 3600 Frederikssund	21. marts 2026 kl. 11:52
25	Tage S. Rasmussen, Fjordlandslisten Ingridvej 13, 3550 Slangerup	21. marts 2026 kl. 20:14
26	Tage S. Rasmussen, Fjordlandslisten Ingridvej 13, 3550 Slangerup	21. marts 2026 kl. 23:17
27	Jonas Brandt Strandhøj 22, 3630 Jægerspris	22. marts 2026 kl. 11:30
28	Okavangovej 44, 3600 Fredeikssund	22. marts 2026 kl. 12:26
29	Tage S. Rasmussen, Fjordlandslisten Ingridvej 13, 3550 Slangerup	22. marts 2026 kl. 13:00
30	Jesper Faurbye Mortensen Strandkærvej 22,, 3630 Jægerspris	22. marts 2026 kl. 13:05
32	Tage S. Rasmussen, Fjordlandslisten Ingridvej 13, 3550 Slangerup	22. marts 2026 kl. 15:21
33	Tage S. Rasmussen, Fjordlandslisten Ingridvej 13, 3550 Slangerup	22. marts 2026 kl. 16:43
34	Keld Johansen Haspeholms Allé 4, Sundbylille, 3600 Frederikssund	22. marts 2026 kl. 20:45
35		22. marts 2026 kl. 20:56

	Gyldenstens Vænge 230, 3600 Frederikssund	
36	Tage S. Rasmussen, Fjordlandslisten Ingridvej 13, 3550 Slangerup	22. marts 2026 kl. 21:28
37	Tage S. Rasmussen, Fjordlandslisten Ingridvej 13, 3550 Slangerup	22. marts 2026 kl. 23:23
38		22. marts 2026 kl. 23:39
	Roskildevej 179, 3600 Frederiksund	
39	Hans-Jørgen Bøgfeldt Tranevej 5, 3600 Frederikssund	23. marts 2026 kl. 08:45
40	Helle Bisgaard Lysen Tranevej 5, 3600 Frederikssund	23. marts 2026 kl. 11:01
41	Hans-Jørgen Bøgfeldt Tranevej 5, 3600 Frederikssund	23. marts 2026 kl. 14:06
42	Rasmus Østergaard Lind Solsikkevej 3, 3600 Frederikssund	23. marts 2026 kl. 15:17
43	A.Christensen Tollerupparken Oppesundby, 3600 Fr.sund	23. marts 2026 kl. 18:11
44	Marianne Seistrup Oppe-Sundbyvej 3 - Sundbylille, 3600 Frederikssund	23. marts 2026 kl. 18:51
45	Julie Juhl Jakobsen, Ikano Bolig A/S Stationsparken 25, 1. tv, 2600 Glostrup	23. marts 2026 kl. 20:18
46	Tage S. Rasmussen, Fjordlandslisten Ingridvej 13, 3550 Slangerup	23. marts 2026 kl. 22:54

Forsat liste over høringssvar

47. Helsingør Stift

48. Emil Nielsen

49. Vejdirektoratet

50. Bent Høgsberg

Supplerende høring af forslag til lokalplan 179 og kommuneplantillæg 001 for S-togsværksted ved Haldor Topsøe Park i Vinge og tilhørende miljøvurdering

Høringssvar

51	Susan Hjort Gyldenstens Vænge 94, 3600 Frederikssund	16. april 2026 kl. 20:37
52	Lenette Vintersborg, Vestforbrænding Ejbymosevej 219, 2600 Glostrup	22. april 2026 kl. 11:21
53	Anne Rasmussen Roskildevej 176, 3600 Frederikssund	25. april 2026 kl. 10:44
54	Henrik Olsen Alfabetvej 3, 3600 Frederikssund	04. maj 2026 kl. 09:56
55	Grethe Reedtz, Danmarks Naturfredningsforening Frederikssund Skadevænget 23, 4050 Skibby	05. maj 2026 kl. 10:30
56	Muldager 83, 3600 Frederikssund	11. maj 2026 kl. 14:11
57	Hans-Jørgen Bøgfeldt Tranevej 5, 3600 Frederikssund	11. maj 2026 kl. 18:54
58	Tage S. Rasmussen, Fjordlandslisten Ingridvej 13, 3550 Slangerup	11. maj 2026 kl. 22:54
59	Tage S. Rasmussen, Fjordlandslisten Ingridvej 13, 3550 Slangerup	12. maj 2026 kl. 00:07

Forsat liste over høringssvar

60. Styrelsen for grøn arealomlægning

61. Thomas Olsen

Høringssvar – forventningsgrundlag, økonomisk kompensation og erstatning

Høringssvar 1

(Adressebeskyttet) Camarguevej 5, 3600 Frederikssund

26. januar 2026 kl. 15:11

se fil

Høringssvar – forventningsgrundlag, økonomisk kompensation og erstatning

Til Frederikssund Kommune

By og Landskab – Planteamet

Vedrørende: Høring af forslag til lokalplan 179 og kommuneplantillæg 001 for S-togsværksted ved Haldor Topsøe Park i Vinge

Jeg er ejer/beboer af en ejendom beliggende i nærheden af det planlagte S-togsværksted ved Haldor Topsøe Park i Vinge og afgiver hermed høringssvar i forbindelse med den offentlige høring af ovennævnte planforslag.

Undertegnede samt andre beboere i området har erhvervet bolig i Vinge på baggrund af de politisk vedtagne visioner, den overordnede planlægning og de tidligere fremlagte planer for områdets udvikling. Disse forhold har udgjort et væsentligt forventnings- og beslutningsgrundlag ved boligkøb i området.

På den baggrund anmoder jeg kommunen om at redegøre for, hvorvidt berørte ejendomme og husstande i nærområdet kan være berettiget til økonomisk kompensation eller erstatning som følge af planernes realisering.

Konkret ønskes følgende belyst:

1. Om Planlovens bestemmelser om erstatning finder anvendelse i tilfælde, hvor en vedtaget lokalplan medfører væsentlige og individuelle gener for eksisterende boliger, herunder støj, vibrationer, lysgener, øget trafik eller visuelle påvirkninger.

2. Om der kan opstå erstatningskrav som følge af dokumenteret værdiforringelse af ejendomme, og hvordan sådanne forhold i givet fald håndteres, herunder via taksationsmyndighederne.

3. Om der eksisterer eller påtænkes ordninger for økonomisk tilskud til afhjælpende foranstaltninger for nærliggende boliger.

4. Hvordan kommunens miljøvurdering konkret forholder sig til påvirkningen af menneskers sundhed og levevilkår.

Jeg anmoder om, at kommunen forholder sig skriftligt til ovenstående.

Med venlig hilsen

Morten Ims

Camarguevej 5

3600 Frederikssund

Støj/Projekter lovet af DSB/adgangsveje

Høringssvar 2

(Adressebeskyttet) Solbakken 6, 3600 Frederikssund

08. februar 2026 kl. 13:45

1. Støj

Hvordan vil Frederikssund Kommune sikre at støj ikke genere bolig områder omkring værkstedet. Vil værkstedet kunne lukkes ned om natten ved støjgener.

2. Projektet lovet af DSB

DSB lover nye broer, flotte arkitektoniske adgang ro over skinner mm. Vil Frederikssund Kommune ved accept af det nye værksted sætte krav om dette bliver bygget før projektet startes. Så ikke der skal ventes på eventuelt færdig værksted inden denne påbegyndes.

3. Adgangsveje for store køretøjer:

Der er allerede nu meget mere trafik på Gammel Slangerupvej end vejen kan håndtere, til væsentlig gene for os der bor her og meget farligt for børn og cyklister. Vil denne vej bliver spærret helt for køretøjer i fremtiden? Og under konstruktionen af værksted ulovligt for store køretøjer. Pt er der livs farlige situationer hverdag fra allerede eksisterende køretøjer forbundet med andre bygge projekter. Den store Frederikssund bør benyttes altid.

Høringssvar til planforslag for DSB værksted

Høringssvar 3

Lenette Vintersborg, Vestforbrænding

Ejbymsevej 219, 2600 Glostrup

20. februar 2026 kl. 11:47

Vestforbrænding I/S har ingen bemærkninger.

Hvilken kapacitet er der taget i betragtning ved beregninger støj samt miljø påvirkninger

Høringssvar 4

Henrik Olsen

Alfabetvej 3, 3600 Frederikssund

06. marts 2026 kl. 17:07

Der har været fremført fra DSB bla. på borgermødet d.5/3-26 at der kun skal køre 10 stk. togsæt til og fra det nye værksted pr dag. Er lokalplanens og støjen beregnet basseret på kun denne kapacitet eller kan der komme flere togsæt pr. dag efterfølgende? I DSB's kontrakt med indkøb af de nye 226 togsæt er der en option på at kunne købe yderligere 100 togsæt i kontrakt perioden. Dette er jo næsten en forøgelse på 50% hvilket jo betyder flere togsæt til vedligeholdelse. Dette fremgår jo ingen steder og dette er ikke blevet oplyst.

idet indsigelsen vedr. indsigelse af både lokalplanens afgrænsning samt placeringen af den planlagte stiforbindelse,

Høringssvar 5

(Adressebeskyttet) Roskildevej 188, 3600 Frederikssund

08. marts 2026 kl. 12:34

Se vedhæftet PDF fil - Indsigelse Lokalplan 179 tillæg 001 incl kort.pdf

Til Frederikssund Kommune

Vedrørende: Forslag til Lokalplan 179 og Kommuneplantillæg 001 – etablering af S-togsværksted ved Vinge

Under henvisning til den offentlige fremlæggelse af forslag til Lokalplan 179 og Kommuneplantillæg 001 vedrørende etablering af S-togsværksted ved Vinge indgiver jeg hermed **formel indsigelse i medfør af planlovens § 24**.

Jeg er direkte nabo til lokalplanområdet samt **ejer og sælger af en del af det areal**, som er omfattet af planlægningen. Jeg er dermed **individuelt, konkret og væsentligt berørt** af planforslaget – både som nabo og som part i arealafståelsen.

Indsigelsens indhold

Jeg fremsætter indsigelse mod det fremlagte lokalplan-forslag, idet indsigelsen vedrører både **lokalplanens afgrænsning** samt **placeringen af den planlagte stiforbindelse**, som ifølge forslaget placeres i umiddelbar nærhed af min bolig og private have.

Den foreslåede placering vil medføre **væsentlige og indgribende gener** for mig som ejer og beboer af ejendommen og indebærer efter min opfattelse en tilsidesættelse af grundlæggende **naboretslige hensyn**.

Den foreslåede løsning indebærer blandt andet:

- **Væsentlige indbliksgener og et markant tab af privatliv**, idet offentlig færdsel vil foregå helt tæt på boligen og tilhørende opholdsarealer, som i dag er private og afskærmede.
- **Øget offentlig færdsel i umiddelbar nærhed af boligen**, hvilket vil ændre områdets karakter og medføre utryghed samt støj- og færdselsgener.
- **En væsentlig ændring af de eksisterende forhold**, som ejendommen er disponeret, anvendt og oprindeligt erhvervet under, og som der med rimelighed har kunnet forventes opretholdt.
- **En reel risiko for værdiforringelse af ejendommen** som følge af tab af privathed, øget færdsel og ændret anvendelse af de omkringliggende arealer.
- **Negative konsekvenser for den resterende landbrugsdrift på ejendommen**, idet det berørte areal vil påvirke driftsmuligheder, sammenhæng og anvendelse af ejendommens jord.

Naboretslige og planretlige hensyn

Placeringen af stiforbindelsen indebærer efter min opfattelse en **uforholdsmæssig indgriben i min ejendoms anvendelse og privathed**, hvilket strider mod almindelige naboretslige hensyn om rimelig afstand, afskærmning og beskyttelse af private opholdsarealer.

Som både nabo og arealsælger har jeg haft en berettiget forventning om, at den efterfølgende planlægning **ikke i videre omfang end nødvendigt** ville forringe min boligs anvendelighed, privatliv og værdi.

Samlet vurdering

På den baggrund finder jeg, at den foreslåede afgrænsning af lokalplanen samt placeringen af stiforbindelsen **ikke i tilstrækkelig grad tager hensyn til eksisterende beboelses- og driftsforhold** og ikke afspejler en rimelig afvejning mellem offentlige og private interesser.

Jeg finder derfor, at der bør foretages en **forny et og konkret vurdering af alternative løsninger**, som i mindre grad griber ind i min ejendom.

Konkrete anmodninger

Jeg anmoder konkret om, at:

- lokalplanens afgrænsning **reduceres til det nødvendige minimum**, og
- stiforbindelsen **flyttes**, således der sikres størst mulig afstand til min bolig og private have.

Se kort nedenfor med **krav om ændring af lokalplangrænsen**.

Afslutning

Det forudsættes, at kommunen i den videre behandling af planen **konkret forholder sig til denne indsigelse** og redegør for, hvordan hensynet til min ejendom – herunder de naboretslige forhold og min stilling som arealsælger – er afvejet, jf. planlovens krav om saglig og forsvarlig planlægning.

Jeg anmoder om at blive orienteret om den videre behandling af sagen.

Med venlig hilsen

Torben Nittebjerg Nielsen

Roskildevej 188, Frederikssund / Matr. 15A



Vedrørende: Offentlig høring om lokalplan for nyt DSB værksted i Vinge Nord

Høringssvar 6

Henrik Olsen

Alfabetvej 3, 3600 Frederikssund

10. marts 2026 kl. 08:00

Kære Frederikssund Kommune,

Jeg ønsker med dette høringssvar at præcisere min bekymring vedrørende den forventede øgede togtrafik og deraf følgende støjbelastning for ****boligområderne langs den nuværende S togslinje fra Vinge Station til Frederikssund Station****. Denne strækning omfatter flere eksisterende boligområder, som i dag allerede er støjpåvirkede, men hvor støjniveauet nu forventes at stige yderligere med den planlagte løsning for værkstedet.

Ifølge det fremlagte projekt materiale vil alle S tog, der skal serviceres i det nye værksted i Vinge, først skulle køre helt til endestationen ved Frederikssund for derefter at vende rundt og køre retur mod værkstedet. Denne planlagte skinne- og driftsløsning medfører, at ****alle tog – både i drift og i tomkørsel – skal passere strækningen mellem Vinge og Frederikssund to gange****, hvilket fordobler antallet af togpassager gennem boligområderne.

Jeg anmoder derfor om et klart og dokumenteret svar på følgende spørgsmål:

1. ****Hvor mange ekstra togbevægelser**** forventes der dagligt og natligt på strækningen Vinge–Frederikssund som følge af den nye værkstedsplacering?
2. Hvordan ændres det samlede ****kørsels- og tidspunktsmønster**** for togtrafikken på denne strækning i forhold til den nuværende situation?
3. Vil tomkørsler og returkørsler ske i ****aften-, nat- eller morgentimer****, hvor støj er særligt belastende for de omkringliggende boligområder?

Jeg anmoder derudover om, at kommunen sikrer, at der udarbejdes ****støjberegninger**, der omfatter hele den berørte strækning fra Vinge til Frederikssund******, og ikke kun området omkring selve værkstedsanlægget. Disse beregninger bør inkludere:

- Forventede ændringer i togfrekvens, hastighed og driftstid
- Samlet støjpåvirkning i både dag-, aften- og nattetimer
- Konsekvenser for eksisterende boligområder langs banen

Jeg anmoder samtidig om, at kommunen redegør for, hvilke ****afværgeforanstaltninger**** der vil blive krævet af DSB, hvis støjberegninger viser væsentligt øget støjbelastning – herunder muligheden for nye støjskærme, ændrede driftsmønstre eller hastighedsbegrænsninger.

Da projektet potentielt påvirker en stor gruppe borgere, opfordrer jeg til, at kommunen fremlægger alle relevante støjberegninger i høringsperioden og evt. afholder et særskilt borgermøde med fokus på støj og togtrafik der påvirker de eksisterende boligområder i Frederikssund syd. Jeg ser frem til, at kommunen besvarer ovenstående punkter fyldestgørende og sikrer, at støjproblematikken behandles grundigt og gennemsigtigt i det videre planforløb.

Med venlig hilsen

Henrik Olsen

Lokalplan 179 for S-togsværksted ved Haldor Topsøe Park i Vinge

Høringssvar 7

Lars Eitmann

Gyldenstens Vænge 230, 3600 Frederikssund

11. marts 2026 kl. 21:00

Høringssvaret er afgivet med vedhæftet fil

Høringssvar

Vedrørende forslag til Lokalplan 179 for S-togsværksted ved Haldor Topsøe Park i Vinge

Jeg afgiver hermed høringssvar til forslag til Lokalplan 179 med tilhørende kommuneplantillæg og miljøvurdering.

1. Formål og anvendelse – manglende aktørneutralitet (§ 1.1–1.3)

Lokalplanens formål er at muliggøre etablering af et S-togsværksted med tilhørende vaskehal, spor og infrastrukturanlæg.

Formålet er formelt formuleret som en generel rammebestemmelse, men fremstår i praksis entydigt rettet mod realisering af et konkret S-togsværkstedsprojekt.

Selvom lokalplanen ikke direkte angiver DSB som aktør, er planens formål, anvendelsesbestemmelser og tekniske forudsætninger udformet på en måde, der i praksis kun kan rumme den drift og det materiel, som er kendt fra DSB's S-togssystem.

Lokalplanen fastlægger dermed ikke generelle og fremadrettede rammer for arealanvendelsen, men reserverer i realiteten området til én bestemt type drift og én konkret driftslogik.

Dette indebærer efter min vurdering en de facto aktørspecifik planlægning, hvilket er i strid med planlovens grundlæggende principper om saglighed, proportionalitet og aktørneutralitet, jf. planlovens systematik samt §§ 11 a og 11 c.

Der savnes samtidig en redegørelse for, hvorfor området ikke er planlagt under bredere erhvervs- eller infrastrukturrammer, som principielt kunne rumme flere aktører eller beslægtede anvendelser.

Denne manglende redegørelse svækker planens saglige grundlag.

2. Bebyggelse og placering – projektilpasset regulering (§ 2.3–2.5)

Lokalplanen fastlægger byggefeltet samt detaljerede bestemmelser om bygningers placering, højde og funktion, herunder værkstedsbygninger og vaske- og spulehaller.

Selvom sådanne bestemmelser i sig selv er almindelige i lokalplaner, fremstår reguleringen i dette tilfælde som direkte afledt af et konkret projekt.

Bygningernes placering og funktionelle udformning er tydeligt tilpasset S-togsmateriel og den eksisterende S-togsdrift, hvilket i praksis begrænser eller udelukker andre anvendelser.

Dermed udviskes grænsen mellem planlægning og projektgodkendelse, idet lokalplanen reelt fremstår som en planmæssig sikring af ét konkret projekt.

Planklagenævnet har i flere afgørelser fastslået, at lokalplaner med meget snæver og projektilpasset regulering kan være problematiske i forhold til planlovens krav om generel og saglig planlægning, herunder i sager vedrørende Aarhus Havn og Faaborg-Midtfyn Kommune.

3. Spor og infrastrukturanlæg – manglende fleksibilitet (§ 4.2–4.4)

Lokalplanen indeholder detaljerede bestemmelser om sporforløb, sporforbindelser og teknisk udformning, som fremstår dimensioneret til bestemte togtyper, længder og driftsmønstre.

Denne detaljeringsgrad efterlader meget begrænset planmæssig fleksibilitet og vanskeliggør andre former for erhvervs- eller infrastrukturanvendelse.

Arealet fastlægges dermed i praksis til én bestemt teknisk løsning.

Selvom der er udarbejdet en miljøvurdering, fremgår det efter min vurdering ikke tydeligt, at der er foretaget saglige og realistiske vurderinger af alternative sporplaceringer eller alternative anvendelser af området.

Fraværet af sådanne overvejelser svækker planens planlægningsmæssige begrundelse.

4. Miljø og naboafskærmning (§ 4.5–4.7)

Lokalplanen indeholder bestemmelser om støjskærme og grønne bufferzoner som afværgeforanstaltninger.

Det fremgår imidlertid ikke, hvordan disse foranstaltninger ville være udformet og dimensioneret ved andre mulige anvendelser af området end et S-togsværksted.

Miljøvurderingen fremstår derfor i væsentlig grad tilpasset det konkrete projekt frem for en mere generel planlægning af området.

Dette kan indikere en ensidig projektilpasning, hvilket svækker grundlaget for den samlede planlægning.

5. Regnvand, energianlæg og solceller (§ 4.8–4.9)

Bestemmelserne om regnvandshåndtering, energianlæg og solceller fremstår udformet med direkte udgangspunkt i den konkrete bygnings- og sporstruktur, som lokalplanen forudsætter.

Dette kan vanskeliggøre andre aktørers anvendelse af området uden efterfølgende ændringer af lokalplanen og understøtter indtrykket af, at planen er udformet med henblik på realisering af et konkret projekt.

6. Samlet vurdering

Samlet set fremstår Lokalplan 179 formelt generel, men reelt projektspecifik.

- Lokalplanen fastlægger ikke brede og fleksible rammer for arealanvendelsen
- Der foreligger ikke en tilstrækkelig redegørelse for reelle alternativer
- Planen udviser grænsen mellem planlægning og projektkodkendelse

Planen fremstår derfor planretligt sårbar.

I en eventuel klagesag ved Planklagenævnet må følgende forhold forventes at få væsentlig betydning:

1. Lokalplanens faktiske aktørspecifikke virkning
 2. Manglende saglig vurdering af alternativer
 3. Risiko for brud på princippet om neutral og proportional planlægning
-

7. Forholdet til udviklingen af Vinge og Sydbyen

Planlægningen for Vinge og udbygningen af Sydbyen har hidtil haft fokus på udvikling af en attraktiv og bæredygtig by med både boliger og erhverv.

Et stort teknisk service- og vedligeholdelses anlæg for S-tog fremstår ikke som en naturlig forlængelse af denne planlægningsmæssige vision.

Et anlæg af denne karakter kan medføre betydelige gener i form af støj, lys og aktivitet i døgndrift, hvilket potentielt kan påvirke områdets attraktivitet for fremtidige beboere og virksomheder.

Samtidig vil en så specialiseret anvendelse i praksis kunne binde området til én funktion i mange år fremover og dermed begrænse mulighederne for en mere varieret erhvervsudvikling.

Konklusion

På baggrund af ovenstående kan jeg ikke støtte lokalplansforslaget i dets nuværende form.

Såfremt Lokalplan 179 vedtages uden væsentlige ændringer, vurderes der at kunne foreligge et sagligt grundlag for at indbringe sagen for Planklagenævnet med henvisning til manglende aktørneutralitet og utilstrækkelig alternativvurdering.

Med venlig hilsen

Lars Eitmann

Gyldenstens Vænge 230

3600 Frederikssund

Landskabsbroen Vinge st.

Høringssvar 8

Hans-Jørgen Bøgfeldt

Tranevej 5, 3600 Frederikssund

12. marts 2026 kl. 16:17

Dette høringssvar omhandler alene spørgsmålet om, den af kommunen omtalte "gave" fra DSB. Nederst på side 12 i lokalplanforslaget afsluttes med: "DSB AFHOLDER OMKOSTNINGERNE TIL ANLÆGGENE".

- Landskabsbroen kan ifølge oplysninger på borgermødet ikke bygges for de 45 mio. kr., som DSB har afsat.
- Der er ingen oplysninger om størrelsen på finansieringshullet, og broen er dermed ikke finansieret.
- Selv simple gang- og cykelbroer i Københavns Havn koster ofte trecifrede millionbeløb, også selv om nogle af dem ikke indeholder åbne/lukke-mekanismer.
- Et budget på 45 mio. kr. fremstår derfor urealistisk og utilstrækkeligt.
- Der er en reel risiko for, at Frederikssund Kommune ender med at dække merudgiften, hvis DSB ikke kan skaffe finansieringen.
- Det indebærer en betydelig økonomisk risiko for kommunen og borgerne.
- Med rettidig omhu bør der udarbejdes et færdigt og gennemarbejdet projekt, herunder:

Tegninger

Tidsplan

Realistisk budget

Dokumenteret og garanteret finansiering

- Lokalplan 179 bør ikke færdigbehandles, før de ovennævnte punkter er fuldt dokumenteret og finansiering og afklaret.
- Det bør være et klart krav, at DSB garanterer finansieringen, og at kommunen ikke påtager sig risikoen ved budgetoverskridelser.
- Lokalplanen bør sættes i bero, indtil der foreligger en realistisk, fuldt finansieret og gennemarbejdet plan for landskabsbroens etablering.

Med venlig hilsen

Hans-jørgen Bøgfeldt

i høre jo ikke hvad borgene i byen ville havde.

Høringssvar 9

(Adressebeskyttet) Fredensgade 4, 3600 frederikssund.dk

13. marts 2026 kl. 10:57

søgeligt at opdele Vinge og Frederikssund på denne måde. tænker det er næsten lige meget hvad jeg skriver her. for det virker som om det er besluttet på forhånd.

kunne det tænkes i sådan et stort projekt at det kom til en afstemning hos Frederikssund borger. så man får en retvisende afstemning.

så det ikke er de 23 i Byrådet ?

kan absolut ikke tro det føre noget godt med sig, for VORES by. med DSB anlægget.

Hilsen en af mange som er modstander af DSB anlægget.

Høringssvar DSB

Høringssvar 10

Grethe Reedtz, Danmarks Naturfredningsforening Frederikssund

Skadevænget 23, 4050 Skibby

17. marts 2026 kl. 12:10

Høringssvar til forslag til Lokalplan 179 for S-togsværksted ved Haldor Topsøe Park i Vinge
Faunaens frie bevægelighed

I Danmarks Naturfredningsforening Frederikssund er vi bekymrede over de voldsomme barrierer for faunaens frie bevægelighed, der påtænkes opsat på en mere en 1,5 km strækning. Derfor foreslår vi, at der etableres en korridor nord om området.

Solceller

Der gives mulighed for at anbringe solceller på tagene af de primære bebyggelser. Det bør imidlertid fremstå som et krav, at denne mulighed udnyttes maksimalt.

Erstatningsskov

Lokalplanen bevirker at 8 ha fredskov nedlægges. DN opfordrer til at erstatningsskov anlægges i forholdet 1:3 i lighed med praksis i vejdirektoratet. Skoven skal etableres inden for Frederikssund kommunes grænser, f.eks. omkring Sundbylille og/eller på arealer, hvorfra drikkevand indvindes.

Beplantning

DN påskønner de stillede krav til beplantning og begrønning af facader, hegn og støjskærme.

Lysforurening

Vi henleder opmærksomheden på muligheden for lysforurening og lyssmog, som vækker stadig stigende bekymring i miljøet for såvel flora og fauna som mennesker

DSB

Høringssvar 11

Carina Andersen

Muldager 83, 3600 Frederikssund

17. marts 2026 kl. 13:06

Beskæftigelse:

Det er positivt med flere arbejdspladser i Frederikssund. Dog bør det ikke kun være arbejdspladser til faglærte og ufaglærte. I Frederikssund kommune mangler der arbejdspladser indenfor akademiske fag, kontor og ledelse. Derfor bør FK presse DSB til også at etablere arbejdspladser indenfor akademiske fag, kontor og ledelse, det kunne f.eks. være Afdelinger for arbejdsmiljø, miljø og bæredygtighed, men det kunne også være anden administration, IT, økonomi mm. Derfor bør arealer til kontorer udvides.

De to hovedleverandører:

Det bør være en del af aftalen med DSB at de to hovedleverandører Siemens Mobility og Stadler Rail, allerede nu underskriver aftaler om at åbne afdelinger i Frederikssund - og dermed sikre arbejdspladser, herunder også kontor og ledelse - og skatteindtægter til Frederikssund kommune.

Områdets areal:

Det lokalplanlagte område stopper i østlig retning ved Gl. Slangerupvej. Hvis Siemens Mobility og Stadler Rail eller andre leverandører åbner afdelinger i Frederikssund, bør området udvides mod øst så det første stopper ved Siliciumvej ved Topsil.

Grøn strøm:

Der bør stilles krav til DSB om at alt det strøm de bruger i Frederikssund også skal produceres på deres grund i Frederikssund, f.eks. med solceller på taget af værkstedet eller som støjafskærmning og en vindmølle (ligesom Foss).

Hurtigere S-tog på Frederikssund linjen.

I dag tager det ca. 50 min at komme til København. Det er ca. ligeså lang tid, som den gang der var diesellokomotiver og man skulle skifte til S-tog i Ballerup. Der bør stilles krav til DSB og at der kommer flere hurtig S-tog til København, med færre stop. F.eks. ingen stop på Kildedal, Malmparken, Skovlunde, Husum, Islev m.fl. så pendlertiden kan reduceres markant.

Areal ved Frederikssund station:

Det store togparkeringsareal som DSB har ved Frederikssund station skal delvis frigives til Frederikssund kommune, så der kan bygges stationsnære lejligheder i Frederikssund.

Lukning af busvejen:

Giver en stor forringelse for Oppe-Sundby, der dermed mister busforbindelsen. Der bør sikres en løsning af busser til Oppe-Sundby.

Fredsskov:

Den nye fredsskov, der skal genplantes, bør plantes bynært, så den giver borgerne glæde når den er vokset op. Det kunne være syd for Fjordlandsvej, hvor skoven vil være bynær for Vinge, Oppe-Sundby, Marbæk og Frederikssund Syd.

Indsigelse mod ændring af tidligere lokalplan og lokalplan brud på forudsætninger for boligkøb

Høringssvar 12

(Adressebeskyttet) Obvej 2, 3600 Frederikssund

17. marts 2026 kl. 17:10

Da jeg i sin tid erhvervede min ejendom i området, skete det på baggrund af klare forventninger om et roligt, attraktivt og harmonisk boligområde. Der blev fra kommunens side lagt vægt på udviklingen af en fredelig og kvalitetspræget bydel – en såkaldt stationsby med fokus på gode boligforhold, tryghed og værdiskabelse.

Den nuværende planændring, som åbner op for en markant ændret anvendelse af området – herunder industrialisering og etablering af DSB-værksted – er i direkte modstrid med de oprindelige forudsætninger, som lå til grund for min investering.

Jeg vil gerne fremhæve følgende væsentlige bekymringer:

1. Brud på forventninger og tillid

Købet af ejendommen blev foretaget i tillid til de daværende planer og visioner for området.

Ændringen opleves som et væsentligt brud på denne tillid.

2. Forringelse af livskvalitet

Etablering af industrielle aktiviteter og værkstedsdrift vil uundgåeligt medføre øget støj, trafik, lysgener og generel uro, hvilket står i skarp kontrast til det oprindeligt lovede rolige boligmiljø.

3. Risiko for værdiforringelse af ejendom

Ændringen vil med stor sandsynlighed påvirke ejendomsværdier negativt. Det er problematisk, at borgere, der har investeret i området på baggrund af kommunens planer, nu risikerer økonomisk tab.

4. Manglende proportionalitet og hensyn til eksisterende borgere

Det fremstår uklart, hvordan hensynet til nuværende beboere er vægtet i beslutningsprocessen, herunder om alternative placeringer for værkstedsfaciliteter er tilstrækkeligt undersøgt.

Kritik af placering af værksted - fæld ikke skoven

Høringssvar 13

(Adressebeskyttet) La Cours Vej 4, 1. tv, 2000 Frederiksberg

17. marts 2026 kl. 20:54

Høringssvar

DSB værkstedet placeres præcis hvor der nu er fredskov. Tiden er ikke inde til fældning af skov og reduktion af biodiversitet. Tværtimod. Vi står i en biodiversitetskrise, så selvfølgelig skal dette projekt ikke reducere andelen af skov i kommunen og på landsplan. Genplantning tager lang tid og bør ikke accepteres som et alternativ. Genplantning og denne form for kompensation er uholdbart, også selvom der plantes det dobbelte. Den lille mængde skov der er tilbage i landet skal bevares, og mere bør plantes uden at fælde først.

Der er alternativer til placeringen af togværkstedet. Der er omkringliggende marker, sandsynligvis landbrug med monokultur og forurening med sprøjtegifte og næringsstoffer til følge. Derfor vil en placering på en omkringliggende mark være mere hensigtsmæssig, især for naturen. Arealer der forurenes reduceres og fredskoven reddes. Det er win-win. Området skal desuden udvikles med særlig fokus på bæredygtighed og som et grønt erhvervsområde. Fældning af fredskov går direkte imod dette. Placeringen er derfor uforståelig og kritisabel.

Landbrugsarealet mellem Toftevej og S-banen er en langt mere fordelagtigt placering. Det er tættere på banen, hvorved der både spares materialer, CO2 og penge. Det er meget dyrt og CO2-tungt at bygge jernbanespor. Der spares også konstruktion af den nævnte stibroforbindelse som skal gå over både bane og motorvej, samt betonkonstruktioner hvor de nye banespor skal gå under både Frederikssundvej og motorvejen. Det er meget dyre og materiale- og CO2-tunge løsninger, hvorfor den foreslående placering er uforståelig og resulterer i unødvendige underføringer og broer.

Mindre anlægsarbejde giver også mindre anlægsstøj.

En placering mellem Toftevej og S-banen vil klart være mere hensigtsmæssig, til gavn for natur og biodiversitet, fredskoven reddes, samt det vil give reducerede anlægsomkostninger, mindre anlægsstøj og ikke mindst et mindre CO2-aftryk.

Høringssvar til lokalplansforslag 179

Høringssvar 14

Anne Rasmussen

Roskildevej 176, 3600 Frederikssund

17. marts 2026 kl. 21:22

Til Frederikssund Kommune

Jeg fremsender hermed mit høringssvar vedrørende forslag til kommuneplantillæg 001 for S-togsværksted ved Haldor Topsøe Park i Vinge samt forslag til lokalplan 179.

Jeg er bosiddende på vestsiden af Frederikssundsvej og er derfor særligt berørt af planernes konsekvenser vest for vejen, herunder ændringer i landskab, støjforhold og forbindelser for daglig trafik, herunder skolevej mellem Oppe Sundby, Vinge og Frederikssund.

1. Landzonestatus, bonusvirkning og manglende nabohøring

Delområde 2 vest for Frederikssundsvej ligger i landzone og inden for kirkeomgivelser. Området overføres ikke til byzone og er derfor fortsat underlagt landzonebestemmelser.

Lokalplansforslag 179 giver imidlertid mulighed for etablering af sekundære bygninger op til 6 meter samt tekniske anlæg og terrænregulering. Samtidig tillægges lokalplanen bonusvirkning efter planlovens § 15, stk. 4.

Jeg forstår dette sådan, at der kan etableres bygninger og anlæg uden efterfølgende landzonetilladelse og uden særskilt nabohøring.

Det betyder efter min opfattelse, at der på forhånd gives en bred tilladelse til bebyggelse i landzone, uden at konkrete projekter senere vil blive vurderet individuelt eller sendt i høring. Jeg mener, at dette svækker både borgerinddragelsen og hensynet til landskab og kirkeomgivelser.

2. Overplanlægning og opfordring til opdeling af lokalplanen

Efter min vurdering er lokalplanen mere omfattende end nødvendigt i forhold til det konkrete projekt. Den åbner for bebyggelse i delområde 2, som ikke entydigt er knyttet til etablering af stibro og sporanlæg.

Jeg er derfor bekymret for, at der skabes mulighed for fremtidige anlæg uden ny planproces og uden fornyet offentlig inddragelse.

Jeg vil på den baggrund opfordre til, at lokalplanen opdeles, så:

den del, der vedrører værksted, spor og stibro, behandles særskilt

delområde 2 ikke gives generel mulighed for bebyggelse, som ikke er nødvendig for projektet

Hvis hensigten alene er at etablere stibro og sporanlæg, bør dette fremgå klart af lokalplanen, og muligheden for øvrig bebyggelse bør udgå. Alternativt bør der udarbejdes en selvstændig plan for

området på et senere tidspunkt med fornyet høring.

3. Kirkeomgivelser og stibro

Jeg har svært ved at se, at hensynet til kirkeomgivelserne er tilstrækkeligt varetaget i planforslaget.

I kommuneplantillægget begrundes stibroen med, at den placeres lavere end kirken, og at den udføres med transparente værn, så man stadig kan se kirken. Jeg forstår argumentet, men efter min opfattelse rammer det ikke formålet med beskyttelsen.

Hensynet til kirkeomgivelser handler ikke kun om, hvorvidt man kan se kirken, men om at bevare kirkens landskabelige fremtræden i et åbent landskab. Hvis man accepterer indgreb med den begrundelse, at der stadig er "kig til kirken", risikerer man i praksis at udhule beskyttelsen.

For at illustrere problemstillingen: Hvis man lægger vægt på, at et anlæg kan accepteres, så længe der fortsat er kig til kirken, vil det i princippet kunne føre til, at også andre anlæg eller byggeri i nærheden af kirken vurderes acceptable – blot fordi kirken stadig er synlig fra eller gennem anlægget.

Efter min opfattelse er det ikke i overensstemmelse med hensigten bag beskyttelsen af kirkeomgivelser, som netop skal sikre kirkens fremtræden i det åbne landskab – ikke blot dens synlighed.

4. Trafik, støj, lys og samlede påvirkninger – utilstrækkeligt grundlag

Jeg har svært ved at se, at konklusionen om ubetydelig påvirkning af støj, vibrationer og lys er tilstrækkeligt dokumenteret.

Der foreligger ikke opdaterede støjkort for den kommende motortrafikvej, og det er oplyst, at disse først skal revideres. Samtidig er beplantning langs Frederikssundsvej allerede fjernet, hvilket efter min oplevelse har øget støjen i området.

Jeg hæfter mig også ved, at der kun indgår ét støjmålepunkt vest for Frederikssundsvej (RE 8), og at dette ikke indgår i alle scenarier. På borgermødet blev det desuden oplyst, at der generelt ikke arbejdes med støjberegninger på vestsiden.

Samtidig fremgår det, at der i nogle scenarier etableres støjafskærmning mod Vinge, hvilket i praksis kan betyde, at støjen i højere grad ledes mod områderne vest for Frederikssundsvej.

Denne mulige forskydning af støj er efter min opfattelse ikke tilstrækkeligt belyst.

I forhold til belysning fremgår det, at terræn og monteringshøjder endnu ikke er fastlagt. Alligevel konkluderes det, at påvirkningen er ubetydelig. Jeg har svært ved at se, hvordan dette kan vurderes uden et mere konkret grundlag.

Jeg savner generelt en samlet vurdering af de kumulative påvirkninger – altså samspillet mellem værksted, togdrift, motortrafikvej, kryds og byudvikling i Vinge.

På den baggrund oplever jeg ikke, at det nuværende materiale giver et tilstrækkeligt grundlag for at vurdere de reelle påvirkninger.

5. Buslinje 312 og kollektiv trafik

Miljørapporten anfører, at buslinje 312 må omlægges som følge af nedlæggelse af krydset ved Frederikssundsvej/Dalvejen, men uden at redegøre for den konkrete omlægning.

Buslinjen betjener i dag et plejecenter, et forsamlingshus, Oppe Sundby Kirke samt begge S-togsstationer i Frederikssund og Vinge. Jeg savner en redegørelse for, hvordan disse funktioner fortsat vil blive betjent, og om omlægningen vil medføre længere rejsetid eller dårligere tilgængelighed.

Derudover fungerer stien langs busvejen i dag som skolevej for børn fra Vinge, Snostrup og Store Rørbæk. Jeg er derfor bekymret for, hvordan både busruten og stiforbindelsen vil fungere – ikke mindst i anlægsperioden.

Jeg savner en klar beskrivelse af:

hvordan buslinje 312 konkret omlægges

hvordan adgangen til de nuværende funktioner opretholdes

hvordan skolevejen sikres, herunder trygge forhold for børn under anlægsarbejdet

Uden denne afklaring er det vanskeligt at vurdere de reelle konsekvenser for den kollektive trafik og den daglige mobilitet i området.

6. Fredskov og erstatningsskov

Jeg bemærker, at projektet indebærer, at eksisterende fredskov skal fjernes, og at der etableres ny skov, som bliver større end den nuværende. Det er selvfølgelig positivt.

Jeg savner dog stadig viden om, hvor og hvornår erstatningsskoven konkret etableres. For mig er det vigtigt, fordi der ellers vil være en periode, hvor naturen forsvinder uden at være erstattet.

Jeg vil derfor opfordre til, at erstatningsskoven så vidt muligt etableres før eller samtidig med værkstedet, så tabet af natur ikke opstår først og kompenseres mange år senere.

På borgermødet var det interessant at høre, at DSB er i dialog med lodsejere nord for værkstedet. Samtidig blev det nævnt, at hvis det ikke lykkes, vil der blive indbetalt til statens skovpulje. Det synes jeg er ærgerligt, da det kan betyde, at skoven ikke etableres i lokalområdet.

Jeg vil i den forbindelse også gerne spørge, om det er muligt at placere hele eller dele af erstatningsskoven tættere på projektområdet – eksempelvis i delområde 2 vest for Frederikssundsvej. Det kunne være med til at bevare de lokale natur- og landskabsværdier.

Samlet set savner jeg en mere konkret plan for placering og timing af erstatningsskoven.

7. Konsekvensvurdering, togdrift og oplevelsen af en forudafgjort proces

Jeg oplever, at både lokalplanforslaget og miljørapporten i høj grad har fokus på udviklingen af Vinge og de kommende boliger øst for området.

Det betyder efter min opfattelse, at påvirkningerne for eksisterende boligområder vest og nord for værkstedet fylder mindre og ikke er belyst lige så grundigt.

Det gælder især togdriften. Jeg har fået oplyst, at togene kører med passagerer til Frederikssund Station, hvorefter de kører tomme til værkstedet. Herefter vil de enten:

køre tomme videre mod Vinge, hvis der etableres et spor, eller

køre tomme tilbage til Frederikssund og derfra videre i drift med passagerer

Det betyder, at der under alle omstændigheder vil være ekstra tomkørsel på strækningen omkring Frederikssund og værkstedet.

Jeg savner, at disse ekstra togbevægelser er tydeligt beskrevet og vurderet i miljørapporten – især i forhold til støj, vibrationer og den samlede belastning, også i aften- og nattetimer.

Når det samtidig konkluderes, at påvirkningen er ubetydelig, har jeg svært ved at se, hvad det bygger på i forhold til de områder, der ligger vest for Frederikssundsvejen langs S-togslinjen mod Frederikssund.

Derudover fremgår det, at lokalplanen kan danne grundlag for ekspropriation. Samtidig har DSB allerede opkøbt en række ejendomme og er fortsat i dialog om de sidste opkøb.

Det giver mig en oplevelse af, at projektet i praksis er besluttet på forhånd, og det svækker min tillid til, at høringsprocessen reelt kan få betydning.

8. Kystnærhedszonen, 0-alternativet og alternative placeringer

Jeg bemærker, at det planlagte S-togsværksted ligger i kystnærhedszonen, hvor der stilles skærpede krav til, at placeringen skal begrundes, og at mindre indgribende alternativer reelt skal være undersøgt.

Af miljørapporten fremgår det, at DSB har set på flere mulige placeringer langs S-banen, og at et konkret alternativ i Frederikssund Syd blev fravalgt, blandt andet fordi det lå tæt på et villakvarter. Jeg savner dog en klar og samlet gennemgang af de øvrige alternativer. Det fremgår ikke tydeligt, hvilke placeringer der er undersøgt, eller hvordan de er sammenlignet i forhold til fx landskab, natur, terræn og samlede miljøpåvirkninger. Den viste kortskitse står alene og gør det svært at vurdere, om den valgte placering reelt er den mindst indgribende.

Jeg har også svært ved at følge vurderingen af 0-alternativet. Her antages det, at området alligevel vil blive udviklet med påvirkninger, der "til en vis grad" ligner dem fra værkstedet. Det virker ikke dokumenteret, og efter min opfattelse kan man ikke sidestille almindelig erhvervsudvikling med et stort teknisk anlæg som et S-togsværksted.

Efter min opfattelse lever miljørapporten derfor ikke fuldt ud op til kravet om at redegøre tydeligt for valg af alternativer. Det er særligt vigtigt i denne sag, hvor den valgte placering indebærer store indgreb i landskabet, herunder terrænændringer, fjernelse af diger og påvirkning af både natur og kirkeomgivelser.

Samlet set savner jeg en mere gennemsigtig og dokumenteret gennemgang af alternativerne, før det kan vurderes, om denne placering er den rigtige.

9. Arealforbrug, samfundsøkonomi og proportionalitet

Jeg hæfter mig ved, at et meget stort sammenhængende areal – anslået omkring en tredjedel af erhvervsområdet i Vinge – reserveres til ét enkelt værkstedsanlæg.

Værkstedet forventes at skabe omkring 300 arbejdspladser. Samtidig vil DSB som statslig virksomhed ikke bidrage med selskabsskat til kommunen, men til staten. Det rejser efter min

opfattelse spørgsmålet om, hvor stor den lokale økonomiske gevinst reelt er – særligt når arealet alternativt kunne anvendes til andet erhverv, som i højere grad bidrager til kommunens skatteindtægter.

Jeg savner derfor en vurdering af, om arealet kunne udnyttes bedre – både i forhold til antal arbejdspladser og potentialet for, at flere medarbejdere bosætter sig i kommunen.

På borgermødet blev det desuden oplyst, at DSB vil bidrage til etablering af en landskabsbro i Vinge med 45 mio. kr. Samtidig blev det klart, at dette beløb ikke er tilstrækkeligt til at realisere projektet, og at kommunen selv skal finde resten af finansieringen. For mig fremstår det derfor kun som en delvis gevinst for kommunen.

Samlet set savner jeg en tydeligere vurdering af, om projektets samfundsmæssige værdi står mål med det store arealforbrug samt de landskabelige og naturmæssige indgreb.

10. Planens reelle afgrænsning og karakter

Jeg oplever, at lokalplanen – selvom den formelt er formuleret generelt – i praksis er meget tæt knyttet til det konkrete projekt om et S-togsværksted.

Både formål, indhold og miljøvurdering tager udgangspunkt i én bestemt løsning, og det er svært at se, hvilke andre typer anvendelser der reelt ville kunne rummes inden for planen.

Efter min opfattelse fremstår planen derfor meget snævert afgrænset, og i praksis målrettet én konkret funktion.

Jeg savner i den forbindelse en tydelig redegørelse for, hvilke alternative anvendelser planen reelt muliggør, og hvordan det sikres, at planen ikke alene fungerer som plangrundlag for ét specifikt projekt.

Afslutning

Samlet set efterlader kommuneplantillægget og lokalplansforslaget mig med en række væsentlige bekymringer – både i forhold til skolevejssikkerhed, landskab, arealanvendelse og det manglende beslutningsgrundlag for støj, lys og terræn.

Jeg oplever, at flere forhold ikke er tilstrækkeligt belyst, og at konsekvenserne for eksisterende beboere vest for området ikke er inddraget i tilstrækkelig grad.

Jeg vil derfor opfordre Frederikssund Kommune til at genoverveje planlægningen og sikre et mere gennemsigtigt og gennearbejdet grundlag, hvor både alternativer, lokale konsekvenser og afbødende tiltag er tydeligt beskrevet.

For mig er det afgørende, at der træffes en beslutning på et oplyst grundlag, som i højere grad tager hensyn til både eksisterende beboere, landskabet og de funktioner, der allerede er i området.

Misbrug af Prioritering af kommunens ressourcer

Høringssvar 15

Simon errild

Lundeparken 17, 3600 Frederikssund

20. marts 2026 kl. 07:52

Jeg ønsker oplyst, hvor mange medarbejdere i Frederikssund Kommune der aktuelt arbejder – helt eller delvist – med DSB-værkstedsprojektet i Vinge.

Nu og for 1 år siden.

Herunder:

- Hvor mange årsværk er der samlet brugt på projektet?
- Hvilke afdelinger er involveret?
- Hvor mange timer anvendes der løbende på at behandle DSB's ønsker og krav?

Det er væsentligt for borgerne at få indsigt i, hvor mange ressourcer kommunen prioriterer til dette projekt.

DSB bygning i Vinge påvirker alle boliger langs spor til Frederikssund

Høringssvar 16

(Adressebeskyttet) Stenager 16, 3600 Frederikssund

20. marts 2026 kl. 09:57

Høringssvar til projektet DSB i Vinge.

Jeg og mange andre bor langs banen uden støjværn. Jeg er meget bekymret for de mange x-str tog der vil komme til at køre primært i nattetimerne.

Derfor beder jeg om at der bliver opsat støjværn langs boligområdet ved Stenager. Dette bør indgå i kommunens/ dsb udregning af påvirkning af støj for os private.

Mvh Sanne Worsøe Bach

Hvilken risikoanalyse for kommunens økonomi og ressourcer ligger til grund for så indgribende et projekt?

Høringssvar 17

Michael Tøgersen, Spar Nord
Sydkajen 101, 3600 Frederikssund
20. marts 2026 kl. 15:55

Etablering af et 25000 kvm. anlæg samt 14 km. spor- og køreledningsføring på et areal på 480.000 kvm. tæt op af eksisterende beboelse og planlagt nye boligkvarterer og gennem 8 private ejendomme, som skal eksproprieres. Må man det uden at beregne risikopåvirkningen for en kommune, så det ikke alene baseres på tilfældige byrådders følelser. Hvad er konsekvensen for kommunen, hvis etableringen af Vinge går helt eller delvist i stå? Vi er nogle, der mener, at kommunens fremtidige økonomi og fremtidige velfærdsniveau står og falder med at realisere den af byrådet besluttede offensive bosætningsstrategi, som handler om tiltrækning af tusindvis af nye skatteborgere.

Hvad gør man ved de lodsejere, der får et S-tog i baghaven, hvis ejendomsværdier falder? Hvilke konsekvenser for dyre- og fuglelivet har fældning af 86.000 kvm. fredsskov og 14 km. sporføring og køreledninger? Må en statslig institution anvende bestikkelse og bl.a. give gaver for 45 mio. til en kommune i form af en landsskabsbro, hvilket iflg. det lille flertal af ja-sigere i byrådet har været en af årsagerne til, at de har stemt for projektet? Og nu hvor projektet er i proces, så vil DSB kun finansiere de kr. 45 mio. hvilket har vist sig at dække mellem 50-75% af prisen på landskabsbroen, hvilket er ensbetydende med, at man har sat en i forvejen økonomisk presset kommune i en situation, hvor man skal finde op til kr. 45 mio. i anlægsbudgettet til landskabsbroen, svarende til 25% af det årlige anlægsbudget. det er helt uhørt og tvinger kommunen ud i en omprioritering/udskydelse af borgervendte og helt fundamentale velfærdsopgaver.

Det lille flertal oplyser endvidere, at de har aftalt med DSB, at DSB vil bruge flere skattekroner på at etablere flere foranstaltninger (lyd mm.) end projektet tilsiger, blot for at forbedre forholdene omkring den kommende motorvejs potentielle gener for borgerne. Er det lovligt for en statslig institution at bruge skattekroner på den slags? Og hvad hvis der sker det samme som omkring landskabsbroen, at man kun bygger det 50-75% og efterlader endnu en millionregning til kommunen?

Det lille flertal i byrådet, der har sagt ja til projektet, tror ikke, DSB-projektet har negativ effekt på kommunens drift. Er det lovligt at tillade så indgribende et projekt på tro, uden analyse af konsekvens? Det er jo inkompetent og uansvarlig ledelse at basere drift af kommunen på noget, man blot tror.

Kan man virkelig tillade så indgribende et projekt på et marginalt flertal?

Man har i årevis tiltrukket og ladet uvidende borgere etablere sig i Vinge samt investere i nyopførte ejendomme i millionklassen, og lovet dem etablering af infrastruktur, butiksmiljøer, lækre naturområder, skole og institutioner til børn mm. og intet af det er realiseret her ca. 10 år efter, de første har etableret sig. Er det lovligt at love borgere så meget uden at realisere det?

Lyd er et gennemsnit over en defineret periode. I perioden er der til tider ingen støj, hvilket reducerer det beregnede gennemsnit. Korte voldsomme lyde vægtes derfor marginalt, men kan vække beboere i nærheden af projektet. Det har vi set på KPM's Bro. Er det tilladt med den slags manipulerende beregninger, uden at oplyse om de få meget høje lydbølger, som kan være yderst generende?

Høringssvar

Høringssvar 18

Kresten Ringlebjerg

Oppe-sundbyvej 7, 3600 Sundbylille, Frederikssund

20. marts 2026 kl. 18:13

Se vedhæftet fil

Høringssvar til Lokalplan 179 og Kommuneplantillæg 001

Vedrørende etablering af DSB-værksted i Vinge

Vi fremsender hermed bemærkninger til forslag til Lokalplan 179 og det tilhørende kommuneplantillæg samt miljørapporten for etablering af et DSB-værksted i Vinge.

Etableringen af et DSB-værksted udgør et meget omfattende anlægsprojekt med betydelige konsekvenser for landskab, natur og omgivelser i et område, som samtidig indgår i visionen om Vinge som en by med en stærk grøn og landskabelig profil.

Anlægget vil optage et meget stort areal og indebærer blandt andet etablering af omfattende sporarealer, værkstedsbygninger, tekniske anlæg samt terrænreguleringer. Projektet vil derfor ændre landskabet markant og medfører store indgreb i eksisterende natur- og landskabselementer – herunder ophævelse af fredskov.

Netop derfor er det afgørende, at planlægningen hviler på et grundigt oplyst beslutningsgrundlag, og at de væsentlige miljøforhold er tilstrækkeligt belyst, inden lokalplanen vedtages.

Efter gennemgang af planmaterialet og miljørapporten vurderes det, at der fortsat er en række forhold, hvor grundlaget fremstår utilstrækkeligt belyst.

De væsentligste problemstillinger er efter vores vurdering følgende:

- Flere centrale miljøforhold forventes først afklaret i en senere VVM-proces
- Datagrundlaget for naturundersøgelser fremstår utilstrækkeligt dokumenteret
- Påvirkning af bilag IV-arter og deres levesteder er ikke fuldt belyst
- Ophævelse af fredskov sker uden en klar lokal kompensationsløsning
- Alternative placeringer fremstår utilstrækkeligt behandlet
- Lokalplanen fremstår i praksis projektspecifik

Planlægning på et utilstrækkeligt oplyst grundlag

Det fremgår af planmaterialet og oplysninger fra borgermødet, at en række centrale forhold først afklares i den efterfølgende VVM-proces.

Dette gælder blandt andet:

- Naturkompensation
- Håndtering af bilag IV-arter
- Konkrete afværgetiltag
- Støj og lys
- Terrænregulering

Når disse forhold ikke er afklaret i planfasen, betyder det, at lokalplanen vedtages uden fuldt overblik over projektets miljøpåvirkninger. Dette rejser en væsentlig problemstilling i forhold til miljøvurderingslovens krav om et tilstrækkeligt oplyst beslutningsgrundlag. Samtidig fremstår lokalplanen i praksis som

planlægning for ét konkret projekt. Når en plan i realiteten muliggør et specifikt anlæg, bør de væsentlige konsekvenser være belyst allerede på dette stadie.

Naturundersøgelser og datagrundlag

Det er positivt, at der er gennemført feltundersøgelser i 2025. Det fremgår imidlertid ikke tydeligt, hvilke konkrete data vurderingerne bygger på.

Der mangler blandt andet redegørelse for:

- Antal registreringspunkter
- Tidsmæssig dækning
- Anvendte metoder
- Konkrete observationer

Når datagrundlaget ikke fremlægges transparent, bliver det vanskeligt at vurdere robustheden af konklusionerne. Dette er særligt problematisk i et projekt, hvor eksisterende natur fjernes.

Bilag IV-arter og habitatdirektivet

Der er registreret flagermus og padder i området.

Disse arter er beskyttet efter habitatdirektivets artikel 12, som indebærer, at:

- Yngle- og rasteområder ikke må beskadiges
- Den økologiske funktion skal opretholdes

Miljørapporten fokuserer primært på afværgetiltag i anlægsfasen. Det er derimod ikke tilstrækkeligt belyst, hvordan arternes levesteder opretholdes på lang sigt. Når der er usikkerhed om datagrundlaget, skærpes kravet til dokumentation.

Flagermus og funktionelle levesteder

Selvom der ikke er konstateret kolonier, er der registreret aktivitet. Flagermus er afhængige af landskabsstrukturer som:

- Skovkanter
- Levende hegn
- Vandløb

Fjernelse af disse strukturer kan påvirke arternes funktionelle leveområder. Denne påvirkning er ikke tilstrækkeligt analyseret.

Støjforhold (drift og anlæg)

Der mangler en samlet vurdering af:

- Nat støj
- Rangering
- Tekniske installationer
- Kumulative effekter

Derudover mangler vurdering af støj i anlægsfasen, som er meget væsentlig over en flerårig periode som denne.

Lysforhold (drift og anlæg)

Området vil være kraftigt belyst.

Der mangler vurdering af:

- Lysudbredelse
- Påvirkning af fauna
- Særligt flagermus

Lys i anlægsfasen er ligeledes ikke belyst.

Landskabelig påvirkning

Projektet indebærer omfattende terrænændringer og store bygningsvolumener. Den samlede landskabelige påvirkning – herunder visuelle forhold og sammenhæng – er ikke tilstrækkeligt belyst.

Alternative placeringer

Miljørapporten indeholder ikke en tilstrækkelig redegørelse for realistiske alternativer.

Dette er særligt væsentligt, da projektet indebærer:

- Indgreb i fredskov
- Store landskabsændringer

Fredskov, skovloven og funktionel erstatning

Projektet indebærer ophævelse af fredskov. Efter skovloven er fredskov en særlig beskyttet arealanvendelse.

Det følger af praksis og forvaltningsprincipper, at:

- Ophævelse skal begrundes konkret
- Alternativer skal være undersøgt
- Indgrebet skal være nødvendigt

Hvis der findes realistiske alternativer uden indgreb i fredskov, kan ophævelse være problematisk.

Derudover gælder et centralt princip om at fredskov skal ikke alene erstattes arealmæssigt – men funktionelt.

Erstatningsskov placeret langt fra projektområdet kan ikke opretholde:

- Økologiske funktioner
- Landskabelig sammenhæng
- Lokal rekreativ værdi

På borgermødet blev det oplyst, at erstatningsskov kan placeres uden for lokalområdet eller via statslig pulje. Dette indebærer en reel risiko for, at lokalområdet mister natur uden lokal kompensation.

Lokalplan og aktørneutralitet

Lokalplanen fremstår i praksis målrettet ét konkret projekt. Efter planloven må lokalplaner ikke udformes for én specifik aktør.

Når planen reelt kun muliggør DSB's anlæg, rejser det spørgsmål om:

- Manglende aktørneutralitet
- Sammenblanding af plan og projekt

Sammenhæng med Vinges grønne vision

Vinge er planlagt som en by med en stærk grøn profil. Hvis eksisterende natur fjernes uden lokal og funktionel erstatning, svækkes denne vision væsentligt.

Afsluttende bemærkning og spørgsmål

Projektet er af en størrelse og karakter, der vil få varige konsekvenser for området. Det er derfor afgørende, at beslutningen træffes på et fuldt oplyst grundlag. På den baggrund opfordres byrådet til at forholde sig til følgende:

1. Beslutningsgrundlag

Kan lokalplanen vedtages, når væsentlige miljøforhold først afklares i en senere VVM-proces?

2. Natur og bilag IV-arter

Hvordan sikres det, at påvirkningen af beskyttede arter er tilstrækkeligt belyst allerede i planfasen?

3. Fredskov og alternativer

Er det dokumenteret, at der ikke findes realistiske alternativer til placeringen, som kan undgå indgreb i fredskov?

4. Naturkompensation

Hvordan sikres det, at erstatningsskov etableres lokalt og funktionelt – og ikke blot arealmæssigt?

5. Planlov og aktørneutralitet

Er det tilstrækkeligt dokumenteret, at lokalplanen ikke i praksis er udarbejdet til én konkret aktør?

Janni og Kresten Ringlebjerg

Stiforbindelse/DSB Vinge.

Høringssvar 19

Jan Arnholtz

Roskildevej 184, 3600 Frederikssund

20. marts 2026 kl. 19:32

Se venligst vedhæftet.

Da vores grund kommer til at ligge tæt på en evt.ny stiforbindelse til det det måske kommende DSB værksted,må vi gøre en indsigelse mod dette projekt.

Stien vil uden tvivl give betydelig mere cyklende,løbende og gående trafik til gene for os i vores ellers ugenerte baghave ud mod åben mark. Desuden vil denne øget trafik forringe værdien af vores bolig.

Placeringen af denne stiforbindelse burde være så tæt som muligt langs skinneføringen,da den planlagte også griber ind i natur og skærer igennem glimrende landbrugsjord,som der snart ikke er for meget af i vores nation.

Som jeg læser den nuværende lokalplan,er der et eksisterende forslag til en stiforbindelse som skal begynde ved Oppe Sundby kirke.

Man kunne fristes til at tro at de måske bliver koblet sammen eller hvis den DSB betalte ikke anlægges,så etableres den anden.

Generelt er vi imod DSB værkstedet i Vinge,da det vil give for mange gener for et stort antal mennesker både ved anlæggelse og drift.

Vi har i forvejen meget 'glæde' af støjen fra Frederikssund-vejen når det er vindstille eller vinden er sydlig.Kan næppe forestille mig at støjen bliver mindre med et anlæg af denne størrelse.

Kort sagt : Nej tak til evt,nye cykelstier.

Nej tak til DSB i vinge.

Jan Arnholtz og Pia Kristiansen
Roskildevej 184 Oppe Sundby
3600 Frederikssund.

Indsigelse mod lokalplan 179 og kommuneplantillæg 001 - S-togsværksted ved Haldor Topsøe Park i Vinge

Høringssvar 20

Laila Thorn

Gl. Slangerupvej 11, 3600 Frederikssund

20. marts 2026 kl. 20:25

Til: Frederikssund Kommune, Plan og Udvikling (Planteamet)

E-mail: planteamet@frederikssund.dk

Fra: Laila Thorn

Dato: 20.03.2026

Emne: Indsigelse mod Lokalplan 179 og Kommuneplantillæg 001 til Kommuneplan 2025–2037 samt tilhørende Miljøvurderingsrapport (VVM)

Under henvisning til offentlig høring af forslag til Lokalplan 179 for S-togsværksted ved Haldor Topsøe Park i Vinge, Kommuneplantillæg 001 til Kommuneplan 2025–2037 og den tilhørende VVM-baserede miljøvurdering fremsættes hermed en formel indsigelse.

Indsigelsen bygger på planmæssige, miljømæssige og retlige forhold, herunder hensyn til landskab, naturbeskyttelse, hydrologi, kumulative effekter samt miljørapportens tilstrækkelighed og gennemsigtighed, jf. Planloven, Miljøvurderingsloven og EU's Habitatdirektiv.

Dokumenter, der henvises til:

- Lokalplan 179 for S-togsværksted ved Haldor Topsøe Park i Vinge (offentliggjort 26. januar 2026, Frederikssund Kommune)
 - Kommuneplantillæg 001 til Kommuneplan 2025–2037 (offentliggjort 26. januar 2026)
 - Miljøvurderingsrapport for Lokalplan 179 og Kommuneplantillæg 001 (VVM), godkendt af Frederikssund Byråd 17. december 2025, offentliggjort 26. januar 2026. Rapporten omfatter vurderinger af biologisk mangfoldighed, hydrologi, landskab, støj og lys samt kumulative effekter.
1. Habitat og natur
- Miljøvurderingsrapporten redegør overordnet for biologisk mangfoldighed og naturforhold, men det fremgår ikke klart, om der er gennemført systematiske feltundersøgelser for bilag IV-arter i relevante sæsoner og efter anerkendte metodiske standarder.
 - Fraværet af præcis dokumentation for metoder, tidsperioder og artsgrupper svækker vurderingsgrundlaget og gør det vanskeligt at efterprøve konklusionerne om påvirkning af

beskyttede arter og levesteder.

- På det foreliggende grundlag fremstår det ikke tilstrækkeligt dokumenteret, at påvirkningen af bilag IV-arter og beskyttede naturinteresser er fuldt belyst.

Juridisk henvisning: Habitatdirektivet (92/43/EØF); Miljøvurderingsloven § 7; Planloven §§ 11a og 15.

2. Kumulative effekter

- Miljøvurderingen behandler miljøtemaer enkeltvis, men der foreligger ikke en tilstrækkeligt konkret og samlet analyse af projektets kumulative effekter i sammenhæng med øvrig eksisterende og planlagt byudvikling i Vinge.
- Uden eksplicit vurdering af samspillet mellem infrastrukturanlæg, bebyggelse, støj, lys, trafik og hydrologi er det ikke muligt at vurdere den reelle samlede miljøpåvirkning.
- Dette er særligt væsentligt i et område under betydelig transformation.

Juridisk henvisning: Miljøvurderingsloven §§ 3 og 7; VVM-principper; EU-retlig praksis om kumulative effekter.

3. Terrænregulering

- Lokalplanområdet er karakteriseret ved markant kuperet terræn med niveauforskelle op til ca. 15 m. Terrænforholdene indikerer, at området ikke naturligt er egnet til et jernbaneværksted med tilhørende sporinfrastruktur, som normalt kræver store, plane arealer af tekniske, driftsmæssige og sikkerhedsmæssige årsager.
- Projektet forudsætter omfattende terrænmanipulation, hvilket udgør en væsentlig landskabelig og miljømæssig påvirkning.
- Lokalplan og miljørapport viser, at jordopfyldning/udgravning kan være op til 8 m (Lokalplan 179 §6; miljørapportens kapitel om landskab og terræn).
- Mindre indgribende alternativer, såsom fladere områder eller anden placering, er ikke tilstrækkeligt belyst.

Juridisk henvisning: Planloven §§11a, 15; Miljøvurderingsloven; VVM-principper.

4. Landskabskarakter

- Planlagte terrænenheder og anlæggets skala indebærer væsentlige, langvarige og i praksis irreversible ændringer af landskabets karakter og rumlige struktur.
- Miljørapportens landskabsanalyse fremstår overordnet og uden tilstrækkelig visualisering af langsigtede konsekvenser, herunder set fra omkringliggende rekreative områder og fremtidige byområder.
- Der mangler en detaljeret vurdering af landskabets sårbarhed og projektets visuelle dominans.

Juridisk henvisning: Planloven § 11a; Kommuneplanens retningslinjer; Miljøvurderingsloven.

5. Bebyggelsens omfang og placering

- Lokalplanen muliggør bebyggelse og tekniske anlæg af betydeligt omfang, hvilket – sammenholdt med omfattende terrænreguleringer – medfører markante fysiske indgreb.

- Det fremgår ikke tydeligt, at alternative disponeringer eller skala-tilpasninger med lavere miljøpåvirkning er undersøgt tilstrækkeligt.

- Dette er væsentligt i vurderingen af planens nødvendighed og proportionalitet.

Juridisk henvisning: Planloven §§ 11a og 15; Miljøvurderingsloven.

6. Vand og hydrologi

Lokalplan 179 fastslår, at området har terrænnært grundvand (0,5–2 m under terræn), hvilket kan kræve midlertidige grundvandssænkninger i anlægsfasen. Lokalplanen stiller krav om tilladelse og dispensation ved oppumpning af større mængder grundvand og i nærheden af vandindvindingsboringer.

Miljørapporten redegør ikke tilstrækkeligt for de hydrologiske konsekvenser af terrænændringer og grundvandssænkninger, herunder:

- Risiko for ændringer i naturlige afstrømningsmønstre, dræn og grundvandsforekomster (terrænnært og dybt).

- Afledte effekter på vandbalance, tilstødende naturområder og risiko for forurening ved udledning af oppumpet grundvand eller permanente dræninger.

- Potentiel påvirkning af bilag IV-arters levesteder i vådområder og terrænnære grundvandsområder, hvilket vurderes som en mangel i forhold til Habitatdirektivets krav.

Fraværet af dokumenterede hydrauliske analyser og følsomhedsvurderinger betyder, at konsekvenserne for vandbalance, dræn og natur ikke er tilstrækkeligt belyst.

Juridisk henvisning: Miljøvurderingsloven §§ 3 og 7; Planloven § 11a; Habitatdirektivet (92/43/EØF).

7. Støj og lysforurening

- Vurderingen af støj- og lysforhold fremstår generel og uden tilstrækkelig konkretisering af natdriftens samlede miljøpåvirkning.

- Dokumentation for worst-case-scenarier, spredningseffekter og påvirkning af nærliggende rekreative områder og fremtidig byudvikling mangler.

- Dette er væsentligt i forhold til både miljøkvalitet og planlægningsmæssig sameksistens.

Juridisk henvisning: Miljøbeskyttelsesloven; Miljøvurderingsloven; Planloven § 11a.

8. Alternativer

- Miljørapportens behandling af alternativer, herunder 0-alternativet og alternative placeringer, fremstår summarisk.

- Der foreligger ikke en tilstrækkeligt systematisk og dokumenteret sammenligning af realistiske og teknisk gennemførlige alternativer.

- Dette svækker miljøvurderingens beslutningsgrundlag.

Juridisk henvisning: Miljøvurderingsloven § 7; VVM-principper.

9. Procesfejl / gennemsigtighed

For at sikre offentlighedens mulighed for efterprøvelse af miljøvurderingens faglige grundlag bør

kommunen sikre fuld gennemsigtighed omkring rapportens datagrundlag, herunder:

- Dokumentation for feltundersøgelser, metoder og tidsperioder.
- Hydrologiske modeller og beregningsforudsætninger.
- Kumulative analyser og scenarier.

Et utilstrækkeligt oplysningsgrundlag kan efter forvaltningsretlig praksis udgøre en væsentlig retlig mangel.

Juridisk henvisning: Miljøvurderingsloven § 7; forvaltningsretlige principper om oplysningsgrundlag.

10. Brud på rækkefølge i planlægningen

- Såfremt udbygningsaftaler eller andre bindende dispositioner reelt fastlægger projektets gennemførelse før planprocessens afslutning, kan dette rejse spørgsmål om planlægningens saglighed og lovmedholdelighed.

Juridisk henvisning: Planloven; almindelige forvaltningsretlige principper.

På baggrund af ovenstående anmodes kommunen om:

1. Supplerende og dokumenterede arts- og naturundersøgelser, herunder bilag IV-arter.
2. Fornytt vurdering af terrænregulering og lokaliseringalternativer.
3. En samlet analyse af kumulative effekter.
4. Fuld gennemsigtighed i miljørapportens datagrundlag.
5. Genovervejelse af planlægningsgrundlaget.

Det vurderes samlet, at planlægningen og miljøvurderingen på flere centrale punkter ikke hviler på et tilstrækkeligt dokumenteret og gennemsigtigt grundlag.

Indsigelse mod lokalplan 179 og kommuneplantillæg 001 - S-togsværksted ved Haldor Topsøe Park i Vinge

Høringssvar 21

Henrik Pantmann Nielsen og Ingelise Nielsen

Stationsvænget 11, 3600 Frederikssund

20. marts 2026 kl. 21:46

Indsigelse mod Lokalplan 179 - S-togværksted ved Haldor Topsøe Park, Vinge

Til: Frederikssund Kommune, Plan og Udvikling (Planteamet)

E-mail: planteamet@frederikssund.dk

Fra: Henrik Pantmann Nielsen og Ingelise Nielsen

Dato: 20.03.2026

Vi indsender hermed indsigelse mod lokalplan 179, da planen efter vores vurdering strider mod grundlæggende planretlige principper og indebærer risiko for overtrædelse af natur- og miljøbeskyttelsesregler.

Indsigelsen vedrører særligt:

- Fravigelse af rækkefølgeplanlægning i Kommuneplan 2024
- Risiko for påvirkning af beskyttede arter (Habitatdirektivets bilag IV)
- Indgreb i sø og hydrologi
- Fældning af fredskov
- Omfattende terrænregulering og grundvandssænkning

1. Rækkefølgeplanlægning – Planlovens systematik

Efter Planloven (lov om planlægning) skal kommuneplanens rammer og rækkefølge fastlægge den overordnende og langsigtede arealudvikling.

- Sikre sammenhæng mellem byudvikling og infrastruktur
- Forbygge usammenhængende arealudnyttelse
- Skabe forudsigelighed og ligebehandling

Når Lokalplan 179 frigiver et område, som ifølge Kommuneplan 2024 først skulle tages i brug efter 2032-2037, er der tale om en væsentlig planmæssig fravigelse.

En sådan fravigelse kræver en saglig og fyldestgørende planmæssig begrundelse.

Manglende overholdelse af rækkefølgeplanlægningen kan medføre:

- Retlig usikkerhed

- Risiko for spekulation i køb og salg af grunde
- Svækkelse af planlægningens legitimitet og borgernes tillid
- Risiko for, at økonomiske hensyn fortrænger fastlagte planprincipper

Dette bør belyses eksplicit og dokumenteres i planmaterialet.

2. Miljøvurdering – Lov om miljøvurdering af planer og programmer

Efter Lov om miljøvurdering af planer og programmer og konkrete projekter skal en plan ikke vedtages, hvis den kan medføre væsentlig negativ indvirkning på miljøet uden tilstrækkelig afværge og dokumentation.

Lokalplanen indebærer:

- Midlertidig grundvandssænkning
- Terrænregulering
- Indgreb i hydrologisk følsomt område

Der bør foreligge dokumentation for, at:

- Grundvandsændringer påvirker ikke søens økologiske funktion
- Der ikke sker varig ændring af den hydrologiske balance
- Der ikke opstår sætninger eller langvarige jordbundsændringer

Hvis dette ikke er fuldt belyst, kan planen være utilstrækkeligt miljøvurderet.

3. Habitatdirektivet og bilag IV-arter

Ifølge EU's habitatdirektiv (92/43/EØF), implementeret i dansk ret gennem naturbeskyttelseslovgivningen, må yngle- og rastområder for bilag IV-arter ikke beskadiges eller ødelægges.

I områder forekommer:

- Padder (herunder salamandre)
- Tudser og frøer
- Flagermus (trælevende arter i fredskoven)

Beskyttelsen gælder uanset om området er Natura 2000- område eller ej.

Hvis grundvandssænkning, fældning af skov eller terrænændringer forringer den økologiske funktionalitet af yngle- og rastområder, vil projektet kunne være i strid med habitatbeskyttelsen.

Kommunen har pligt til at sikre, at lokalplanen ikke muliggør overtrædelse af denne beskyttelse.

4. Fredskov – Skovlovens formål

Fredskov er underlagt Skovloven, hvis formål bl.a. er at:

- Bevare og forbedre skovens biologiske mangfoldighed
- Beskytte skovens landskabelige værdi
- Sikre kontinuitet

Fældning af 25 år gammel fredskov indebærer tab af etableret økologisk struktur.

Kompensationsplantning kan ikke på kort eller mellemlang sigt erstatte eksisterende skovøkologi.

5. Terrænregulering og landsskabsbeskyttelse

Omfattende terrænregulering kan:

- Forringe landskabets kulturhistoriske træk
- Ændre naturlige terrænformer
- Påvirke hydrologiske forhold

Planlovens formål omfatter også beskyttelse af landskabelige værdier.

Når terrænregulering sker i kombination med grundvandssænkning, forstærkes risikoen for varige ændringer.

Lokalplan 179 rejser følgende retlige problemstillinger:

- Fravigelse af kommuneplanens rækkefølge uden tilstrækkelig begrundelse
- Risiko for utilstrækkelig miljøvurdering
- Risiko for overtrædelse af habitatdirektivets beskyttelse af bilag IV-arter
- Tab af fredskov
- Betydelig landskabelig forringelse

Den samlede påvirkning er væsentlig og bør føre til:

- Enten væsentlig revision af planen
- Eller genovervejelse af projektets placering

Vi anmoder om at:

1. Rækkefølgeplanlægningen respekteres eller ændres gennem konkret kommuneplantillæg med fyldestgørende begrundelse.
2. Der gennemføres en supplerende og uafhængig miljøfaglig vurdering af grundvand og bilag IV-arter.
3. Terrænregulering og skovfældning revurderes.
4. Alternativ placering undersøges.

Indsigelse mod lokalplan 179 og kommuneplantillæg 001 - S-togsværksted ved Haldor Topsøe Park i Vinge

Høringssvar 22

Anne-Sofie Thorn

Lærkevej 1B, 2.4, 3600 Frederikssund

20. marts 2026 kl. 21:49

Indsigelse mod lokalplan 179 – S-togsværksted ved Haldor Topsøe Park, Vinge

Til: Frederikssund Kommune, Plan og Udvikling

E-mail: planteamet@frederikssund.dk

Fra: Anne-Sofie Thorn

Dato: 20.03.2026

Jeg fremsender hermed indsigelse mod lokalplan 179, da planen efter min vurdering og indebærer væsentlige miljømæssige, landskabelige og planretlige problemer.

Indsigelsen vedrører særligt:

- Overskridelse af rækkefølgeplanlægningen i Kommuneplan 2024
- Risiko for grundvandssænkning og påvirkning af sø
- Fældning af 25 år gammel fredskov
- Ødelæggelse af levesteder for beskyttede arter (herunder flagermus, padder m.fl.)
- Omfattende terrænregulering og landsskabsforringelse

1. Rækkefølgeplanlægning og planmæssig integritet

Ifølge Kommuneplan 2024 var området ikke planlagt til ibrugtagning før 2032-2037. Lokalplan 179 sætter området i spil væsentligt tidligere.

Rækkefølgeplanlægningen er et centralt redskab i planloven og skal sikre:

- Sammenhæng mellem byudvikling og infrastruktur
- Forudsigelighed og gennemsigtighed
- Lige vilkår for grundejere
- Miljømæssig og økonomisk ansvarlig planlægning

Når et område frigives før den fastlagte rækkefølge, skaber det:

- Risiko for spekulation i køb og salg af grunde
- Øget usikkerhed om planlægningens stabilitet
- Svækket tillid til den demokratiske planproces

- Risiko for at økonomiske interesser prioriteres over natur- og miljøhensyn

Selv uden konkrete uregelmæssigheder er det afgørende, at planlægningen fremstår konsekvent og sagligt begrundet. Denne fravigelse er ikke tilstrækkeligt dokumenteret eller planmæssigt begrundet.

2. Grundvand og hydrologi

Projektet forudsætter midlertidig grundvandssænkning i byggeperioden.

Dette kan medføre:

- Sænkning af vandstanden i områdets sø
- Tørkeskader på omkringliggende natur
- Ændret jordkemi og iltning af organiske jordlag
- Risiko for sætninger i ler- og lavbundjord
- Langvarige ændringer i den lokale hydrologiske balance

Selv midlertidige indgreb i grundvands-niveau kan have permanente konsekvenser for sårbare økosystemer.

3. Sø og beskyttede arter

Den sø, der er omfattet af projektområdet, fungerer som levested for:

- Padder og tudser
- Vandsalamandre
- Frøer
- Insekter og fugle

Flere af disse arter er omfattet af habitatdirektivets bilag IV (Paragraf IV-arter), som kræver streng beskyttelse af yngle- og rasteområder.

En sænkning af grundvand eller ændring i hydrologi kan:

- Ødelægge yngleområder
- Fragmentere levesteder
- Reducere biodiversiteten permanent

Ifølge naturbeskyttelsesretlige principper må projekter ikke gennemføres, hvis de forringer beskyttede arters økologiske funktionalitet.

4. Fældning af fredskov

Lokalplanen indebærer fældning af ca. 25 år gammel fredskov.

Fredskov har ikke kun rekreativ værdi, men også:

- Funktion som levested for flagermus (trælevende arter)
- Kulstofbinding og klimafunktion
- Stabilisering af jordbund og vandbalance
- Biodiversitetsmæssig kontinuitet

Nyplantning kan ikke erstatte en eksisterende skovøkologi inden for overskuelig tid.

5. Terrænregulering og landskabsforringelse

Planen åbner mulig for omfattende terrænregulering (§8.1).

Dette medfører:

- Omdannelse af kulturpræget landskab til et teknisk infrastrukturelandskab
- Risiko for ødelæggelse af historiske diger og landskabstræk
- Kunstig nivellering og opfyldning
- Jordflytning, som i sig selv er klimabelastende og kan indebære risiko for tilført forurenet jord

Områdets herlighedsværdi og landskabelige kvalitet reduceres markant.

Lokalplan 179 indebærer:

- Fravigelse af rækkefølgeplanlægningen
- Risiko for spekulation og svækket planmæssig legitimitet
- Betydelig påvirkning af grundvand
- Foringelse af en beskyttet sø
- Tab af fredskov
- Risiko for påvirkning af Paragraf IV-arter
- Permanent landskabsændring

Den samlede miljømæssige og planretlige belastning er væsentlig.

Jeg anmoder derfor om at:

1. Lokalplanen revideres grundlæggende.
2. Rækkefølgeplanlægningen respekteres.
3. Grundvand, sø og fredskov sikres mod indgreb.
4. Terrænregulering begrænses.
5. Alternativ placering undersøges i mindre sårbart område.

Svar på høring om DSB værksted

Høringssvar 23

Betina Schiønning

Kornvænget 221, 3600 Frederikssund

21. marts 2026 kl. 10:39

Kære kommune,

Jeg vil hermed fremkomme med mit korte svar på jeres høring som borger i Frederikssund.

Jeg mener, at I bør overveje meget nøje, om det er en god idé for kommunen at tage imod dette værksted. Vi er på vej mod en bedre udvikling, der har potentiale til at gøre Frederikssund til en mere attraktiv by.

Et ja tak til DSB vil være udtryk for, at vi ikke tror på et bedre Frederikssund. Et udtryk for, at vi stadig tror, at vi er så uattraktive, at ingen gider os andre end byggerier som dette.

Det er at narre folk at forsøge at bilde os ind, at det ikke vil larme og skæmme området. Det vil selvfølgelig larme og genere. Der skal også bygges motorvej i området, og det kommer også til at larme og forstyrre.

Jeg synes simpelthen ikke, at nogen har fremlagt argumenter, der på nogen måde støtter, at værkstedet vil være en fordel for vores kommune. Arbejdspladser? Det er vist det eneste og betaler de skat i kommunen - næppe.

Og hvad angår DSB som samarbejdspartner. Der har ikke være noget som helst, der tyder på, at de har forståelse for, at de skal bidrage positivt. Intet hurtigt tog, ingen bro alligevel. De virker ærlig talt ret arrogante og det synes jeg vitterligt er en uheldig adfærd, når man kommer med hatten i hånden.

Jeg synes som sagt ikke, at det er en positiv ting for hverken kommunen eller udviklingen af kommunen. Det er uambitiøst at lade sådan et værksted bygge så centralt mellem Vinge og Frederikssund by. Det synes at være et udtryk for, at man ikke har håb og tanker om at få en bedre kommune med bedre muligheder end sådan et skæmmende og larmende værksted.

Det er egentlig det værste, at man ikke som borger får indtrykket, at I tror på, at vi kan få en mega fed kommune, der har gode tilbud, passer på vores smukke natur og satser på tilflytning af ressourcestærke borgere. De kommer altså ikke (tværtimod) ved bygning af sådan et værksted.

Bh

Betina

Nej tak til DSB værksted

Høringssvar 24

Susan Hjort

Gyldenstens Vænge 94, 3600 Frederikssund

21. marts 2026 kl. 11:52

Jeg ønsker ikke DSB værksted i kommunen, da det er grimt, og der er larm og lys døgndrift. Mener området kunne bruges meget bedre på flere virksomheder. DSB skal jo heller ikke betale skat til kommunen og arbejdskraft til vedligeholdelse bliver et udenlandsk firma, så jeg kan ikke se noget positivt for kommunen med dette værksted.

Støj

Høringssvar 25

Tage S. Rasmussen, Fjordlandslisten

Ingridvej 13, 3550 Slangerup

21. marts 2026 kl. 20:14

Jeg indsender hermed høringssvar vedr. støj, da planmaterialet indeholder en væsentlig håndhævelsesmæssig svaghed.

- Lokalplanens redegørelse anfører, at motorvejsafskærmningen vil efterlade Vinge mindre støjbelastet end jordvold, men dette er ikke gjort bindende i lokalplanens bestemmelser (der kræver primært grænseoverholdelse ved lokalplangrænsen).

- Partnerskabsaftalen angiver et konkret benchmark

Støjen efter projektet skal være mindre end ved den oprindeligt planlagte 12 m støjvold, men der mangler en offentlig reference beregning for "12 m støjvold" til efterprøvning.

- Miljørapportens Tabel 7-10 viser, at forskelle mellem scenarier typisk er under 1 dB, og rapporten beskriver selv, at 1 dB ikke er hørbart, mens 3 dB først er tydeligt hørbart. Dermed er "(meget) bedre" ikke dokumenteret.

- Virksomhedsstøj: beregningspunkt ved vaskehal ligger på støjgrænsen om natten i scenarie 1 (nul robusthed).

- §9.5 åbner for, at motorvejsstøjdæmpning kan afvente motorvejsprojektet, hvilket udhuler håndhævelsen og kan udskyde løftet i praksis.

- Der bør stilles krav om samlet dokumentation (motorvej + værksted + relevante drifts-/sporaktiviteter) og en offentlig anlægsstøjplan.

- Jeg foreslår, at kommunen indarbejder et bindende benchmark krav (ny §8.6.10) inkl. dB mod reference scenariet "12 m støjvold", samt offentliggørelse af de COWI-notater, der henvises til. Se venligst det fulde høringssvar i vedhæftet dokument for detaljer og konkrete forslag til planbestemmelser.

Høringssvar angående støj til lokalplan 179 og kommuneplantillæg 001 for S-togsværksted ved Haldor Topsøe Park i Vinge og tilhørende miljøvurdering

Miljørapporten oplyser, at alle specifikke støjkloder endnu ikke kendes i detaljer, og at vurderingen derfor delvist tager udgangspunkt i databaseværdier/erfaringsdata fra andre værksteder m.v. Det øger behovet for, at planmaterialets centrale støjlofter gøres målbare og håndhævelige i lokalplanens bindende bestemmelser.

1) Motorvejstøj: Lokalplanen bruger "mindre end jordvold" i redegørelsen – men det er ikke bindende

Lokalplanens redegørelse (indledning/beliggighed) anfører eksplicit, at støjafskærmningen for den kommende motorvej vil efterlade boligområderne i Vinge mindre støjbelastede end den tidligere løsning med en jordvold.

Samtidig forpligter partnerskabsaftalen DSB til et konkret benchmark, da støjbelastningen efter projektet skal være mindre end støjbelastningen ville være ved den oprindeligt planlagte 12 m støjvold.

Dette benchmark er imidlertid ikke omsat til et målbart og bindende krav i lokalplanens bestemmelser, der i praksis alene kræver grænseoverholdelse ved lokalplangrænsen mod øst (§8.6.4).

Miljørapporten viser scenarie 1–3 (6 m / 8 m / 12 m kombi), hvor støjgrænser overholdes, men Tabel 7-10 viser, at forskellene mellem scenarierne typisk er under 1 dB (fx RE-1: 56,7 vs 56,1 vs 56,5). Miljørapporten angiver selv, at 1 dB i praksis ikke er hørbart, mens 3 dB først er tydeligt hørbart.

Der foreligger heller ikke en offentliggjort reference-tabel for "12 m støjvold"-scenariet med samme beregningspunkter/forudsætninger, som gør det muligt at efterprøve partnerskabsaftalens benchmark og sikre robusthed.

Konsekvens: Planmaterialet indeholder et internt inkonsistensproblem: Lokalplanen bruger "mindre end jordvold" i redegørelsen, men uden et bindende performancekrav kan udsagnet ikke håndhæves. Kommunen bør derfor enten (a) omsætte benchmark/"bedre end jordvold" til bindende krav, eller (b)

fjerne/nedtone udsagnene i lokalplan/miljørapport, da de ellers fremstår som ikke-efterprøvelige salgsudsagn.

2) Virksomhedsstøj: Manglende robusthed (nul-margen)

Planmaterialet viser, at beregningspunkt 2 ved vaskehallen i natperioden i scenarie 1 ligger lige præcis på støjgrænsen, hvilket indebærer nul robusthed.

3) Afgrænsning og kumulative forhold: kræver samlet dokumentation

Partnerskabsaftalen angiver, at endelig opgørelse af støjpåvirkning og akkumuleret støj fra kommende motorvej indgår i MKV før byggetilladelse.

Miljørapporten afgrænser samtidig støj fra til- og frakørselsspor som strækningsstøj og undtager den fra virksomhedsstøjen, med vurderingen af ubetydelig påvirkning ift. strækningsstøj. Desuden fremgår det, at vejtrafikstøj og virksomhedsstøj vurderes separat, og at målinger i praksis vil indeholde begge typer støj simultant.

Det understreger behovet for, at kommunen sikrer klare krav til samlet dokumentation af støjbilledet (motorvej + værksted + relevante spor-/driftsaktiviteter) samt tydelige forudsætninger og driftsprofiler.

4) Tids- og håndhævelsesrisiko: §9.5 åbner for udskydelse

"Etablering af støjdæmpende foranstaltninger for trafikstøj fra kommende motorvej kan kun afvente motorvejsprojektet, hvis der samtidig etableres midlertidige støjdæmpende foranstaltninger, der opfylder benchmark kravet som formuleret i forslag til nyt punkt i §8.6.10. Ny bebyggelse må ikke tages i brug før dette er dokumenteret ved beregning."

5) Anlægsstøj

Miljørapporten henviser til kommunens forskrift, men konkrete beregninger kan først udføres senere, når anlægsfasen er planlagt. Derfor bør der stilles krav om en offentlig anlægsstøjplan (arbejdstider, særligt støjende aktiviteter, varsling, kontaktpunkt og dokumentation).

Konkrete ændringsforslag (bindende krav)

Jeg anbefaler, at kommunen indarbejder følgende som bindende krav (bestemmelser eller bindende bilag) og sikrer dem i aftalegrundlaget:

1. Benchmark-krav mod 12 m støjvold (partnerskabsaftalen §8.2):

Offentliggør referenceberegning for 12 m støjvold og dokumentér Δ dB mod reference for RE-1–RE-7.

2. Konsekvens af "gerne"-formuleringen:

Miljørapporten siger, at afskærmningen "skal gerne" være bedre end støjvolden. Hvis kommunen fastholder budskabet, skal det gøres bindende, og der må som minimum kunne dokumenteres en forbedring på 3 dB ift. referencescenariet "12 m støjvold" som angivet i partnerskabsaftalen.

3. Dokumentationspakke:

Miljørapporten henviser til COWI-støjrapporter/notater (bl.a. 20.03.2025 og 29.08.2025 samt samlet støjnotat). De bør offentliggøres som del af høringsgrundlaget eller som bindende bilag. Hvis notaterne ikke fremlægges, bør kommunen ikke fastholde udsagn om "bedre end jordvold/12 m", da det ikke kan efterprøves.

4. Robusthedsmargin virksomhedsstøj:

Krav om margin (fx 1–2 dB) i kritiske natpunkter, da planmaterialet selv viser "lige på grænsen" ved vaskehallen.

5. Håndhævelse/Fall back:

Hvis benchmark ikke opfyldes, skal der udløses bindende krav om afhjælpning (forhøjelse/forlængelse/absorberende løsning/supplerende afskærmning/facadetiltag) finansieret af bygherre, og ibrugtagning må ikke ske, før afhjælpning er gennemført og dokumenteret.

6. §9.5-hullet:

Undtagelsen om at motorvejsstøjdæmpning kan afvente motorvejsprojektet bør fjernes eller erstattes af krav om midlertidig løsning + trigger/deadline.

Konklusion: Der er dokumentation for grænseoverholdelse i udvalgte scenarier, men ikke et efterprøvet og bindende grundlag for løftet om "(meget) bedre" støjdæmpning end 12 m støjvold/jordvold. Lokalplanen bør derfor strammes, så løftet omsættes til målbare krav med klar kontrol, tidsmæssig sikkerhed og afhjælpning ved manglende opfyldelse.

Forslag til ny bestemmelse i Lokalplan 179: §8.6.10

§ 8.6.10 Benchmark og dokumentation for motorvejstrafikstøj ("12 m støjvold")

1. Støjafskærmning mod den kommende motorvej skal udformes, så den beregnede vejtrafikstøj (Lden) ved lokalplangrænsen mod øst ikke alene overholder Miljøstyrelsens vejledende støjgrænseværdier, jf. §8.6.4, men tillige opfylder et benchmark i forhold til referencescenariet "12 m støjvold".
2. Benchmark forstås som, at den beregnede vejtrafikstøj (Lden) i beregningspunkterne RE-1 – RE-7 (jf. miljørapportens beregningspunkter) skal være mindst 3 dB lavere end den beregnede vejtrafikstøj (Lden) for referencescenariet "12 m støjvold", beregnet på samme metode, samme beregningspunkter og samme forudsætninger.
3. Referencescenariet "12 m støjvold" skal svare til den oprindeligt planlagte støjvold på 12 m, som anvendes som benchmark i partnerskabsaftalen (jf. partnerskabsaftalens §8.2).
4. Dokumentation for opfyldelse af stk. 1–3 skal foreligge som en samlet støjberegningsrapport og godkendes af Frederikssund Kommune inden udstedelse af byggetilladelse.

5. Hvis beregninger viser, at benchmark ikke kan opfyldes med den projekterede løsning, skal der projekteres og etableres supplerende støjdæpende foranstaltninger på bygherres regning, indtil benchmark er opfyldt.

Lysforurening

Høringssvar 26

Tage S. Rasmussen, Fjordlandslisten

Ingridvej 13, 3550 Slangerup

21. marts 2026 kl. 23:17

Jeg indsender hermed et kort resumé af mine bemærkninger om lysforurening i forbindelse med forslag til lokalplan 179 og kommuneplantillæg 001 for S-togsværksted ved Haldor Topsøe Park i Vinge. Det fulde, uddybende høringssvar er vedhæftet som bilag.

Mit hovedsynspunkt er, at planmaterialet og miljørapporten ikke giver et tilstrækkeligt robust grundlag for at konkludere, at påvirkningen fra lys er ubetydelig. Miljørapporten beskriver selv et omfattende belysningsanlæg med 8-10 meter høje lysmaster, arbejdsbelysning over et meget stort areal, risiko for lyssmog over lange afstande, følsomme naboområder samt mulighed for kumulative virkninger i takt med byudviklingen i Vinge. Alligevel vurderes påvirkningen samlet som ubetydelig.

Jeg er opmærksom på, at planmaterialet allerede indeholder bestemmelser om retningsbestemt, afskærmet og nedadvendt belysning. Efter min opfattelse er dette dog ikke tilstrækkeligt i et projekt af denne størrelse, når miljørapporten samtidig beskriver et langstrakt arbejdsbelysningsanlæg på over 500 meter med potentiel synlighed og påvirkning over lange afstande.

Jeg finder desuden, at beslutningsgrundlaget er mangelfuldt, fordi der efter det foreliggende materiale ikke er fremlagt egentlige natvisualiseringer af anlæggets lysvirkning. De fremlagte visualiseringer viser anlæggets volumen og landskabelige synlighed, men ikke den natlige lysoplevelse, blænding, horisontlys eller lyssmog.

Jeg opfordrer derfor til, at lokalplanen suppleres med mere præcise og bindende krav om:

- Målbare grænser for lysgener, blænding, vertikal belysning og spildlys
- Slukning eller væsentlig dæmpning af ikke-nødvendigt lys uden for aktiv drift
- En samlet belysningsplan med lysberegninger og dokumentation før ibrugtagning
- Natvisualiseringer fra relevante standpunkter
- Kontrolmålinger ved idriftsættelse og krav om korrigerende foranstaltninger ved overskridelser.

Det fulde høringssvar uddyber begrundelserne og de konkrete forslag til ændringer.

Høringssvar angående lysforurening til lokalplan 179 og kommuneplantillæg 001 for S-togsværksted ved Haldor Topsøe Park i Vinge og tilhørende miljøvurdering

Jeg indsender hermed høringssvar med fokus på lysforurening.

Mit hovedsynspunkt er, at planmaterialet og miljørapporten ikke giver et tilstrækkeligt robust grundlag for at konkludere, at påvirkningen fra lys er ubetydelig. Tværtimod beskriver miljørapporten selv et omfattende belysningsanlæg med 8-10 meter høje lysmaster, arbejdsbelysning over et meget stort areal, risiko for lyssmog over lange afstande, følsomme naboområder samt mulighed for kumulative virkninger i takt med byudviklingen i Vinge. Når disse forhold samtidig vurderes som ubetydelige, uden at der er fremlagt natvisualiseringer eller fastsat tilstrækkeligt præcise og målbare lokalplanbestemmelser, er grundlaget efter min opfattelse utilstrækkeligt.

Jeg anmoder derfor om, at lokalplanen skærpes med mere konkrete, bindende og kontrollerbare krav til anlæggets belysning.

1. Der er allerede lysbestemmelser i planmaterialet – men de er ikke tilstrækkelige

Jeg er opmærksom på, at planmaterialet allerede indeholder bestemmelser om, at arbejdsbelysning skal være retningsbestemt og højst 8 meter over terræn, samt at øvrig belysning på ubebyggede arealer skal være afskærmet, nedadvendt og højst 3,5 meter over terræn. Det er imidlertid efter min opfattelse ikke tilstrækkeligt i et projekt af denne størrelse og karakter.

Miljørapporten beskriver samtidig, at der etableres arbejdsbelysning med 8-10 meter høje lysmaster for at sikre belysning i aften- og nattetimerne, at alle mellemrum langs opstillingssporene anbefales belyst jævnt i hele projektområdet, og at arbejdsbelysningen dækker hele delområde 1 og kan strække sig over mere end 500 meter langs værkstedets opstillingsspor. Det er således ikke tale om en helt begrænset eller punktvise lysanvendelse, men om et langstrakt og samlet arbejdsbelysningsanlæg.

Når et belyst område er så stort, anfører miljørapporten selv, at der er risiko for dannelse af lyssmog i mørket, især i vinterhalvåret, og at dette kan ses over lange afstande og begrænse synligheden af nattehimmelen. Det taler efter min opfattelse for, at generelle krav om retningsbestemt og nedadvendt belysning ikke i sig selv er nok.

2. Miljørapportens egen beskrivelse peger på en mere alvorlig problemstilling end dens samlede konklusion

Jeg hæfter mig ved, at miljørapporten samlet vurderer påvirkningen fra belysning som "ubetydelig". Denne konklusion fremstår imidlertid utilstrækkeligt underbygget, når rapporten samtidig beskriver, at der findes et eksisterende boligområde cirka 200 meter vest for projektområdet, tre beboelser 50-100 meter sydøst for anlægget som nærmeste naboer, samt et fremtidigt blandet bolig- og erhvervsområde sydøst for projektområdet.

Rapporten beskriver også, at arbejdsbelysningen vil have højere belysningsniveauer end den omgivende vejbelysning, at bygningens facader vil kunne anvendes til montering af belysning og dermed øge de vertikalt belyste flader i mørket, at anlægget kan skabe lyssmog synlig over lange afstande, og at fremtidig lokalplanudvikling omkring Vinge kan øge lyssmoggen yderligere.

Efter min opfattelse er der derfor en reel intern konflikt mellem miljørapportens sammenfattende konklusion og rapportens egne detailbeskrivelser. Denne konflikt bør afklares ved at skærpe lokalplanens bestemmelser – ikke ved blot at fastholde, at påvirkningen samlet er ubetydelig.

3. Usikkerheden i vurderingsgrundlaget taler for flere bindende krav nu – ikke senere

Miljørapporten anfører selv, at der mangler et færdigt terrænniveau for at kunne fastlægge monteringshøjderne for belysningsanlægget, og at dette forventes fastlagt i det konkrete projekt og kan vurderes nærmere i miljøkonsekvensrapporten. Rapporten siger samtidig, at vurderingen derfor er foretaget på det foreliggende vidensgrundlag. Netop derfor er det efter min opfattelse ikke tilstrækkeligt at henvise til senere projektering eller senere miljøkonsekvensvurdering.

Miljørapporten anfører selv, at hvis en lokalplan fastsætter bestemmelser herom, kan rammen for lysforurening reguleres på baggrund af planloven, og at det i forbindelse med lokalplanlægning er muligt at fastsætte konkrete regler for størrelse og udformning af lyskilder i udearealer. Rapporten nævner desuden udtrykkeligt, at sådanne krav f.eks. kan omfatte maksimal belysningsstyrke og tilstrækkelig begrænsning af synsnedsættende blænding.

Samtidig fremgår det af kommuneplantillægget, at der sideløbende gennemføres en miljøkonsekvensvurdering med Trafikstyrelsen som miljøvurderingsmyndighed. Dette ændrer imidlertid ikke ved, at kommunen allerede nu kan og bør fastlægge de planmæssige rammer mere præcist. Lokalplanen bør sætte den faste hegnspl i jorden, ikke blot pege i retning af et senere hegn.

Når planmaterialet således selv fastslår, at kommunen allerede på lokalplanniveau kan regulere disse forhold mere konkret, bør dette også ske. Det er ikke et argument for at undlade mere præcise bestemmelser, at der senere kan stilles yderligere krav i en miljøkonsekvensvurdering. Tværtimod bør lokalplanen fastlægge de bindende overordnede rammer nu, så den senere projektering og myndighedsbehandling sker inden for et klart og stramt planmæssigt udgangspunkt.

4. Beslutningsgrundlaget mangler dokumentation af den natlige lysvirkning

Jeg finder det meget væsentligt, at der efter det foreliggende materiale ikke er fremlagt egentlige natvisualiseringer af anlæggets lysvirkning. Det visualiseringsmateriale, der er fremlagt, beskrives som "visualiseringer fotomatch" og viser visualiseringspunkter som blandt andet ny bro, Gammel Slingerupvej mod nord og sydvest, Vinge stationsbro, Frederikssundsvejen og Fjordlandsvej. Materialet dokumenterer

dermed anlæggets volumetriske og landskabelige synlighed i de fremlagte visualiseringer, men ikke den natlige lysoplevelse, blænding, horisontlys eller lyssmog, som jo er det væsentlige i forhold til lysforurening.

Når miljørapporten samtidig beskriver risiko for lyssmog, der kan ses over lange afstande, burde der efter min opfattelse være fremlagt en særskilt dokumentation af anlæggets natlige påvirkning fra relevante standpunkter, herunder de allerede anvendte visualiseringspunkter ved ny bro, Gammel Slangerupvej, Vinge stationsbro og Fjordlandsvej samt fra rekreative forbindelser og bynære opholdssteder, som borgere faktisk vil benytte i mørke.

Uden sådan dokumentation er det vanskeligt for offentligheden og beslutningstagerne at vurdere, om planmaterialets konklusion om ubetydelig påvirkning er holdbar.

5. Planmaterialet bør i højere grad afspejle Vinges egne kvalitetsprincipper for belysning

Frederikssund Kommune har selv vedtaget, at Vinge Kvalitetsprogram 2024 er et politisk vedtaget styringsværktøj, at det stiller konkrete krav, som skal overholdes af alle bygherrer og udviklere i Vinge, og at bestemmelserne skal indarbejdes i fremtidige lokalplaner, helhedsplaner og lignende dokumenter. Miljørapporten omtaler også kvalitetsprogrammet som et politisk vedtaget styringsværktøj, hvor hensigten er, at bestemmelserne skal indarbejdes i kommende lokalplaner for Vinge.

Kvalitetsprogrammet arbejder samtidig med nedadrettet og afskærmet belysning, lave master på stier, sensorer der holder lyset på lavere niveau eller slukker det, når der ikke registreres forbipasserende, minimal belysning på rekreative stier og ingen belysning i rekreative stier i de vilde uderum, som ligger i direkte kontakt med beskyttet natur.

På den baggrund fremstår det inkonsekvent, at et så stort teknisk anlæg i Vinge ikke underlægges mere præcise og ambitiøse belysningskrav, når kommunen i øvrigt stiller høje krav til belysningens udformning og tilbageholdenhed i den øvrige byudvikling.

6. Konkrete ændringsforslag

På den baggrund anmoder jeg om, at lokalplanen ændres eller suppleres med følgende bindende krav:

1. At der fastsættes konkrete og målbare grænser for lysgener ved lokalplanområdets afgrænsning og ved eksisterende boliger mod vest, de nærmeste nabobeboelser 50-100 meter sydøst for anlægget samt det kommende blandede bolig- og erhvervsområde sydøst for projektområdet, herunder for vertikal belysning, blænding og spildlys.
2. At der fastsættes krav om, at belysningen skal projekteres og dokumenteres efter anerkendte standarder for begrænsning af obtrusive light og sky glow, herunder i overensstemmelse med den CIE 150:2017-reference, som miljørapporten selv anvender som vurderingsgrundlag.
3. At arbejdsbelysning og øvrig funktionsbelysning uden for aktiv drift kun må anvendes, hvor det er drifts- og sikkerhedsmæssigt nødvendigt, og at ikke-nødvendigt lys skal slukkes eller dæmpes væsentligt. Dette er i overensstemmelse med miljørapportens egne forslag til minimering af lyssmog.
4. At der som forudsætning for ibrugtagning skal foreligge en samlet belysningsplan for hele anlægget med lysberegninger, driftsscenarier, dokumentation for overholdelse af fastsatte grænser og redegørelse for påvirkning af naboer, fremtidige boligområder, landskab og biodiversitet.

5. At der skal udarbejdes særskilte natvisualiseringer fra relevante standpunkter, herunder de allerede anvendte visualiseringspunkter ved ny bro, Gammel Slangerupvej, Vinge stationsbro og Fjordlandsvej, så offentligheden og beslutningstagerne får et retvisende grundlag for at vurdere anlæggets natlige påvirkning.
6. At der ved idriftsættelse skal gennemføres kontrolmålinger af de faktiske lysforhold, og at anlægget skal bringes i overensstemmelse med lokalplanens grænser ved korrigerende foranstaltninger, hvis målingerne viser overskridelser.

Hvis Byrådet ikke ønsker at fastsætte alle detaljerede grænseværdier direkte i lokalplanen, bør det som minimum indsættes som en bindende forudsætning for ibrugtagning, at anlægget dokumenterer overholdelse af fastsatte lyskrav gennem en godkendt belysningsplan og efterfølgende kontrolmålinger. Det vil i det mindste gøre "det tager vi senere" lidt mindre elastikagtigt.

Afslutning

Efter min opfattelse kan lysforurening i denne sag ikke reduceres til et spørgsmål, der er tilstrækkeligt håndteret ved generelle bestemmelser om retningsbestemt eller nedadvendt belysning. Når miljørapporten selv beskriver et omfattende og langstrakt arbejdsbelysningsanlæg, risiko for lyssmog over lange afstande, nære og fremtidige følsomme naboområder, mulig påvirkning af flagermus, kumulative virkninger og samtidig erkender, at vurderingen hviler på et foreløbigt grundlag, bør dette føre til mere præcise og håndhævelige lokalplanbestemmelser allerede nu.

Jeg anmoder derfor om, at planmaterialet ændres i overensstemmelse med ovenstående. Hvis Byrådet vælger ikke at afvente miljøkonsekvensvurderingen, bør lokalplanen som minimum suppleres med bindende krav om belysningsplan, natvisualiseringer, kontrolmålinger og dokumentation for overholdelse af fastsatte lyskrav før ibrugtagning.

Manglende dokumentation for kommunale indtægter

Høringssvar 27

Jonas Brandt

Strandhøj 22, 3630 Jægerspris

22. marts 2026 kl. 11:30

Se mit høringssvar vedrørende økonomi.

Høringssvar vedrørende forslag til lokalplan 179 og kommuneplantillæg 001

S-togsværksted ved Haldor Topsøe Park i Vinge

Jeg ønsker hermed at afgive et kritisk høringssvar til forslag til lokalplan 179 og kommuneplantillæg 001 for etablering af S-togsværksted ved Haldor Topsøe Park i Vinge samt den tilhørende miljøvurdering.

Det fremhæves gentagne gange i den offentlige kommunikation om projektet, at etableringen af værkstedet forventes at skabe **200–300 arbejdspladser**. Dette anvendes tydeligt, som et centralt argument for projektets samfundsmæssige og lokale værdi. På trods heraf savner jeg i det fremlagte planmateriale en **konkret, dokumenteret og gennemsigtig vurdering af, hvilke økonomiske gevinster dette faktisk forventes at medføre for Frederikssund Kommune**.

Manglende dokumentation for kommunale indtægter

Der foreligger ingen redegørelse for:

- Hvor stor en del af de 200–300 arbejdspladser der forventes at blive besat af borgere bosat i Frederikssund Kommune.
- I hvilket omfang disse arbejdspladser vil bidrage til kommunens skattegrundlag.
- Om der er tale om nye arbejdspladser eller i praksis en flytning/omplacering af eksisterende arbejdspladser fra andre kommuner.
- Hvorvidt arbejdspladserne er varige på lang sigt, eller om der er risiko for senere reduktioner som følge af automatisering, ændrede driftsformer eller teknologisk udvikling.

Uden disse oplysninger fremstår henvisningen til 200–300 arbejdspladser som et **upræcist og udokumenteret løfte**, der ikke giver et reelt grundlag for at vurdere projektets økonomiske betydning for kommunen.

Risiko for skæv økonomisk balance

Samtidig er der ingen samlet vurdering af, om de eventuelle fremtidige indtægter står mål med de **kommunale udgifter og forpligtelser**, som projektet kan medføre – både direkte og indirekte. Dette gælder blandt andet:

- Investeringer i og vedligeholdelse af infrastruktur, herunder veje, stiforbindelser, broanlæg og trafikale løsninger. Det er jo allerede på nuværende tidspunkt blevet belyst at, ”gaven” fra DSB til en ny bro, slet ikke dækker den omkostning, der vil være ved etablere den ønskede bro.
- Eventuelle fremtidige udgifter til afværgeforanstaltninger, hvis støj-, trafik- eller miljøpåvirkninger viser sig at være større end forudsat.
- Mulige negative konsekvenser for omkringliggende bolig- og byudviklingsområder, som på sigt kan påvirke kommunens indtægtsgrundlag.

Uden en samlet økonomisk konsekvensanalyse er der en reel risiko for, at **kommunen påtager sig langsigtede udgifter**, mens de økonomiske gevinster i vid udstrækning tilfalder staten eller DSB.

Utilstrækkeligt beslutningsgrundlag

Jeg finder det stærkt utilfredsstillende, at der lægges op til vedtagelse af et projekt af denne størrelse og varighed uden en seriøs, kvantificeret vurdering af de forventede økonomiske effekter for kommunen. Når antallet af arbejdspladser bruges som et bærende argument, bør det som minimum ledsages af:

- En realistisk vurdering af kommunens forventede skatteindtægter.
- En analyse af beskæftigelseseffekten for lokale borgere.
- En samlet cost-benefit-vurdering set fra kommunens perspektiv.

Afsluttende bemærkning

På den baggrund opfordrer jeg kraftigt til, at der **ikke træffes endelig beslutning om lokalplan 179 og kommuneplantillæg 001**, før der foreligger en fyldestgørende og offentligt tilgængelig økonomisk konsekvensanalyse, som dokumenterer, hvordan og i hvilket omfang Frederikssund Kommune reelt får økonomisk gavn af de lovede 200–300 arbejdspladser.

Uden dette fremstår projektet som økonomisk uklart og utilstrækkeligt belyst, hvilket ikke er acceptabelt for et projekt med så store og langsigtede konsekvenser for kommunen og dens borgere.

Med venlig hilsen

Jonas Brandt

Strandhøj 22

3630 Jægerspris

Høringssvar vedrørende DSB værksted i Vinge, Frederikssund

Høringssvar 28

(Adressebeskyttet) Okavangovej 44, 3600 Fredeikssund

22. marts 2026 kl. 12:26

Jeg ønsker hermed at udtrykke min klare modstand mod etableringen af et DSB værksted i Vinge, Frederikssund.

Min bekymring går især på de konsekvenser, som et sådant anlæg vil have for lokalområdet. Et projekt af denne størrelse vil medføre betydelig støj – særligt i den lange byggeperiode, som forventes at strække sig over flere år.

Dette er især et problem for dem som har virksomhed i nærheden (som mig selv), arbejder hjemmefra eller er syge, så de er i nærheden af bygge larm hele døgnet. Den fremtidige støjpåvirkning giver også anledning til bekymring, da de fremlagte vurderinger efter min opfattelse i høj grad er baseret på antagelser frem for tydelig og dokumenteret viden. Området er oprindeligt blevet markedsført på natur, ro og livskvalitet, og et DSB værksted vil kunne forringe disse kvaliteter væsentligt.

Vinge er planlagt som et attraktivt boligområde med fokus på natur, bæredygtighed og gode levevilkår. Et stort industrielt anlæg harmonerer efter min opfattelse dårligt med denne vision og kan forringe livskvaliteten for områdets beboere betydeligt.

Derudover er jeg bekymret for påvirkningen af natur og miljø. Området omkring Vinge rummer værdifulde naturområder, som risikerer at blive belastet af støj, lys og potentiel forurening fra værkstedet.

Jeg finder det desuden stærkt problematisk, at lokalplanen for området er blevet ændret flere gange. Mange borgere har investeret i bolig i Vinge på baggrund af de oprindelige planer og visioner. For de fleste er et hus den største investering i livet, og det er derfor ikke rimeligt, at grundlaget for denne investering ændres væsentligt efterfølgende. Etableringen af et DSB værksted må betragtes som en markant forringelse i forhold til den oprindelige lokalplan og de forventninger, borgerne med rette har haft.

Jeg mener også, at etableringen af et DSB værksted vil være en dårlig udnyttelse af et attraktivt og stort erhvervsareal. Et sådant anlæg vil relativt set skabe færre arbejdspladser pr.

kvadratmeter sammenlignet med andre typer virksomheder. Området kunne i stedet anvendes til virksomheder i stil med Foss eller Topsil, som typisk har en højere medarbejdertæthed og dermed

bidrager mere til lokal beskæftigelse, tilflytning og økonomisk vækst. På den måde risikerer Frederikssund Kommune at gå glip af et betydeligt potentiale for flere arbejdspladser og større værdiskabelse.

Endvidere var det en central del af visionen for Vinge, at byen over tid skulle vokse naturligt sammen med Frederikssund by. Et stort DSB værksted vil efter min opfattelse modarbejde denne udvikling og skabe en fysisk og funktionel barriere, som hæmmer sammenhængen mellem byområderne.

Jeg frygter desuden, at Frederikssund med etableringen af et DSB værksted risikerer at udvikle sig i retning af en endestation for tung industri, frem for den attraktive og sammenhængende by- og erhvervsudvikling, som Vinge oprindeligt var tiltænkt at understøtte. De oprindelige planer havde potentiale til at styrke hele Frederikssund som en attraktiv kommune med både moderne erhverv og gode boligområder, hvilket også ville bidrage til øgede skatteindtægter og bedre vilkår for kommunens borgere.

Vi er nogle af de aller første tilflyttere som troede på Frederikssund kommunes gode visioner om Vinge. Vi har været med helt fra starten og blev skuffet over aftaler som blev brudt fra kommunen, kontrakter som blev trukket tilbage. Vi kunne ikke selv sælge vores egen grund tilbage, da vi ville miste stort beløb for at bryde vores aftale med vores egen entreprenør. Så vi håbede på alt ville gå godt. Med flere års tålmodig venten på at byen udviklede sig var vi begyndt at blive positive, indtil DSB kom på banen.

Jeg opfordrer Frederikssund Kommune til nøje at overveje de langsigtede konsekvenser og tage hensyn til borgernes tillid, trivsel, miljøet og områdets samlede udviklingsmuligheder.

Med venlig hilsen

Trine Nolsøe

Alternativplaceringer og kystnærhedszonen

Høringssvar 29

Tage S. Rasmussen, Fjordlandslisten

Ingridvej 13, 3550 Slangerup

22. marts 2026 kl. 13:00

Hermed høringssvar vedrørende kystnærhedszonen og alternativplaceringer i forbindelse med forslag til lokalplan 179 og kommuneplantillæg 001 for S-togsværksted ved Haldor Topsøe Park i Vinge.

Det fulde, uddybende høringssvar er vedhæftet som bilag.

Mit ærinde er ikke at påstå, at planmaterialet nødvendigvis undervurderer den visuelle påvirkning af kystlandskabet. Det fremgår tværtimod af både kommuneplantillægget og miljørapporten, at projektet ikke vurderes at have væsentlig visuel påvirkning på kystlandskabet.

Det centrale problem er efter min opfattelse et andet. Planmaterialet giver ikke et tilstrækkeligt klart og verificerbart grundlag for at forstå, hvorfor netop denne placering i kystnærhedszonen er valgt, når miljørapporten samtidig dokumenterer væsentlige påvirkninger af grønne strukturer og landskab samt berøring af et betydeligt fredskovsareal.

Miljørapporten beskriver overordnet, at DSB har undersøgt alternative placeringer, og at arealerne i første omgang blev udvalgt ud fra størrelse og afstand til banelegemet.

Efter min opfattelse er denne redegørelse imidlertid for kortfattet til, at offentligheden og Byrådet reelt kan gennemskue, hvilke kriterier der blev anvendt, hvordan de blev vægtet, hvilke alternativer der konkret blev vurderet, og hvorfor netop Vinge samlet blev anset som den bedst begrundede placering.

Det bliver særligt vigtigt, fordi miljørapporten samtidig vurderer, at grønne strukturer og landskab påvirkes væsentligt, og fordi der berøres et betydeligt fredskovsareal.

Når der er tale om så markante indgreb, bør begrundelsen for placeringen og for fravalget af alternativer efter min opfattelse være langt mere gennemsigtig.

Som minimum bør kommunen i hvidbog og sammenfattende redegørelse konkret forklare, hvilke lokaliseringskriterier der blev anvendt, hvordan de blev vægtet, hvilke alternativer der blev vurderet, og hvordan vurderingen forholder sig til de dokumenterede konflikter med grønne strukturer, landskab, fredskov og Vinge Kvalitetsprogram 2024.

Det fulde høringssvar uddyber begrundelserne og de konkrete punkter.

Høringssvar angående Kystnærhedszonen og alternativplaceringer til lokalplan 179 og kommuneplantillæg 001 for S-togsværksted ved Haldor Topsøe Park i Vinge og tilhørende miljøvurdering

Jeg indsender hermed høringssvar om planmaterialets behandling af kystnærhedszonen og alternativplaceringer.

Mit ærinde er ikke at påstå, at planmaterialet nødvendigvis undervurderer den visuelle påvirkning af kystlandskabet. Det fremgår tværtimod af både kommuneplantillægget og miljørapporten, at projektet ikke vurderes at have væsentlig visuel påvirkning på kystlandskabet, blandt andet fordi synlighedsanalysen viser lav synlighed fra kystlandskabet, og fordi værkstedet ikke vurderes at indgå i en visuel sammenhæng med kysten.

Det centrale problem er efter min opfattelse et andet. Planmaterialet giver ikke et tilstrækkeligt klart og verificerbart grundlag for at forstå, hvorfor netop denne placering i kystnærhedszonen er valgt, når miljørapporten samtidig dokumenterer væsentlige påvirkninger af grønne strukturer og landskab samt berøring af et betydeligt fredskovsareal.

Jeg mener derfor, at planforslaget ikke bør vedtages i sin nuværende form, før der foreligger en mere fyldestgørende og gennemsigtig redegørelse for alternativplaceringer og lokaliseringsvalg. Som minimum bør kommunen i hvidbogen og den sammenfattende redegørelse forklare dette langt mere konkret.

1. Hvad planmaterialet selv siger

Det fremgår af kommuneplantillægget, at området ligger inden for kystnærhedszonen, og at de nationale planlægningsinteresser betyder, at kommunerne skal vurdere alternative udviklingsmuligheder.

Kommuneplantillægget anfører samtidig, at DSB har afsøgt alternative placeringer, men ikke fundet andre egnede placeringer uden bindinger, der forhindrer opførelse af anlægget. Begrundelsen er blandt andet, at anlægget kræver et stort areal og samtidig skal ligge tæt på det eksisterende S-togsnet, som værkstedet skal betjene.

Det fremgår også, at projektet ikke vurderes at have væsentlig visuel påvirkning på kystlandskabet.

Miljørapporten beskriver på samme måde, at miljøvurderingslovens bilag 4 kræver en kort skitsering af, hvorfor de behandlede alternativer er valgt eller fravalgt, og hvordan vurderingen er foretaget. Herefter oplyser rapporten, at DSB har undersøgt en række overordnede alternative placeringer, at placeringen er

funktionelt betinget af muligheden for at koble værkstedet på den eksisterende S-bane med sportilkørsel, og at arealerne i første omgang blev udvalgt ud fra deres størrelse og afstand til banelegemet.

Miljørapporten oplyser også, at planforholdene i områderne blev gennemgået, at placeringen syd for Frederikssund Kommune blev valgt på baggrund af forundersøgelsen, og at muligheden for placering i Sydbyen i Frederikssund i 2024 blev politisk behandlet.

Samtidig fremgår det af miljørapportens ikke-tekniske resumé, at kystnærhedszonen vurderes ubetydeligt påvirket, mens grønne strukturer og landskab vurderes væsentligt påvirket. Rapporten oplyser desuden, at DSB forventer at skulle rydde op mod 8,5 ha fredskov.

2. Det, som efter min opfattelse mangler

Jeg siger ikke, at konklusionen om den visuelle påvirkning af kystlandskabet nødvendigvis er forkert.

Det, jeg peger på, er, at planmaterialet ikke giver offentligheden og Byrådet et tilstrækkeligt konkret grundlag for at forstå og kontrollere, hvorfor netop denne placering i kystnærhedszonen er valgt, når den samtidig medfører dokumenterede og væsentlige indgreb i grønne strukturer, landskab og fredskov.

Miljørapporten giver en overordnet redegørelse for alternativscreeningen, men den går efter min opfattelse ikke langt nok. Den forklarer ikke tydeligt nok:

- Hvilke lokaliseringskriterier der blev anvendt,
- Hvordan de blev vægtet,
- Hvilke alternativer der konkret blev fravalgt,
- Hvordan natur-, landskabs- og planmæssige konflikter indgik i afvejningen.

Det er netop de oplysninger, der er nødvendige, hvis offentligheden reelt skal kunne verificere konklusionen om, at andre egnede placeringer ikke er fundet.

Jeg hæfter mig også ved, at miljørapportens referenceliste nævner underliggende materiale om site selection og screening. Når konklusionen om alternativplaceringer hviler på sådanne dokumenter, men offentligheden kun præsenteres for en relativt kort sammenfatning, bliver det svært at gennemskue, hvad der faktisk er undersøgt, og hvordan vurderingen er foretaget.

Jeg siger ikke, at alle arbejdsdokumenter nødvendigvis skal offentliggøres i fuld længde. Men når de tilsyneladende spiller en vigtig rolle i begrundelsen for lokaliseringsvalget, bør hovedindholdet efter min opfattelse forklares langt mere konkret i selve planmaterialet eller i den sammenfattende redegørelse.

3. Hvorfor det er vigtigt

Behovet for en mere gennemsigtig alternativanalyse bliver kun større af, at miljørapporten samtidig dokumenterer væsentlige miljøkonflikter ved den valgte placering.

Rapporten oplyser, at de grønne strukturer inden for planområdet bliver fjernet, og at dette udgør en væsentlig påvirkning, fordi langt størstedelen af strukturerne i området forventes fjernet. Rapporten oplyser også, at planforslaget overlapper med privat fredskov, og at DSB forventer at skulle rydde op mod 8,5 ha fredskov. Dertil kommer, at landskabspåvirkningen også vurderes som væsentlig.

Når planmaterialet samtidig konkluderer, at andre egnede placeringer ikke er fundet, er det efter min opfattelse rimeligt at forvente en meget klar og gennemskuelig begrundelse for, hvorfor netop denne placering er valgt.

Det bliver endnu mere relevant, fordi Frederikssund Kommune selv i Vinge Kvalitetsprogram 2024 beskriver Vinge som en grøn og bæredygtig by, der udvikles på naturens og landskabets præmisser.

Kvalitetsprogrammet er politisk vedtaget og skal indarbejdes i fremtidige lokalplaner, helhedsplaner og lignende dokumenter. Programmet beskriver også Vinges grønne og blå hovedstruktur, blandt andet Det Grønne Hjerte, landskabskorridorer og jordvolden, og lægger vægt på, at udviklere i Vinge skal bidrage til byens grønne profil.

Jeg nævner ikke dette som et selvstændigt ugyldighedsspørgsmål, men som et vigtigt planfagligt moment: Jo større de dokumenterede indgreb er i grønne strukturer, landskab og fredskov, desto stærkere bør begrundelsen være for placeringen og for fravalget af alternativer.

4. Min hovedkritik

Min hovedkritik er ikke, at det med sikkerhed kan bevises, at der fandtes en bedre placering.

Min hovedkritik er, at det fremlagte materiale ikke giver et tilstrækkeligt konkret og gennemsigtigt grundlag for at vurdere, hvorfor netop denne placering i kystnærhedszonen med dokumenterede konflikter for grønne strukturer, landskab og fredskov er valgt frem for andre realistiske muligheder.

Så længe den underliggende alternativanalyse ikke er fremlagt eller sammenfattet mere konkret, fremstår konklusionen om, at andre egnede placeringer ikke findes, efter min opfattelse mere som en konklusion end som en begrundelse, der reelt kan verificeres.

Det skal her pointeres at Vinge lokationen ikke var med i den lokationsscreening som DBS havde lavet. Det var derimod Oppe Sundby som blev nedstemt af byrådet. På samme møde blev det foreslået at kigge nærmere på Vinge lokationen.

5. Hvad kommunen som minimum bør redegøre for

Planmaterialet skal inkludere en mere fyldestgørende og gennemsigtig redegørelse for alternativplaceringer. Som minimum bør kommunen i hvidbog og sammenfattende redegørelse særskilt forklare:

1. Hvilke konkrete lokaliseringskriterier der blev anvendt i den indledende screening,
2. Hvordan kriterierne blev vægtet i forhold til hinanden
3. Om kriterierne blev ændret, udvidet eller lempet, da Vinge kom i spil
4. Hvilke konkrete alternativer der blev vurderet efter ændringen af kriterierne.
5. Hvilke naturmæssige, landskabelige og planmæssige konflikter der indgik i vurderingen af de enkelte alternativer,
6. Hvorfor en bredere eller fornyet screening ikke kunne føre til en mindre konfliktfyldt placering i forhold til fredskov, grønne strukturer, landskab og kystnærhed

7. Hvorfor placeringen i Vinge samlet blev vurderet som bedre egnet end andre realistiske muligheder, selv om miljørapporten samtidig dokumenterer væsentlige påvirkninger af grønne strukturer, landskab og fredskov,
8. Hvordan denne vurdering forholder sig til Vinge Kvalitetsprogram 2024's egne grønne og landskabelige principper.

Afslutning

Sammenfattende er det min opfattelse, at planmaterialet ikke i tilstrækkelig grad dokumenterer, hvorfor netop placeringen i Vinge skal anses som den bedst begrundede løsning, når den både ligger i kystnærhedszonen og samtidig medfører dokumenteret væsentlig påvirkning af grønne strukturer og landskab samt rydning af et betydeligt fredskovsareal.

Jeg opfordrer derfor til, at planmaterialet suppleres med en mere fyldestgørende og gennemsigtig redegørelse for alternativplaceringer og lokaliseringsvalg.

Ja tak

Høringssvar 30

Jesper Faurbye Mortensen

Strandkærvej 22,, 3630 Jægerspris

22. marts 2026 kl. 13:05

Nu har jeg læst de indsendte høringssvar med alle mulige skrækkelige hypoteser om alt muligt.

Jeg vil godt udtrykke min støtte til projektet.

- arbejdspladser til kommunen
- udnyttelse af erhvervsområdet og dermed indtægter til kommunen
- styrkelse af den kollektive trafik
- udvikling af Vinge til gavn for borgerne og kommunen
- genplantning af fredsskov bobbelt op

Alt i alt et glimrende projekt der kun kan styrke Vinge og Frederikssund.

Grønne strukturer, fredskov og rekreative forhold

Høringssvar 32

Tage S. Rasmussen, Fjordlandslisten

Ingridvej 13, 3550 Slangerup

22. marts 2026 kl. 15:21

Jeg gør indsigelse mod planforslaget med fokus på tabet af grønne strukturer, fredskov og rekreative kvaliteter i Vinge.

Efter min opfattelse dokumenterer høringsmaterialet selv, at projektet medfører et væsentligt lokalt tab af grønne områder og grønne strukturer, men uden at det forklares tilstrækkeligt tydeligt, hvorfor dette tab er planmæssigt acceptabelt netop her, og hvordan det konkret opvejes.

Jeg peger især på følgende forhold:

- At eksisterende grønne strukturer, fredskov og rekreative kvaliteter fjernes i betydeligt omfang,
- At nye grønne elementer ikke nødvendigvis funktionelt og rekreativt svarer til det, der mistes,
- At den nye stiforbindelse ikke alene kan betragtes som en nettogevinst, når den også erstatter en forbindelse, som bortfalder som følge af projektet,
- At den lokale betydning af erstatningsskov og øvrig kompensation ikke er tilstrækkeligt afklaret,
- At sammenhængen til kommunens egne strategier for natur, grøn byudvikling, rekreative kvaliteter og bosætning ikke er belyst tilstrækkeligt klart.

Jeg opfordrer derfor kommunen til at skærpe planmaterialet og den sammenfattende redegørelse, så det tydeligere fremgår, hvorfor dette tab accepteres, og hvordan det konkret og lokalt kompenseres i forhold til Vinge som kommende by- og bosætningsområde.

Der henvises i øvrigt til vedlagte fulde høringssvar for nærmere begrundelse og uddybning.

Høringssvar angående Grønne strukturer, fredskov og rekreative forhold til lokalplan 179 og kommuneplantillæg 001 for S-togsværksted ved Haldor Topsøe Park i Vinge og tilhørende miljøvurdering

Jeg indsender hermed høringssvar med fokus på planforslagets konsekvenser for grønne strukturer, fredskov og rekreative forhold i Vinge.

Min hovedbemærkning er, at planmaterialet efter min opfattelse ikke i tilstrækkelig grad får forklaret, hvorfor et så markant lokalt tab af grønne strukturer og rekreative kvaliteter i Vinge kan anses for planmæssigt acceptabelt, når både miljørapporten og kommunens egne strategiske dokumenter lægger vægt på natur, grønne forbindelser og nærhed til landskabet som bærende kvaliteter.

Miljørapporten fastslår selv, at planforslaget medfører en væsentlig påvirkning af grønne områder og grønne strukturer. Det fremgår, at de grønne strukturer inden for planområdet fjernes, og at langt størstedelen af strukturerne i området forventes fjernet, selv om der indarbejdes nye grønne elementer.

Rapporten beskriver samtidig, at fredskovsområdet og det øvrige skovområde skal fældes, at gårde med haver og beplantning ryddes, at beskyttede diger berøres, og at levende hegn langs Frederikssundsvej kan forventes nedlagt. Det er derfor efter min opfattelse ikke et perifert forhold, men et centralt og dokumenteret miljøindgreb i planområdet.

Netop derfor bør kommunen efter min opfattelse forklare mere direkte, hvordan dette tab afvejes planfagligt. Det er ikke i sig selv tilstrækkeligt, at miljørapporten konstaterer, at der indarbejdes nye grønne elementer, hvis der ikke samtidig redegøres tydeligere for forskellen mellem de eksisterende lokale kvaliteter, som forsvinder, og de nye elementer, som planlægges etableret. Grøn zone, græs, beplantning og træer på parkeringsarealer er ikke nødvendigvis funktionelt det samme som eksisterende fredskov, levende hegn, haver og øvrige sammenhængende grønne strukturer. Tilsvarende er det vanskeligt at se, at begrønnede støjskærme med et smalt grønt bælte funktionelt og rekreativt svarer til de naturmæssige og rekreative værdier, som den planlagte jordvold var tænkt til at rumme, og som der ikke længere er plads til som følge af projektet.

Jeg finder det også væsentligt, at vurderingen ikke alene bør tage udgangspunkt i den nuværende brug af området. Vinge er en by under udvikling, og bosætningsstrategien fremhæver udtrykkeligt, at der i Vinge opstår nye muligheder for at tænke byen bedre sammen med naturen, at kommunen udvikler lokale netværk af stier og cykelforbindelser, og at grønne og trygge områder ved boligen betyder meget for valget

om at bo i og flytte til Frederikssund Kommune.

Strategien lægger også vægt på at styrke de grønne kvaliteter i tilknytning til nye boliger og at styrke tilgængelighed og trafikale forbindelser. Efter min opfattelse bør vurderingen derfor også tage højde for kommende beboere i de fremtidige dele af Vinge – ikke kun for brugsmønstret i dag.

Det samme understøttes af Kvalitetsprogrammet for Vinge. Her beskrives Vinge som en by, der bygges på naturens og landskabets præmisser, og kvalitetsprogrammet skal sikre, at alle bygherrer og udviklere bidrager til en levende grøn by med nærhed til naturen. Det fremgår også, at det er et krav at respektere og inddrage naturen og landskabet, at Det Grønne Hjerter binder Vinge sammen, og at gode forbindelser med prioritet til fodgængere og cyklister er en del af den ønskede udvikling.

Kvalitetsprogrammet beskrives samtidig som et styringsværktøj med klare retningslinjer og bestemmelser, som skal give retning for den videre planlægning. Det gør det efter min opfattelse rimeligt at forvente en mere præcis redegørelse for, hvorfor et projekt af denne karakter og størrelse placeres netop her.

Det rekreative spørgsmål bør efter min opfattelse også belyses mere præcist. Miljørapporten vurderer rekreative funktioner og forbindelser som moderat påvirket, og den lægger blandt andet vægt på den nye stibroforbindelse. Men partnerskabsaftalen siger samtidig, at projektet indebærer, at busvejen nedlægges, og at cykel- og gangforbindelsen erstatter den nuværende forbindelsesvej, som afskæres ved anlæg af jernbanesporene. Den nye forbindelse kan derfor ikke uden videre behandles som en ubetinget nettogevinst. Den er også en erstatning for en forbindelse, som projektet selv forudsætter bortfalder. Det bør efter min opfattelse fremgå langt tydeligere i den samlede vurdering.

Det har også betydning, at projektområdet ifølge partnerskabsaftalen har et grundareal på ca. 300.000 m². Et anlæg af den størrelse vil naturligt få stor betydning for oplevelsen af sammenhæng, åbenhed og gennemtrængelighed i denne del af Vinge. Derfor er det efter min opfattelse utilstrækkeligt alene at henvise til én ny forbindelse, hvis den samlede plan samtidig erstatter et stort grønt område med et meget omfattende værksteds- og sporområde.

Jeg hæfter mig desuden ved, at kvalitetsprogrammet for det grønne erhvervskvarter lægger vægt på, at bydelen skal bidrage til byens grønne profil, at udearealerne skal være grønne, at der så vidt muligt skal være adgang for offentligheden, og at offentlige stier til Frederikssund by, Det Grønne Hjerter og det omkringliggende landskab skal sikres. Jeg gør ikke gældende, at kvalitetsprogrammet alene afgør den konkrete lokalplan, men efter min opfattelse afviger projektet så markant fra disse principper, at det kræver en mere eksplicit planfaglig begrundelse, end materialet giver i dag.

Fredskovssporet er efter min opfattelse heller ikke tilstrækkeligt afklaret i lokal sammenhæng. Partnerskabsaftalen angiver, at realisering af projektet indebærer nedlæggelse af anslået 8,6 ha fredskov, og at DSB er indstillet på at etablere erstatningsskov i forholdet 1:2 og så vidt muligt indenfor kommunegrænsen. Det fremgår samtidig, at kommunen afgiver sine ønsker vedrørende skovrejsning med rekreative potentialer i nærheden af Vinge til inspiration for placeringen af erstatningsskov. Efter min opfattelse viser det netop, at den lokale placering og funktion af kompensationen ikke er fastlagt med den klarhed, som tabets omfang ellers tilsiger.

Mit punkt er ikke, at lokalplanen i sig selv skal kunne afgøre alle forhold efter skovloven. Pointen er derimod, at planmaterialet i høj grad læner sig op ad, at fredskoven erstattes, mens det samtidig ikke fremstår tydeligt, hvordan den påberåbte kompensation konkret kommer Vinge til gode, og hvordan den tidsmæssigt og funktionelt svarer til det tab, som sker i Vinge ved planens realisering. Når tabet er konkret

og lokalt, bør det efter min opfattelse også forklares tydeligere, om kompensationen forventes at have en tilsvarende lokal betydning.

På den baggrund vil jeg opfordre kommunen til at skærpe planmaterialet og den sammenfattende redegørelse på fem punkter.

For det første bør kommunen tydeligere redegøre for, hvorfor det dokumenterede lokale tab af grønne strukturer accepteres, og hvorfor de nye grønne elementer vurderes tilstrækkelige som afbødning i netop denne del af Vinge.

For det andet bør kommunen tydeligere skelne mellem eksisterende tab, som sker ved planens realisering, og fremtidige mulige gevinster, som kan opstå senere. Det gælder særligt i relation til grønne strukturer, rekreative kvaliteter og forbindelser.

For det tredje bør vurderingen af rekreative forhold og mobilitet præciseres, så det fremgår klart, at den nye stiforbindelse også fungerer som erstatning for en forbindelse, der bortfalder som følge af projektet, og at vurderingen derfor ikke alene kan bygge på, at der etableres en ny bro.

For det fjerde bør kommunen tydeligere redegøre for, hvordan tabet af fredskov og øvrige grønne strukturer kompenseres lokalt og funktionelt i forhold til Vinge som by under udvikling, når bosætningsstrategien og kvalitetsprogrammet begge fremhæver natur, grønne kvaliteter, stier og nærhed til landskabet som centrale elementer i byens identitet og attraktivitet.

For det femte bør planmaterialet langt tydeligere og mere overbevisende forholde sig til, hvordan projektet harmonerer med eller afviger fra eksisterende kommunale strategier og planlægning, herunder Vinge Kvalitetsprogram, Naturstrategien, Naturhandleplanen og Bosætningsstrategien. Efter min opfattelse er sammenhængen til disse dokumenter ikke belyst tilstrækkeligt klart og konkret i forhold til projektets lokale konsekvenser i netop denne del af Vinge.

Min samlede vurdering er derfor, at høringsmaterialet selv dokumenterer et væsentligt lokalt tab af grønne strukturer, men ikke i tilstrækkelig grad forklarer, hvorfor dette tab bør accepteres netop her, og hvordan de fremhævede afbødende tiltag og kompensationer konkret opvejer tabet for Vinge som kommende by- og bosætningsområde. Det er efter min opfattelse en væsentlig svaghed ved det nuværende planmateriale, at dette ikke er belyst og begrundet tydeligere.

Grundvand, overfladevand, Marbæk renden og forureningsrisici

Høringssvar 33

Tage S. Rasmussen, Fjordlandslisten

Ingridvej 13, 3550 Slangerup

22. marts 2026 kl. 16:43

Jeg henviser til det fulde høringssvar om grundvand, overfladevand, Marbæk renden og forureningsrisici, som fremgår af det vedhæftede dokument.

Min hoved bemærkning er, at planmaterialet efter min opfattelse ikke i tilstrækkelig grad afklarer risikoen for påvirkning af grundvand, Sillebro Å, Marbæk renden og videre nedstrøms mod Roskilde Fjord.

Jeg finder det særligt problematisk, at miljørapporten på den ene side anvender forholdsvis beroligende vurderinger af påvirkningen af Marbæk renden, men på den anden side samtidig erkender manglende viden om Marbæk rendens kapacitet, mens flere væsentlige afklaringer først lægges over i senere miljøkonsekvensvurdering, projektering og tilladelser.

Jeg peger desuden på, at planmaterialet bør være mere præcist og bindende i forhold til håndtering af dræning, recipientforhold og forureningsrisici på de store udendørs driftsarealer, herunder sporarealer og øvrige tekniske arealer, så risikoen for afstrømning, udvaskning eller nedsivning af skadelige stoffer begrænses bedst muligt.

Jeg opfordrer derfor til, at planmaterialet skærpes på disse punkter, eller at den endelige behandling afventer et mere fuldstændigt beslutningsgrundlag.

Høringssvar angående Grundvand, overfladevand, Marbæk renden og forureningsrisici til lokalplan 179 og kommuneplantillæg 001 for S-togsværksted ved Haldor Topsøe Park i Vinge og tilhørende miljøvurdering

Jeg indsender hermed høringssvar med fokus på grundvand, overfladevand, recipientforhold og risikoen for påvirkning af Sillebro Å, Marbæk renden og videre nedstrøms vandområder.

Min hovedbemærkning er, at planmaterialet efter min opfattelse ikke i tilstrækkelig grad afklarar de mest centrale vand- og forureningsforhold på planniveau. Det skyldes især, at miljørapporten flere steder når frem til vurderinger om begrænset eller håndterbar påvirkning, samtidig med at den samme rapport beskriver manglende viden og henviser væsentlige afklaringer til senere projektering, miljøkonsekvensvurdering og efterfølgende tilladelser. Sideløbende med miljøvurderingen af planforslagene gennemføres der desuden en miljøkonsekvensvurdering af det samlede projekt.

Det mest centrale eksempel er efter min opfattelse Marbæk renden. Miljørapporten vurderer ét sted, at påvirkningen af Marbæk renden ved en mindre merudledning som følge af øget befæstelse og/eller omdirigering af vandmængder vil udgøre ingen påvirkning, fordi vandløbet er rørlagt.

Samtidig anfører miljørapporten et andet sted direkte, at der er manglende viden om Marbæk rendens kapacitet, og at en eventuel udledning derfor først skal undersøges nærmere i det senere konkrete projekt, herunder i forhold til kapacitet, forsinkelse/neddrosling eller andre løsninger.

Efter min opfattelse er dette en væsentlig intern spænding i beslutningsgrundlaget. Når kapaciteten ikke er tilstrækkeligt belyst, bør planmaterialet være mere tilbageholdende med bastante konklusioner om ingen påvirkning.

Det er desuden væsentligt, at kommuneplantillægget selv fastslår, at planlægningen ikke må medføre forringelse af tilstanden i vandområder eller forhindre opfyldelse af de fastlagte miljømål, og at dette også gælder ved udledning til Sillebro Å og Marbæk renden.

Kommuneplantillægget angiver samtidig, at planområdet ligger inden for et område med særlige drikkevandsinteresser (OSD) og i et nitratfølsomt indvindingsopland. Der må derfor ikke nedsives foruren

vand, og overflader og belægninger skal være tætte. Det understreger efter min opfattelse, at der netop er tale om et område, hvor der bør stilles høje krav til klarhed og sikkerhed i plangrundlaget.

Usikkerheden gælder ikke kun recipientkapacitet, men også grundvand og dræning. Kommuneplantillægget oplyser, at der inden for lokalplanområdet er områder, hvor grundvandet estimeres til 0,5-2 meter under terræn, at der i anlægsfasen kan blive behov for midlertidige grundvandssænkninger, og at der i driftsfasen kan være behov for permanent dræning af sporkasser, grøfter og underføring ved Frederikssundsvej.

Miljørapporten beskriver samtidig disse forhold som centrale potentielle påvirkninger og anfører, at den nærmere håndtering af grundvandssænkning, dræning og spildevand vil skulle vurderes ved den videre realisering. Efter min opfattelse er dette ikke et perifert detaljespørgsmål, men et centralt miljøforhold.

Jeg hæfter mig også ved, at miljørapporten udtrykkeligt anfører, at der på nuværende stadie ikke kan udelukkes en forringelse af økologisk tilstand og kemisk tilstand, men at risikoen om nødvendigt kan reduceres ved renseforanstaltninger ved udløb fra forsinkelsesbassiner samt kildereduktion inden for planområdet.

Det er efter min opfattelse en vigtig formulering. Når miljørapporten selv siger, at forringelse på nuværende stadie ikke kan udelukkes, taler det for, at planmaterialet bør være mere præcist og mere bindende på de forhold, som skal forhindre netop denne risiko.

Et vigtigt punkt i den sammenhæng er pesticider og kemiske bekæmpelsesmidler.

Miljørapporten anfører, at stoftilførslen til nærliggende vandområder blandt andet begrænses ved materialevalg, og at vedligeholdelse af beplantede og ubefæstede arealer skal ske uden brug af pesticider eller andre kemiske bekæmpelsesmidler. Det er positivt.

Efter min opfattelse bør denne forudsætning imidlertid præciseres og skærpes i forhold til selve værkstedsområdets udendørs driftsarealer. Høringsmaterialet beskriver, at lokalplanen omfatter ca. 14 km spor med kørestrøm samt værkstedsfunktioner som rengøring, spulehal og vask.

Netop derfor bør det fremgå tydeligere og mere bindende, at pesticider, herbicider og andre kemiske bekæmpelsesmidler heller ikke må anvendes på sporarealer, ballast, opstillingsspor og øvrige udendørs driftsarealer. Det følger efter min opfattelse naturligt af miljørapportens egen begrundelse, men er ikke præciseret skarpt nok i planmaterialet.

Det samme gælder øvrige forureningsrisici. Miljørapporten beskriver, at forbrug og oplag af råstoffer, vaskeprodukter og øvrige miljøfremmede produkter forventeligt vil være knyttet til værkstedsaktiviteter og driften af vaske- og rengøringshaller, og at påvirkningen vurderes som ubetydelig, fordi håndteringen senere skal ske efter bekendtgørelser og tilladelser.

Jeg er opmærksom på, at senere tilladelser og vilkår er relevante. Min indsigelse er imidlertid, at planmaterialet i høj grad bygger sine konklusioner på, at disse senere reguleringer vil løse problemerne. Efter min opfattelse bør plangrundlaget i et område med OSD, nitratfølsomt indvindingsopland og nærliggende målsatte vandområder selv være mere præcist om de miljømæssige minimumskrav, som projektet skal opfylde.

På den baggrund finder jeg, at planmaterialet bør skærpes på følgende punkter:

1. Der bør ikke åbnes for udledning til Marbæk renden, før kapacitet, hydraulik, forsinkelse/neddrøsling og miljøpåvirkning er dokumenteret.
2. Der bør redegøres mere konkret for konsekvenserne af midlertidig grundvandssænkning og permanent dræning, herunder for sporkasser, grøfter og underføring ved Frederikssundsvej.
3. Planmaterialets generelle forudsætning om pesticidfri vedligeholdelse bør præciseres og udtrykkeligt udvides til også at omfatte sporarealer, ballast, opstillingsspor og øvrige udendørs driftsarealer.
4. Der bør stilles mere præcise og bindende krav til håndtering af forureningsrisici på udendørs arbejds- og driftsarealer, så det ikke alene fremgår generelt, at spild skal kunne holdes inden for et afgrænset område, men også hvordan dette konkret skal sikres i værkstedsområdet.
5. Hvis disse forhold ikke afklares og indarbejdes tilstrækkeligt i planmaterialet, bør byrådet efter min opfattelse afvente den videre miljøkonsekvensvurdering af projektet.

Jeg finder derfor samlet, at planforslagernes vandmæssige og forureningsmæssige konsekvenser ikke er tilstrækkeligt afklaret i deres nuværende form, og at planmaterialet bør revideres og skærpes på de nævnte punkter.

S-togs lokalplanforslag bør sættes på pause eller måske helt opgives

Høringssvar 34

Keld Johansen

Haspeholms Allé 4, Sundbylille, 3600 Frederikssund

22. marts 2026 kl. 20:45

Frederikssund Kommunes borgmester partier Venstre og Socialdemokratiet faciliterer i disse år mange landskabsmiljø ændrende og landskabs ødelæggende projekter, der samlet set har stor indflydelse på landskabets herlighedsværdier og borgernes livskvalitet fremover og som derfor samlet set må have meget vigtig indflydelse på behandlingen og vurderingen af det fremsendte planforslag for S-tog værkstedet.

1. De samme partier Venstre og Socialdemokratiet har i Region Hovedstaden vedtaget en ny "Råstofplan 2025", hvor omkring 55% af alle områder (ca. 600 hektar) til grusgravning ligger i én kommune - Frederikssund Kommune for leverance af grus fremover til alle 29 kommuner i det tidligere Region Hovedstaden. Tidligere borgmester Tina Tving Stauning udtalte i den forbindelse: "Skal Frederikssund Kommune reduceres til et hul i jorden?" Derfor så længe dette meget skæve og landskabsødelæggende kommune overgreb ikke besluttet ændret angående Frederikssund Kommune bør S-togsværksted planforslaget sættes på pause. Hvis det ikke kan lade sig gøre at ændre denne meget skæve grusgravnings belastning for Frederikssund Kommune bør S-togsværksted lokalplanen helt opgives.

2. S-togsværksted planforslaget har så stor indflydelse på landskabsmiljøet omkring Vinge at man ikke kan anvende den eksisterende lokalplan for industriområdet Vinge, men er tvunget til at udvide området betydeligt til skade for miljø, landskab og dyreliv. Det er et stort problem i denne sammenhæng at man planlægger helt at fjerne en 8 ha fredskov. Nu tilsiger lovgivningen at man skal etablere en erstatningsskov i forholdet 1:2 det vil sige 16 ha. Men da fjernelsen af fredskoven påvirker landskabet og miljøet meget negativt omkring Vinge og Sundbylille bør man som betingelse finde og erhverve et egnet 16 ha erstatningsskoves område inden for en radius af ca. 5-7 km før S-togsværksted planforslaget kan godkendes. Beboerne i Vinge og Sundbylille mister ellers igen landskabsmiljø, dyreliv og herlighedsværdi såfremt erstatningsområdet findes langt fra den eksisterende fredskov f. eks. i det sydlige Hornsherred. Hvis man ikke kan finde et sådant nært 16 ha erstatningsområde bør S-togs lokalplanforslaget helt opgives.

3. Frederikssund Byråd bør seriøst overveje hvilken status og ry Kommunen får fremover hvis man fortsætter med at godkende mange landskabsmiljø ændrende og landskabs ødelæggende

projekter for at tilfredsstille Storkøbenhavns voldsomme ressource krav til S-togs industri arealer, grus, drikkevand etc. .Storkøbenhavns borgere mærker slet ikke de store konsekvenser det har på Frederikssund Kommunes borgeres livskvalitet og landskabets herlighedsværdi.

Indsigelse mod Lokalplan 179

Høringssvar 35

(Adressebeskyttet) Gyldenstens Vænge 230, 3600 Frederikssund

22. marts 2026 kl. 20:56

Se vedhæftet fil

Høringssvar til Lokalplan 179 og miljørapport – S-togsværksted i Vinge

Jeg er bosiddende i Sydbyen i Frederikssund og fremsender hermed høringssvar til Lokalplan 179 og den tilhørende miljøvurdering.

Indledende bemærkning – tidsmæssig og planmæssig kontekst

Området, hvor værkstedet planlægges, er ifølge kommuneplanen først udlagt til erhvervsområde i **2032**. At planlægge og bygge et stort S-togsværksted på dette område allerede nu virker **for tidligt og planlægningsmæssigt uansvarligt**, da lokalplanen dermed ikke følger de overordnede rammer for by- og erhvervsudvikling. Dette styrker behovet for en grundig vurdering af både miljøpåvirkninger og alternativer.

1. Mangelfuld vurdering af lavfrekvent støj

Miljørapporten indeholder ikke en tilstrækkelig analyse af lavfrekvent støj fra vaskehal, tekniske installationer og rangering af tog. Lavfrekvent støj kan:

- forplante sig over lange afstande
- trænge gennem bygningskonstruktioner
- opleves særligt generende indendørs (rumlen, trykfornemmelse)
- være vanskelig at dæmpe med traditionelle støjskærme

Der mangler beregninger af worst-case scenarier (natdrift, maksimal belastning) og dokumentation for, at grænseværdien på ca. 20 dB indendørs kan overholdes.

2. Vibrationer

Tunge el-tog og maskiner kan skabe vibrationer, der forplantes langt i lerholdig jord. Miljørapporten dokumenterer ikke, hvordan vibrationer vil påvirke boliger i Sydbyen og omkringliggende områder.

3. Mangelfuld vurdering af kumulative virkninger

Selvom miljørapporten nævner kumulative effekter, er vurderingen utilstrækkelig:

- Kombinationen af lavfrekvent støj, vibrationer og lysforurening er ikke analyseret samlet.
- Worst-case scenarier for dag- og natdrift er ikke vurderet.
- Rapporten tager ikke højde for særligt følsomme områder som flagermus-leveområder og boligområder i Sydbyen.

Dette betyder, at miljørapporten ikke lever op til kravene i **miljøvurderingsloven §7 og §9**.

4. Manglende geografisk dækning (Frederikssund Syd)

Påvirkninger i Sydbyen er ikke konkret beregnet med støj- og vibrationsberegninger.

- Boliger kan blive påvirket af lavfrekvent støj, vibrationer og rangering af tunge eltog, men rapporten indeholder ikke specifikke scenarier.
- Der mangler kortlægning af spredning af lavfrekvent støj og vibrationer, som kan bevæge sig langt i lerholdig jord.
- Manglende lokaliserede målinger og beregninger betyder, at reelle boligpåvirkninger er ukendte, hvilket skaber miljømæssig og retlig usikkerhed.

5. Lokalplanen mangler bindende krav

I lokalplanen fremgår det, at **støjafskærmning og andre afværgeforanstaltninger først fastlægges i projekteringsfasen**. Dette er problematisk:

- **Retlig usikkerhed:** Miljøvurderingsloven kræver, at væsentlige miljøpåvirkninger vurderes og håndteres, før projektet godkendes.
- **Manglende sikkerhed for naboer:** Uden bindende krav kan lavfrekvent støj, vibrationer og lysforurening blive utilstrækkeligt dæmpet.
- **Manglende kontrol:** Senere fastlæggelse gør det svært at dokumentere overholdelse af miljøkrav.
- **Retlig konsekvens:** Dette strider mod princippet om miljøretlig sikkerhed før projektkodkendelse (miljøvurderingsloven §7, §9, §10 og EU's habitatdirektiv).

Konklusion: Lokalplanen bør ændres, så støjskærme, afskærmning mod vibrationer og belysningsforanstaltninger fastlægges som bindende krav før vedtagelse.

6. Utilstrækkelig vurdering af beskyttede arter (flagermus)

Der planlægges rydning af ca. 8,6 ha fredskov. Flagermus er strengt beskyttet efter **EU's habitatdirektiv (92/43/EØF)** og **Habitatbekendtgørelsen**.

Den gennemførte vurdering er utilstrækkelig:

- Rapporten dokumenterer ikke, at der er gennemført egentlige **akustiske registreringer af flagermus**. En visuel gennemgang af træer kan ikke erstatte sådanne feltundersøgelser.
- Fravær af akustiske registreringer betyder, at vurderingen af artsforekomst eller fravær ikke er fagligt underbygget.
- Observationer af flagermus i området foreligger, hvilket skærper myndighedens undersøgelsespligt.

Der bør gennemføres systematiske akustiske registreringer over en relevant periode, for at afklare forekomsten af beskyttede flagermusarter.

7. Alternativer er ikke reelt belyst

Ingen dokumentation for andre mulige placeringer af værkstedet foreligger, hvilket strider mod miljøvurderingsloven.

8. Manglende worst-case vurderinger

Rapporten baserer sig på gennemsnitsbetragtninger og mangler vurdering af:

- natdrift
- maksimal belastning
- spidsbelastninger
- uheldsscenarier

9. Inkonsistent og utilstrækkelig naturvurdering

Kommunen vurderer et mindre skovområde ved haveforeningen på ca. 1,2 ha som værdifuldt, mens et større fredsskovsområde på ca. 8,6 ha kan ryddes uden samme dokumentation.

- Miljørapporten dokumenterer ikke, hvorfor det større skovområde anses som mindre værdifuldt.
- Dette er inkonsistent og potentielt skadeligt for biodiversitet og naturområder.

10. Lysforurening

Omfattende belysning af sporarealer, værkstedsområder og udendørs arbejdszoner vurderes ikke tilstrækkeligt:

- Ingen beregning af lysudbredelse, natlige forhold eller afværgeforanstaltninger.
- Kan påvirke nærliggende boliger og forstyrre flagermus og andre nataktive arter.

Samlet konklusion

Miljørapporten og lokalplanen lider af væsentlige mangler:

- Mangelfuld vurdering af lavfrekvent støj
- Manglende analyse af vibrationer
- Mangelfuld vurdering af kumulative effekter
- Manglende geografisk dækning
- Manglende vurdering af beskyttede arter (inkl. manglende akustiske registreringer af flagermus)
- Manglende vurdering af alternativer
- Manglende worst-case analyser
- Inkonsistent naturvurdering
- Manglende vurdering af lysforurening
- Manglende bindende krav

Planforslaget opfylder ikke kravene i miljøvurderingsloven og EU's habitatdirektiv.

Anmodning

Jeg anmoder om, at:

- Planforslaget ikke vedtages i sin nuværende form
- Der udarbejdes en ny og fyldestgørende miljøvurdering
- Der gennemføres egentlige **akustiske registreringer for flagermus**
- Der fastsættes bindende krav i lokalplanen
- Den reviderede lokalplan og miljørapport **sendes i ny offentlig høring**, så borgere og relevante myndigheder kan kommentere væsentlige ændringer

Med venlig hilsen
Janni Eitmann

Plangrundlag og rækkefølgebestemmelser

Høringssvar 36

Tage S. Rasmussen, Fjordlandslisten

Ingridvej 13, 3550 Slangerup

22. marts 2026 kl. 21:28

Jeg indsender hermed et høringssvar om plangrundlag og rækkefølgebestemmelser vedrørende forslag til lokalplan 179 og kommuneplantillæg 001 for S-togsværksted ved Haldor Topsøe Park i Vinge.

Det fulde høringssvar er vedlagt som separat dokument.

Min hoved indvending er, at planmaterialet efter min opfattelse ikke forklarer tilstrækkeligt tydeligt, hvorfor det er planmæssigt rigtigt at fremrykke netop dette areal nu, når området med værkstedsfunktioner i Kommuneplan 2025 ellers var rækkefølgebelagt til frigivelse i anden halvdel af kommuneplanperioden, og når der derfor udarbejdes kommuneplantillæg for at frigive området og muliggøre projektet.

Jeg finder det også væsentligt, at sagen ikke kun handler om en rækkefølgeændring. Materialet viser, at den gældende kommuneplan ikke gav mulighed for projektet, at der ikke er kommuneplanrammer for lokalplanområdet vest for Frederikssundsvej, og at kommuneplantillægget derfor både skal frigive området og udlægge nye rammer til værksted, spor, vaskehal og øvrige nødvendige funktioner. Efter min opfattelse burde det forklares mere åbent, at planændringen dermed også indebærer en væsentlig udvidelse og om disponering af de arealer i Vinge, der fremover kan anvendes til værkstedsrelaterede erhvervs- og anlægsformål. Jeg savner desuden en tydeligere redegørelse for, hvordan denne ændring hænger sammen med Vinge Kvalitetsprogram 2024, som er politisk vedtaget, danner rammerne om de kommende planer i Vinge og skal indarbejdes i fremtidige lokalplaner.

Kvalitetsprogrammet lægger vægt på, at Vinge skal udvikles som en levende grøn og bæredygtig by med nærhed til naturen, gode byrum og grønne forbindelser.

Efter min opfattelse burde planmaterialet derfor forklare langt tydeligere, hvordan et så stort teknisk anlæg i den nordlige del af Vinge hænger sammen med den udviklingsretning, kommunen selv har beskrevet for byen. Tilsvarende for kommunens naturstrategi/naturhandleplan og bosætningsstrategi.

Endelig fremgår det af materialet, at projektet også forudsætter yderligere planlægning, herunder lokalplansforslag for landskabsbro og jordhåndtering, og at projektet gør det nødvendigt at finde en alternativ løsning for den jordhåndtering, der ellers var tænkt i området.

Jeg savner derfor en mere klar redegørelse for, hvad der er selvstændige følgeprojekter, og hvad der i praksis er nødvendige forudsætninger for, at den samlede planløsning kan fungere som beskrevet.

På den baggrund mener jeg, at lokalplan 179 og kommuneplantillæg 001 ikke bør vedtages i den nuværende form, før denne del af plangrundlaget er forklaret tydeligere og begrundet bedre. For nærmere begrundelse henvises til det vedhæftede fulde høringssvar.

Høringssvar angående Plangrundlag og rækkefølgebestemmelser til lokalplan 179 og kommuneplantillæg 001 for S-togsværksted ved Haldor Topsøe Park i Vinge og tilhørende miljøvurdering

Jeg indsender hermed høringssvar med fokus på rækkefølgebestemmelserne og det samlede plangrundlag for projektet.

Min hovedpointe er enkel:

Jeg anfægter ikke, at kommunen kan bruge et kommuneplantillæg til at ændre den gældende kommuneplan. Min indsigelse er, at materialet efter min opfattelse ikke forklarer godt nok, hvorfor det er planmæssigt rigtigt at fremrykke netop dette areal nu, og hvordan den beslutning hænger sammen med den øvrige planlagte udvikling af Vinge. Kommuneplantillægget løser den formelle konflikt med kommuneplanen, men det er ikke det samme som, at den planmæssige begrundelse dermed er tilstrækkeligt forklaret.

Det fremgår, at området med værkstedsfunktioner ellers var rækkefølgebelagt til frigivelse senere i kommuneplanperioden. Nu foreslås det fremrykket, så området kan bruges til et stort teknisk anlæg. Det er efter min opfattelse ikke en lille teknisk justering, men en reel ændring af den planlagte udvikling for området. Derfor bør kommunen også forklare tydeligere, hvilke kommunale og planmæssige hensyn der bærer den beslutning.

Det er i den forbindelse ikke nok blot at pege på, at DSB har en tidsplan, eller at projektet ønskes realiseret hurtigt. Det er et projektbehov. Det, jeg savner, er en tydelig forklaring på, hvorfor kommunen planmæssigt mener, at dette areal skal fremrykkes, og hvordan det er afvejet i forhold til Vinges øvrige udvikling. Hvis kommunen mener, at DSB's tidsplan også udgør en planmæssig begrundelse, bør det forklares langt mere konkret.

Jeg hæfter mig også ved, at det her ikke kun handler om rækkefølge. Materialet viser, at den gældende kommuneplan ikke gav mulighed for projektet, og at der derfor både skal laves kommuneplantillæg og lokalplan. Samtidig ændres afgrænsning og anvendelse af eksisterende rammer, og der oprettes også en ny ramme vest for Frederikssundsvej, hvor der i dag ikke er kommuneplanrammer. Det betyder efter min opfattelse, at planændringen ikke blot fremrykker et areal, men også ganske markant udvider og om disponerer de arealer i Vinge, der fremover kan bruges til værksted, spor og tilhørende tekniske anlæg.

Det er et vigtigt punkt, fordi det viser, at der ikke bare åbnes for noget, som allerede lå færdigplanlagt. Der ændres også på, hvad den nordlige del af Vinge i praksis skal bruges til. Det burde kommunen sige mere åbent og mere tydeligt.

Jeg savner også en bedre forklaring på, hvordan denne ændring hænger sammen med Vinges øvrige planmæssige grundlag. Vinge Kvalitetsprogram 2024 er beskrevet som et politisk vedtaget styringsværktøj, der skal danne ramme for de kommende planer i Vinge. Programmet lægger vægt på, at Vinge skal udvikles som en levende grøn by med nærhed til naturen, gode forbindelser, grønne strukturer og en bæredygtig tilgang. Tilsvarende for kommunens naturstrategi/naturhandleplan og bosætningsstrategi.

Jeg mener ikke, at kvalitetsprogrammet i sig selv automatisk udelukker projektet. Men jeg mener, at planmaterialet bør forklare langt tydeligere, hvordan et så stort teknisk anlæg i den nordlige del af Vinge hænger sammen med den udviklingsretning, kommunen selv har beskrevet for byen. Det gælder især, når kommunen samtidig har fremhævet natur, landskab, grønne forbindelser og Det Grønne Hjerte som bærende kvaliteter i Vinges identitet.

Derudover savner jeg en klarere forklaring på, hvordan det samlede plangrundlag egentlig hænger sammen. Det fremgår af materialet, at projektet ikke står alene, men også hænger sammen med yderligere planlægning for blandt andet landskabsbro og jordhåndtering. Det fremgår også, at projektet gør det nødvendigt at finde en anden løsning for den jordhåndtering, der ellers var tænkt i området. Det viser efter min opfattelse, at projektet har bredere konsekvenser end det, der ligger inden for selve lokalplanområdet.

Jeg er med på, at store projekter ofte kræver supplerende planlægning. Men netop derfor bør kommunen være mere tydelig om, hvad der er selvstændige følgeprojekter, og hvad der i praksis er nødvendige forudsætninger for, at den samlede løsning kan fungere som beskrevet. Det er en vigtig forskel. Ellers bliver det for let at skubbe centrale dele af forklaringen til senere.

Endelig mener jeg, at den tætte kobling mellem planlægningen og det konkrete DSB-projekt gør det endnu vigtigere, at kommunen klart forklarer egne planmæssige grunde til at ændre plangrundlaget. Når planlægningen i så høj grad sker for at muliggøre et bestemt projekt, bør det stå ekstra tydeligt, hvorfor kommunen mener, at det også er den rigtige løsning set ud fra Vinges samlede udvikling — og ikke kun set ud fra projektets behov.

Sammenfattende savner jeg derfor en tydeligere redegørelse for:

- Hvorfor arealet fremrykkes fra senere i planperioden til nu
- Hvilke kommunale og planmæssige hensyn der konkret begrundet denne ændring
- Hvorfor DSB's projektbehov og tidsplan efter kommunens opfattelse også skulle være en tilstrækkelig planmæssig begrundelse
- Hvorfor kommunen mener, at det er rigtigt både at fremrykke og samtidig markant udvide og om disponere arealer til værksted, spor og tekniske anlæg
- Hvordan denne ændring er afvejet i forhold til Vinges øvrige udvikling
- Hvordan projektet hænger sammen med Vinge Kvalitetsprogram 2024 og den grønne udviklingsretning for byen samt til kommunens naturstrategi/naturhandleplan og bosætningsstrategi.

- Hvilke dele af den samlede løsning der stadig afhænger af yderligere planlægning og derfor endnu ikke er fuldt afklaret

På den baggrund mener jeg, at lokalplan 179 og kommuneplantillæg 001 ikke bør vedtages i den nuværende form, før denne del af plangrundlaget er forklaret tydeligere og begrundet bedre.

Landskab, Visuel Påvirkning og Terrænregulering

Høringssvar 37

Tage S. Rasmussen, Fjordlandslisten

Ingridvej 13, 3550 Slangerup

22. marts 2026 kl. 23:23

Dette resumé sammenfatter hovedpunkterne i høringssvaret.

Det fulde høringssvar vedlægges som separat fil.

Høringssvarets hovedpointe er, at planmaterialet ikke i tilstrækkelig grad fastlægger de mest betydningsfulde visuelle og landskabelige parametre bindende, selv om miljørapporten selv vurderer påvirkningen af landskabet som væsentlig.

Projektet vil ændre landskabets åbne og storbakkede karakter gennem anlæggets størrelse, tekniske præg, terrænbearbejdning og støjafskærmning.

Det fremhæves særligt, at den endelige støjafskærmning endnu ikke er fastlagt, selv om netop støjskærmene kan blive blandt de mest dominerende visuelle elementer.

Når der arbejdes med flere mulige løsninger og højder, uden at den maksimale visuelle belastning er tydeligt fastlagt i lokalplanen, får offentligheden efter min opfattelse ikke et tilstrækkeligt klart grundlag for at vurdere projektets reelle konsekvenser.

Det påpeges også, at visualiseringerne er foreløbige og ikke viser alle væsentlige anlægselementer, herunder støjskærme, køremaster, portaler og øvrige tekniske installationer i et dækkende omfang.

Dermed undervurderes risikoen for, at området i praksis vil fremstå langt mere teknisk og dominerende end materialet umiddelbart giver indtryk af.

Derudover peger høringssvaret på, at lokalplanens visuelle bestemmelser er for overordnede set i forhold til projektets størrelse. Det gælder blandt andet terrænregulering, facade udtryk, tekniske anlæg og den grønne kant mod Vinge.

Lokalplanen læner sig på overskrifts niveau op ad Kvalitetsprogram for Vinge, men omsætter efter min opfattelse kun delvist programmets mere konkrete ambitioner om naturmaterialer, grønne overgange, rekreative kant zoner og diskret integrerede tekniske installationer.

På den baggrund opfordres der til, at planforslaget ændres og præciseres,

Det gælder navnlig mere bindende rammer for støjafskærmning, tydeligere regulering af de største terrænenændringer, bedre visualisering af de mest dominerende løsninger samt en mere konkret omsætning af kvalitetsprogrammets principper i lokalplanens bestemmelser.

Det fulde høringssvar vedlægges som separat dokument.

Høringssvar angående Landskab, Visuel Påvirkning og Terrænregulering til lokalplan 179 og kommuneplantillæg 001 for S-togsværksted ved Haldor Topsøe Park i Vinge og tilhørende miljøvurdering

Jeg indsender hermed høringssvar med fokus på planforslagets konsekvenser for landskab, visuel påvirkning og terrænregulering.

Min hovedbemærkning er, at høringsmaterialet ikke blot beskriver en påvirkning af landskabet, men selv vurderer denne påvirkning som væsentlig.

Miljørapporten begrundes dette med værkstedsområdets størrelse og skala, den omfattende terrænbearbejdning, anlæggets tekniske præg og den samlede påvirkning fra værksted, terræændringer og støjafskærmning.

Miljørapporten anfører også, at projektet vil ændre landskabets storbakkede og åbne karakter, og at den samlede påvirkning er væsentlig blandt andet i forhold til indkigget til Oppe Sundby Kirke. Det er efter min opfattelse det helt centrale udgangspunkt for vurderingen af planforslaget.

Min indsigelse er derfor ikke, at landskabsforholdene er helt ubelyste. Min indsigelse er, at planforslaget, trods den væsentlige påvirkning, ikke fastlægger de mest betydningsfulde visuelle og landskabelige parametre tilstrækkeligt bindende. Når miljørapporten selv vurderer påvirkningen som væsentlig, bør lokalplanen efter min opfattelse fastlægge klarere og mere forpligtende rammer for de forhold, der driver denne påvirkning, i stedet for i vidt omfang at udskyde dem til senere projektering.

Det gælder for det første projektets samlede skala. Lokalplanen giver mulighed for en værkstedshal på ca. 25.000 m² med en højde på op til 15 meter, øvrige værkstedsfunktioner på ca. 4.000 m² med en højde på 10 meter samt ca. 14 km spor med kørestrøm og tilhørende anlæg.

Dertil kommer sekundær bebyggelse, tekniske anlæg, master, portaler, støjafskærmning, regnvandsanlæg og terrænbearbejdning. Det er derfor ikke ét enkelt byggeri, men et meget stort samlet teknisk anlæg, som vil præge området visuelt og landskabeligt.

Det gælder for det andet terrænreguleringen. Lokalplanen regulerer ganske vist terrænforhold på visse punkter, blandt andet ved henvisning til kortbilag 6 og ved bestemmelser om bakkeformationer og begrønnede skråninger. Men lokalplanen beskriver samtidig, at der kan være behov for nedgravning af spor i omkring 8 meter under eksisterende terræn, at der må forventes terrænförhöjning i forbindelse med

støjafskærmning, og at der samlet set forudsættes både større og mindre terrænreguleringer, herunder afgravning op mod 8 meter og påfyldning op mod 4 meter.

Min indsigelse er derfor ikke, at terrænregulering er ureguleret, men at reguleringen fortsat er for elastisk i forhold til en påvirkning, der selv er vurderet som væsentlig. Det burde efter min opfattelse være langt tydeligere fastlagt, hvor de største koteændringer kan ske, hvor store de må være, og hvordan overgangene til omgivelserne konkret skal udformes.

Det gælder for det tredje støjafskærmningen, som er et af de mest visuelt dominerende elementer i projektet. Lokalplanen beskriver flere mulige støj løsninger. For virksomhedsstøj omtales blandt andet støjafskærmning på 3 meter og på mellem 4-8 meter. For motorvejsstøj beskrives løsninger med en støjskærm på mindst 6 meter, en støjskærm på mindst 8 meter eller en kombinationsløsning med en samlet højde på 12 meter. Samtidig fremgår det direkte, at den endelige løsning fastlægges i projekteringsfasen.

Det betyder efter min opfattelse, at offentligheden ikke får et klart og retvisende billede af den maksimale visuelle belastning, som plangrundlaget reelt åbner for. Problemet er ikke blot, at der mangler detaljer; problemet er, at spændet mellem de mulige løsninger er stort, og at de har meget forskellig landskabelig og visuel betydning.

Netop her er det efter min opfattelse ikke tilstrækkeligt at henvise til senere projektering. Når støjafskærmningen både er central for projektets realisering og indgår som en del af den samlede væsentlige landskabspåvirkning, bør lokalplanen fastlægge en mere præcis og bindende øvre ramme for højde, placering og principiel udformning. Ellers bliver det vanskeligt for offentligheden at vurdere projektets reelle konsekvenser i høringsfasen.

Det gælder for det fjerde visualiseringerne. Visualiseringsmaterialet er udtrykkeligt betegnet som udkast, og det fremgår direkte, at visualiseringerne ikke skal ses som endelige eller færdige. Samtidig fremgår det ved visualiseringspunkt 08, at støj muren ikke er vist. Når den endelige støjafskærmning samtidig ikke er fastlagt, og når støjskærmen kan blive et meget markant element, svækker det efter min opfattelse materialets værdi som beslutningsgrundlag. Kritikpunktet er ikke blot, at billederne er foreløbige, men at de ikke viser et dækkende billede af de maksimale eller mest dominerende løsninger, som lokalplanen åbner mulighed for.

Det gælder også de øvrige tekniske elementer. Lokalplanen giver mulighed for tekniske anlæg, herunder transformere, pumpestationer, kabel- og rørskabe, master og portaler, og fastsætter blandt andet, at fritstående master og portaler til køreledninger må være op til 10 meter høje. Miljørapporten opererer samtidig med en særskilt synlighedsanalyse for værkstedets master med en højde på 8,5 meter.

Det understreger, at master ikke er en bagatel, men et selvstændigt visuelt element i projektet. Efter min opfattelse burde de mest dominerende tekniske elementer, som køreledningsmaster og lysmaster/arbejdsbelysning, være mere tydeligt beskrevet og visualiseret i høringsmaterialet.

Jeg er opmærksom på, at lokalplanen indeholder visse bestemmelser om materialer, farver og tekniske installationer, men det ændrer ikke ved, at reguleringen efter min opfattelse fortsat er mest præcis for installationer på bygninger og mindre præcis for den samlede visuelle håndtering af de mange tekniske elementer i terræn og langs sporarealerne, hvor den landskabelige effekt i praksis bliver størst.

Lokalplanen bør også vurderes i lyset af kommunens eget Kvalitetsprogram for Vinge. Kvalitetsprogrammet er politisk vedtaget, beskrives som et styringsværktøj for udviklingen af Vinge og fastslår, at bestemmelserne herfra skal indarbejdes i fremtidige lokalplaner.

Programmet lægger vægt på, at Vinge bygges på naturens og landskabets præmisser, at der skal skabes gode overgange mellem byggeri og uderum, og at kvalitetsprogrammets bestemmelser skal konkretiseres i lokalplaner.

Jeg gør ikke gældende, at kvalitetsprogrammet i sig selv automatisk fastlægger den konkrete udformning af dette projekt. Men når kommunen selv har vedtaget programmet som styringsværktøj og målestok for kommende planer, bør afvigelser eller svagere omsætning af programmets principper efter min opfattelse begrundes tydeligere, end det er sket her.

Det gælder særligt for Det grønne erhvervskvarter, hvor kvalitetsprogrammet blandt andet siger, at facader skal domineres af naturmaterialer som tegl, natur sten og træ, at udearealerne skal være udprægede grønne og offentligt tilgængelige, og at offentlige stier til Frederikssund by, Det Grønne Hjerte og det omkringliggende landskab skal sikres.

Kvalitetsprogrammet lægger også vægt på, at kant zoner mellem udviklingsarealer skal understøtte liv og ophold og rumme rekreative stier.

Lokalplanen taler derimod mere overordnet om et moderne, bæredygtigt og grønt erhvervsområde med høj arkitektonisk kvalitet, en grøn zone og mulighed for træ på facader, men omsætter ikke med samme styrke kvalitetsprogrammets mere konkrete krav til facader, offentligt tilgængelige udearealer, rekreative kant zoner og stiforbindelser.

Det samme gælder tekniske installationer. Kvalitetsprogrammet siger, at mindre tekniske anlæg skal integreres diskret i omgivelserne, afskærmes af træ i naturlig træfarve, levende hegn, signaturfarver eller samme materialitet som nærliggende bebyggelse, og at master så vidt muligt skal placeres på højere bebyggelser, så de fylder mindst muligt i bybilledet.

Lokalplanen giver derimod mulighed for flere typer tekniske anlæg og fritstående master og portaler, men uden en tilsvarende samlet og konkret regulering af deres visuelle indpasning i landskabet. Det forstærker efter min opfattelse indtrykket af, at de visuelle bestemmelser i lokalplanen er mere formuleret som hovedprincipper end som skarpe, bindende rammer for et projekt af denne størrelse.

Jeg bemærker endelig, at lokalplanen selv fremhæver, at den skal sikre indpasning i det grønne erhvervsområde, en grøn, varierende og attraktiv kant mod Vinge og en arkitektonisk indpasning af værksted, vaskehal og øvrige bebyggelser.

Når kommunen på den ene side formulerer disse ambitioner, men på den anden side lader centrale visuelle spørgsmål om støjafskærmning, terrænændringer og de mest dominerende tekniske elementer være åbne for senere fastlæggelse, bliver plangrundlaget efter min opfattelse ikke tilstrækkeligt robust i forhold til den påvirkning, som miljørapporten selv kalder væsentlig.

På den baggrund opfordrer jeg til, at planforslaget ændres og præciseres.

Jeg opfordrer navnlig til, at:

1. Den maksimale støjafskærmning fastlægges mere bindende i lokalplanen, herunder med tydeligere rammer for maksimal højde, principiel placering og udformning.
2. Visualiseringerne suppleres, så de viser de mest visuelt dominerende løsninger, som planforslaget reelt åbner mulighed for, herunder støjafskærmning, master, portaler og væsentlige tekniske elementer,
3. De største terrænændringer reguleres mere præcist, herunder hvor de kan ske, hvor store de må være, og hvordan landskabelige overgange skal udformes,
4. Kvalitetsprogrammets principper omsættes mere konkret i lokalplanens bindende bestemmelser, især om facader, kant zoner, grønne overgange, tekniske anlæg og den visuelle indpasning i Det grønne erhvervskvarter.
5. **Der** redegøres tydeligere for planforslagets maksimale visuelle og landskabelige konsekvens, så offentligheden kan tage stilling til det reelle projekt og ikke kun til et foreløbigt og delvist åbent spænd af muligheder.

Sammenfattende er det min vurdering, at høringsmaterialet ikke i tilstrækkelig grad fastlægger de væsentligste visuelle og landskabelige parametre bindende, selv om miljørapporten selv vurderer påvirkningen som væsentlig.

Planforslaget bør derfor efter min opfattelse ikke vedtages endeligt i sin nuværende form uden en skærpelse af de bindende rammer for støjafskærmning, terrænregulering, tekniske elementer og visualisering af projektets reelle maksimale påvirkning.

Deler samme bekymringer som øvrige borgeres høringssvar...

Høringssvar 38

(Adressebeskyttet) Roskildevej 179, 3600 Frederiksund

22. marts 2026 kl. 23:39

Vi er også borgere i Sydbyen med bolig i området, der uden tvivl vil påvirkes negativt af et kommende stort dsb/s-togs-værksted og stiforbindelse. Vi deler vores bekymringer med øvrige borgere, der har gjort indsigelse i indsendte høringssvar omhandlende bl.a. støj/lysgener og risiko for værdiforringelse af privat ejendom. Vi ønsker, at sådan et værksted kan placeres andetsteds, hvor det ikke i samme grad vil påvirke privatlivets fred og ejendom. Vi er også nært placeret Oppe Sundby Kirke og synes heller ikke i respekt for kirken, at vi skal have sådan et stort togværksted i nærheden. Disse to ting harmonerer heller ikke sammen og det synes vi også, er værd at tage i betragtning ift. planen om placeringen af togværkstedet, vaskehaller m.m..

I modstrid med eksisterende planer

Høringssvar 39

Hans-Jørgen Bøgfeldt

Tranevej 5, 3600 Frederikssund

23. marts 2026 kl. 08:45

Høringssvar til lokalplanforslag 179 (Vinge) med tilhørende kommuneplantillæg 001

Jeg skal hermed udtrykke min klare og utvetydige modstand mod de fremlagte planforslag.

Med udgangspunkt i den gældende Kommuneplan 2025–2037 samt Kvalitetsprogrammet for Vinge 2024 må jeg konstatere, at de visioner, retningslinjer og principper, som er vedtaget inden for de seneste få år, i disse forslag i vidt omfang tilsidesættes. Det fremstår både uforståeligt og stærkt kritisabelt, at der politisk så kort tid efter vedtagelsen af disse planer foretages så markante ændringer, som reelt undergraver det hidtidige plangrundlag.

Denne praksis svækker tilliden til den kommunale planlægning og rejser alvorlige spørgsmål om, hvorvidt borgere og investorer overhovedet kan have tillid til vedtagne planer og visioner.

Særligt problematisk er den betydelige udvidelse af erhvervsområdet, som i høj grad vil påvirke det planlagte boligområde "Skovlandet". Den foreslåede placering af DSB's anlæg indebærer en markant afvigelse fra de principper, der er beskrevet i Kvalitetsprogrammet. Her lægges der vægt på en grøn profil, åbenhed og tilgængelighed i erhvervsområderne. Et stort, lukket værkstedsområde er uforeneligt med disse intentioner.

Derudover må det forventes, at et anlæg af denne karakter vil medføre væsentlige miljømæssige gener, herunder støj, trafik og visuelle påvirkninger, som ikke harmonerer med de forventninger, nuværende og kommende beboere med rimelighed kan have til området.

Endvidere er det i strid med de hidtidige planer, hvor en eventuel udvidelse af erhvervsområderne er forudsat at ske i nordlig retning – væk fra boligområderne. De aktuelle forslag indebærer derimod udvidelser mod syd og vest, hvilket vil forringe forholdene for både eksisterende og kommende boligområder væsentligt.

Såfremt planforslagene vedtages i deres nuværende form, vil det efter min opfattelse være udtryk for en tilsidesættelse af tidligere politiske beslutninger og en praksis, der kan opfattes som både uigennemsigtig og uforudsigelig.

Afslutningsvis skal det understreges, at en sådan fremgangsmåde risikerer at underminere borgernes tillid til den kommunale planlægning og de visioner, der ellers er blevet fremlagt for udviklingen af Vinge.

Skovloven

Høringssvar 40

Helle Bisgaard Lysen

Tranevej 5, 3600 Frederikssund

23. marts 2026 kl. 11:01

Jeg fremsender hermed mit høringssvar vedrørende lokalplanforslag 179 samt kommuneplantillæg 001.

Jeg mener, at ophævelsen af fredskovspligten i det pågældende område sker på et utilstrækkeligt og potentielt ulovligt grundlag.

Ifølge skovloven kan fredskov ophæves, men betingelserne herfor er særdeles restriktive. Den berørte skov er beliggende på privat grund og har en alder på cirka 25 år, hvilket i sig selv understreger dens værdi.

Det er korrekt, at ophævelse kan finde sted i forbindelse med samfundsvigtigt byggeri. Dette forudsætter dog, at alternative placeringsmuligheder er blevet undersøgt grundigt og dokumenteret som uegnede. Det fremgår imidlertid ikke af DSB's materiale, at sådanne alternative placeringer er blevet undersøgt i tilstrækkeligt omfang.

Det bør også bemærkes, at både kommunen og borgerne tidligere har afvist en placering i Frederikssund Syd, netop på grund af den nære beliggenhed til boliger. En placering i Vinge vil i praksis medføre tilsvarende bolignære gener. Forskellen er blot, at boligerne endnu ikke er opført, og derfor ikke har haft mulighed for at give udtryk for deres bekymringer.

Bygherren Ikano bolig har ikke haft indvendinger.

Men de er ikke de rette til at give svar, da de ikke skal bo der.

Den foreslåede placering i Vinge, hvor spor og vaskeanlæg placeres få meter fra boligområder – kun adskilt af støjafskærmning – vil medføre betydelige støjgener. Erfaring viser, at hverken støjvolde eller støjskærme kan yde fuldstændig beskyttelse mod støj fra jernbaneanlæg. Utallige sporforgreninger (skiftespor) til de mange porte til værkstedet er alt andet lige den del der støjer mest.

Naboer til tilsvarende anlæg er ofte markant påvirkede.

På den baggrund mener jeg, at det må være muligt for DSB at finde en mere hensigtsmæssig placering til værkstedsanlægget.

Sammenfattende vurderer jeg, at den foreslåede placering i Vinge ikke opfylder betingelserne i skovloven, idet der mangler dokumentation for, at alternative placeringer er undersøgt og fundet uegnede.

Med venlig hilsenHelle Bisgaard Lysèn

Indsigelse

Høringssvar 41

Hans-Jørgen Bøgfeldt

Tranevej 5, 3600 Frederikssund

23. marts 2026 kl. 14:06

Under henvisning til offentlig høring af forslag til Lokalplan 179 for S-togsværksted ved Haldor Topsøe Park i Vinge, Kommuneplantillæg 001 til Kommuneplan 2025–2037 og den tilhørende VVM-baserede miljøvurdering fremsættes hermed en formel indsigelse.

Indsigelsen bygger på planmæssige, miljømæssige og retlige forhold, herunder hensyn til landskab, naturbeskyttelse, hydrologi, kumulative effekter samt miljørapportens tilstrækkelighed og gennemsigtighed, jf. Planloven, Miljøvurderingsloven og EU's Habitatdirektiv.

Dokumenter, der henvises til:

- Lokalplan 179 for S-togsværksted ved Haldor Topsøe Park i Vinge (offentliggjort 26. januar 2026, Frederikssund Kommune)
 - Kommuneplantillæg 001 til Kommuneplan 2025–2037 (offentliggjort 26. januar 2026)
 - Miljøvurderingsrapport for Lokalplan 179 og Kommuneplantillæg 001 (VVM), godkendt af Frederikssund Byråd 17. december 2025, offentliggjort 26. januar 2026. Rapporten omfatter vurderinger af biologisk mangfoldighed, hydrologi, landskab, støj og lys samt kumulative effekter.
1. Habitat og natur
- Miljøvurderingsrapporten redegør overordnet for biologisk mangfoldighed og naturforhold, men det fremgår ikke klart, om der er gennemført systematiske feltundersøgelser for bilag IV-arter i relevante sæsoner og efter anerkendte metodiske standarder.
 - Fraværet af præcis dokumentation for metoder, tidsperioder og artsgrupper svækker vurderingsgrundlaget og gør det vanskeligt at efterprøve konklusionerne om påvirkning af beskyttede arter og levesteder.
 - På det foreliggende grundlag fremstår det ikke tilstrækkeligt dokumenteret, at påvirkningen af bilag IV-arter og beskyttede naturinteresser er fuldt belyst.

Juridisk henvisning: Habitatdirektivet (92/43/EØF); Miljøvurderingsloven § 7; Planloven §§ 11a og 15.

2. Kumulative effekter

- Miljøvurderingen behandler miljøtemaer enkeltvis, men der foreligger ikke en tilstrækkeligt konkret og samlet analyse af projektets kumulative effekter i sammenhæng med øvrig eksisterende og planlagt byudvikling i Vinge.

- Uden eksplicit vurdering af samspillet mellem infrastrukturanlæg, bebyggelse, støj, lys, trafik og hydrologi er det ikke muligt at vurdere den reelle samlede miljøpåvirkning.
- Dette er særligt væsentligt i et område under betydelig transformation.

Juridisk henvisning: Miljøvurderingsloven §§ 3 og 7; VVM-principper; EU-retlig praksis om kumulative effekter.

3. Terrænregulering

- Lokalplanområdet er karakteriseret ved markant kuperet terræn med niveauforskelle op til ca. 15 m. Terrænforholdene indikerer, at området ikke naturligt er egnet til et jernbaneværksted med tilhørende sporinfrastruktur, som normalt kræver store, plane arealer af tekniske, driftsmæssige og sikkerhedsmæssige årsager.
- Projektet forudsætter omfattende terrænmanipulation, hvilket udgør en væsentlig landskabelig og miljømæssig påvirkning.
- Lokalplan og miljørapport viser, at jordopfyldning/udgravning kan være op til 8 m (Lokalplan 179 §6; miljørapportens kapitel om landskab og terræn).
- Mindre indgribende alternativer, såsom fladere områder eller anden placering, er ikke tilstrækkeligt belyst.

Juridisk henvisning: Planloven §§11a, 15; Miljøvurderingsloven; VVM-principper.

4. Landskabskarakter

- Planlagte terrænnændringer og anlæggets skala indebærer væsentlige, langvarige og i praksis irreversible ændringer af landskabets karakter og rumlige struktur.
 - Miljørapportens landskabsanalyse fremstår overordnet og uden tilstrækkelig visualisering af langsigtede konsekvenser, herunder set fra omkringliggende rekreative områder og fremtidige byområder.
 - Der mangler en detaljeret vurdering af landskabets sårbarhed og projektets visuelle dominans.
- Juridisk henvisning: Planloven § 11a; Kommuneplanens retningslinjer; Miljøvurderingsloven.

5. Bebyggelsens omfang og placering

- Lokalplanen muliggør bebyggelse og tekniske anlæg af betydeligt omfang, hvilket – sammenholdt med omfattende terrænreguleringer – medfører markante fysiske indgreb.
- Det fremgår ikke tydeligt, at alternative disponeringer eller skala-tilpasninger med lavere miljøpåvirkning er undersøgt tilstrækkeligt.
- Dette er væsentligt i vurderingen af planens nødvendighed og proportionalitet.

Juridisk henvisning: Planloven §§ 11a og 15; Miljøvurderingsloven.

6. Vand og hydrologi

Lokalplan 179 fastslår, at området har terrænnært grundvand (0,5–2 m under terræn), hvilket kan kræve midlertidige grundvandssænkninger i anlægsfasen. Lokalplanen stiller krav om tilladelse og dispensation ved oppumpning af større mængder grundvand og i nærheden af vandindvindingsboringer.

Miljørapporten redegør ikke tilstrækkeligt for de hydrologiske konsekvenser af terrænændringer og grundvandssænkninger, herunder:

- Risiko for ændringer i naturlige afstrømningsmønstre, dræn og grundvandsforekomster (terrænnært og dybt).
- Afledte effekter på vandbalance, tilstødende naturområder og risiko for forurening ved udledning af oppumpet grundvand eller permanente dræninger.
- Potentiel påvirkning af bilag IV-arters levesteder i vådområder og terrænnære grundvandsområder, hvilket vurderes som en mangel i forhold til Habitatdirektivets krav. Fraværet af dokumenterede hydrauliske analyser og følsomhedsvurderinger betyder, at konsekvenserne for vandbalance, dræn og natur ikke er tilstrækkeligt belyst.

Juridisk henvisning: Miljøvurderingsloven §§ 3 og 7; Planloven § 11a; Habitatdirektivet (92/43/EØF).

7. Støj og lysforurening

- Vurderingen af støj- og lysforhold fremstår generel og uden tilstrækkelig konkretisering af natdriftens samlede miljøpåvirkning.
- Dokumentation for worst-case-scenarier, spredningseffekter og påvirkning af nærliggende rekreative områder og fremtidig byudvikling mangler.
- Dette er væsentligt i forhold til både miljøkvalitet og planlægningsmæssig sameksistens.

Juridisk henvisning: Miljøbeskyttelsesloven; Miljøvurderingsloven; Planloven § 11a.

8. Alternativer

- Miljørapportens behandling af alternativer, herunder 0-alternativet og alternative placeringer, fremstår summarisk.
- Der foreligger ikke en tilstrækkeligt systematisk og dokumenteret sammenligning af realistiske og teknisk gennemførlige alternativer.
- Dette svækker miljøvurderingens beslutningsgrundlag.

Juridisk henvisning: Miljøvurderingsloven § 7; VVM-principper.

9. Procesfejl / gennemsigtighed

For at sikre offentlighedens mulighed for efterprøvelse af miljøvurderingens faglige grundlag bør kommunen sikre fuld gennemsigtighed omkring rapportens datagrundlag, herunder:

- Dokumentation for feltundersøgelser, metoder og tidsperioder.
- Hydrologiske modeller og beregningsforudsætninger.
- Kumulative analyser og scenarier.

Et utilstrækkeligt oplysningsgrundlag kan efter forvaltningsretlig praksis udgøre en væsentlig retlig mangel.

Juridisk henvisning: Miljøvurderingsloven § 7; forvaltningsretlige principper om oplysningsgrundlag.

10. Brud på rækkefølge i planlægningen

- Såfremt udbygningsaftaler eller andre bindende dispositioner reelt fastlægger projektets gennemførelse før planprocessens afslutning, kan dette rejse spørgsmål om planlægningens saglighed og lovmedholdelighed.

Juridisk henvisning: Planloven; almindelige forvaltningsretlige principper.

Konklusion

På baggrund af ovenstående anmodes kommunen om:

1. Supplerende og dokumenterede arts- og naturundersøgelser, herunder bilag IV-arter.
2. Fornyet vurdering af terrænregulering og lokaliseringalternativer.
3. En samlet analyse af kumulative effekter.
4. Fuld gennemsigtighed i miljørapportens datagrundlag.
5. Genovervejelse af planlægningsgrundlaget.

Det vurderes samlet, at planlægningen og miljøvurderingen på flere centrale punkter ikke hviler på et tilstrækkeligt dokumenteret og gennemsigtigt grundlag.

Høringssvar

Høringssvar 42

Rasmus Østergaard Lind
Solsikkevej 3, 3600 Frederikssund
23. marts 2026 kl. 15:17

Til Frederikssund Kommune, Plan og Udvikling

Høringssvar vedr. Forslag til Lokalplan 179 for S-togsværksted ved Haldor Topsøe Park i Vinge

Høringsperiode: 26. januar – 23. marts 2026

Jeg fremsender hermed høringssvar til forslag til Lokalplan 179 og anmoder om, at nedenstående planfaglige og retlige bemærkninger indgår i kommunalbestyrelsens behandling af planen.

1. Manglende forudgående tilladelse til nedlæggelse af fredskov

Inden for planområdet er kortlagt ca. 8,5 ha fredskov med fredskovspligt. Lokalplanen forudsætter, at fredskovspligten ophæves, men dette kræver tilladelse fra Ministeren for Grøn Trepert, jf. skovlovens § 6. Denne tilladelse er på tidspunktet for høringsperiodens start ikke indhentet.

Det er planfagligt og proceduremæssigt problematisk, at lokalplanen sendes i offentlig høring, mens en så grundlæggende retlig forudsætning for planens realisering er uafklaret. Borgerne kan ikke forholde sig fuldt oplyst til planens konsekvenser, når det er uvist, om de nødvendige ministerielle tilladelser kan opnås.

Anmodning: Kommunen bedes redegøre for, hvornår ansøgning om ophævelse af fredskovspligten er fremsendt, og hvornår afgørelse forventes.

2. Støjredegørelsen er ikke fyldestgørende – den endelige løsning er uafklaret

Lokalplanen opererer med to adskilte støjproblematikker: virksomhedsstøj fra værkstedet og trafikstøj fra den kommende motorvej. Den endelige støjafskærmningsløsning fastlægges ikke i lokalplanen, men udskydes til projekteringsfasen.

For virksomhedsstøj viser scenarie 1 kun overholdte grænseværdier med meget lille margin i natperioden ved beregningspunkt 2 – netop det punkt, der er tættest på det kommende boligområde Skovlandet. Modelberegninger afspejler typisk ideelle driftsforhold, og der er ikke redegjort for, om grænseværdierne kan overholdes under alle reelle driftsscenarier, herunder ved kapacitetsudvidelse eller ændret togsammensætning.

For motorvejsstøj er det væsentligt, at den tidligere planlagte jordvold bortfalder som følge af dette projekt. Ansvar for alternativ afskærmning lægges hermed over på DSB, og lokalplanen åbner for, at foranstaltningerne kan afvente motorvejsprojektet. Det indebærer en reel risiko for, at de kommende boligområder i Vinge i en mellemliggende periode er utilstrækkeligt støjbeskyttede.

Anmodning: Den konkrete støjafskærmningsløsning bør fastlægges som en del af lokalplanen. Kommunen bedes endvidere redegøre for, hvordan støjbeskyttelsen af Vinge sikres, hvis motorvejsprojektet forsinkes.

3. Støj fra døgnaktivitet og rangering er utilstrækkeligt vurderet

Et S-togsværksted er ikke en virksomhed, der følger normal dagdrift. Rangering af tog — togbevægelser til opstilling, sammensætning og flytning på sporanlægget — foregår typisk også i nat- og aftentimerne, og det er netop i disse perioder, at de vejledende grænseværdier er lavest og sværest at overholde. Dertil kommer løbende aktiviteter i værkshaller, testkørsler og lastbilkørsel.

Støjredegørelsen behandler virksomhedsstøjen ud fra definerede scenarier, men det fremgår ikke tilstrækkeligt klart, om rangeringsaktiviteternes fulde omfang i natperioden er korrekt modelleret. Rangering er erfaringsmæssigt en af de mest støjende og svært forudsigelige aktiviteter ved denne type anlæg, og det er en aktivitet, der vanskeligt lader sig afskærme fuldt ud med konventionelle støjskærme.

Anmodning: Kommunen bedes redegøre specifikt for, hvordan støj fra rangeringsaktiviteter og øvrig natdrift er vurderet og modelleret, og hvilken sikkerhedsmargin der er til grænseværdierne i natperioden under fuld driftsbelastning.

4. Planens robusthed ved forsinkelse af forudsatte anlæg er utilstrækkeligt belyst

Lokalplanen forudsætter en række anlæg, som endnu ikke er realiserede: motortrafikvej, støjafskærmning, stibroforbindelse, regnvandsanlæg og beplantning. Der redegøres ikke for, hvad der sker, hvis disse anlæg forsinkes eller ikke realiseres i den forudsatte rækkefølge.

Motortrafikvejen er et selvstændigt statsligt projekt, som kommunen ikke har direkte indflydelse på. Et værksted, der tages i brug inden støjafskærmningen mod motorvejen er etableret, vil potentielt eksponere de kommende boligområder for overskridelse af støjgrænser.

Anmodning: Kommunen bedes redegøre eksplicit for, hvilke anlæg der er forudsætninger for ibrugtagning, og hvad konsekvensen er, hvis de ikke er klar til den forudsatte tid.

5. Konsekvenser for Vinges langsigtede byudvikling er utilstrækkeligt belyst

Lokalplanens planområde udgør ca. 48 ha i den nordvestlige del af Vinge. Planloven kræver, at lokalplaner understøtter en hensigtsmæssig byudvikling. Et anlæg af denne skala — med op til 15 m høje haller, 14 km banespor, støjafskærmning og begrænset offentlig adgang — vil udgøre en markant fysisk barriere i bystrukturen og svække den landskabelige og funktionelle sammenhæng mellem by og omgivelser.

Planen redegør ikke tilstrækkeligt for, hvilke arealer der bortfalder som potentielle byudviklingsarealer fremover, om den grønne kantzone på 6–10 m reelt er tilstrækkelig til at imødegå anlæggets visuelle og fysiske barrierevirkning mod Skovlandet, eller hvordan anlægget er foreneligt med Vinges vision om en sammenhængende, grøn og gang- og cykelvenlig by, jf. Kvalitetsprogrammet for Vinge (2024). Det bemærkes, at afgrænsningsnotatet for

miljøkonsekvensvurderingen (COWI for DSB, oktober 2025, afsnit 3.4) selv anerkender, at arealet uden værkstedsprojektet ville blive inddraget som byudviklingsdelområde i Vinge. Værkstedet fortrænger således ikke blot landbrugsarealer, men konkret planlagt byudvikling.

Det bør endvidere præciseres, hvem der har ansvar for drift og vedligehold af den grønne kantzone på længere sigt, og hvilke bindende krav der sikrer dens kvalitet over tid.

Anmodning: Kommunen bedes fremlægge en mere konkret og dokumenteret redegørelse for de langsigtede konsekvenser for byudviklingen og bykvaliteten i kanten mod Vinge, herunder en vurdering af anlæggets barrierevirkning for bløde trafikanter og landskabelig sammenhæng.

6. Strid med kommuneplanens rækkefølgebestemmelser – utilstrækkelig begrundelse for fravigelse

Lokalplanen er i direkte strid med rækkefølgebestemmelserne i Kommuneplan 2025–2037, der frigiver arealet til byudvikling i perioden 2032–2037. Rækkefølgebestemmelser er et centralt styringsværktøj i kommuneplanlægningen og bør kun fraviges på grundlag af en selvstændig, dokumenteret kommunal afvejning. Lokalplanen begrunder fravigelsen primært med reference til statslige interesser og DSB's tidsplan — det vil sige en ekstern aktørs behov, ikke en kommunal prioritering.

Det bør endvidere belyses, om fremrykningen har præcedensvirkning for den øvrige rækkefølge i Vinge, og om andre anlægsprojekter fremover vil kunne påberåbe sig samme begrundelse.

Anmodning: Kommunen bedes redegøre eksplicit for den selvstændige kommunale afvejning bag fravigelsen, herunder konsekvenser for de øvrige byudviklingsarealer i kommuneplanperioden.

7. Miljøkonsekvensvurdering (VVM) er ikke afsluttet

Miljøkonsekvensvurderingen gennemføres af Trafikstyrelsen efter jernbanelovens § 38a og er ikke afsluttet på tidspunktet for høringsperiodens start. VVM-processen kan resultere i vilkår med direkte betydning for lokalplanens indhold, herunder støjforhold, naturpåvirkning og terrænregulering. Borgerne kan ikke forholde sig til planens samlede miljømæssige konsekvenser, så længe denne proces er uafsluttet.

Anmodning: Kommunen bedes redegøre for, hvordan eventuelle vilkår fra VVM-processen vil blive indarbejdet i lokalplanen, og om der om nødvendigt vil ske en fornyet høring.

8. Terrænændringer og landskabspåvirkning – utilstrækkelig redegørelse

Lokalplanen forudsætter meget omfattende terrænbearbejdnings: nedgravning af spor op til 8 m under eksisterende terræn, opbygning af støjvolde og landskabsbearbejdning ved broens landinger. Det er et anlæg af infrastrukturel skala. Redegørelsen for visuelle og landskabelige konsekvenser er sparsom i forhold til dette omfang. Argumentationen i kystnærhedszoneredegørelsen beskriver bebyggelsen som lavere oplevende på grund af nedgravning, mens de nødvendige terrænhævninger til støjvolde og brolandinger ikke tillægges tilsvarende vægt. Afgrænsningsnotatet bekræfter endvidere (afsnit 3), at projektet forventes at generere ca. 450.000 m³ overskudsjord, og at den endelige plan for håndtering af denne

jordmængde endnu ikke er fastlagt.

Anmodning: Kommunen bedes fremlægge en mere fyldestgørende visuel og landskabelig konsekvensvurdering af de samlede terrænændringer, herunder visualiseringer fra relevante kigpunkter i og omkring Vinge, samt en afklaring af den endelige jordhåndteringsplan.

9. Grundvand og forureningsrisiko i anlægs- og driftsfase

Planområdet ligger i et område med særlige drikkevandsinteresser (OSD) og i et nitratfølsomt indvindingsopland. Et DSB-værksted med vaskehal, kemikalier og smøremidler udgør en reel forureningsrisiko. Lokalplanen stiller krav om tætte belægninger og kontrolleret afledning, men redegørelsen for, hvordan tilsyn og dokumentation sikres i driftsfasen over et anlægs fulde levetid, er meget tynd. Det bemærkes endvidere, at afgrænsningsnotatet (afsnit 5, miljøfaktor grundvand) selv anfører, at der skal foretages geotekniske borer og modelleringer — undersøgelser som endnu ikke er gennemført på tidspunktet for høringen.

Anmodning: Kommunen bedes uddybe, hvordan grundvandsbeskyttelsen sikres konkret i både anlægs- og driftsfase, herunder krav til løbende monitoring og tilsyn.

10. Beskyttede arter, lysforurening og flagermus

Inden for planområdet er registreret forekomst af lille vandsalamander ved den §3-beskyttede sø samt to potentielle flagermusledelinjer langs Frederikssundsvej og den nordlige fredskovskant. Begge arter er opført på habitatdirektivets bilag IV og nyder streng beskyttelse efter dansk ret. For vandsalamanderen anfører lokalplanen, at der skal opsættes paddehegn i anlægsfasen, men der er ikke redegjort for, om der er foretaget en egentlig artsbeskyttelsesredegørelse i overensstemmelse med habitatdirektivets artikel 12. Opstilling af paddehegn er ikke i sig selv tilstrækkeligt, da anlægsarbejderne vil påvirke eller ødelægge dele af artens rastearal.

For flagermus er der en yderligere problematik, som lokalplanen ikke adresserer tilstrækkeligt: lysforurening. Et S-togsværksted i drift vil have betydelig kunstig belysning hele døgnet — arbejdslys i haller, belysning langs 14 km sporanlæg, kørestrømsportaler og sikkerhedsbelysning langs hegn og perimeter. Flagermus er særligt følsomme over for kunstigt lys, og de registrerede ledelinjer løber netop langs de arealer, der vil blive mest lyseksponerede. Lokalplanens belysningsbestemmelser regulerer alene veje, stier og parkeringspladser — ikke sporanlæggets og hallernes driftsbelysning, som er den dominerende lyskilde.

Det bemærkes, at afgrænsningsnotatet (afsnit 5, miljøfaktor andre gener – lys) anfører, at nattevisualiseringer vil indgå i landskabsvurderingerne. Dette dokumenterer, at lysforurening er anerkendt som en potentiel påvirkning i VVM-processen — men emnet er endnu ikke behandlet i det kommunale plangrundlag. Lysforureningen vil endvidere kunne påvirke boligkvaliteten i de kommende boligområder i Skovlandet.

Anmodning: Kommunen bedes dokumentere, at der er foretaget en fyldestgørende artikel 12-vurdering for både vandsalamander og flagermus, og at lysforureningen fra sporanlæg og værkstedshaller indgår i denne vurdering. Det bør endvidere præciseres, hvilke bindende krav der

stilles til belysningen af sporanlæg og bygninger i driftsfasen.

11. Alternativescreeningen er ikke offentliggjort i efterprøvbar form

Det fremgår af afgrænsningsnotatet for miljøkonsekvensvurdering af DSB Værksted i Vinge (COWI for DSB, oktober 2025, afsnit 3.3), at der er udarbejdet en lokaliseringsanalyse af 12 alternative placeringer, og at disse alle er vurderet uegnede. Begrundelserne angives summarisk som "størrelse af arealerne, konflikter med anden planlægning samt tilstedeværelsen af eksisterende infrastruktur eller mangel på baneadgang." Det fremgår endvidere, at ét konkret alternativ (Oppe Sundby) nåede så langt, at der blev afholdt et offentligt orienteringsmøde, men efterfølgende blev afvist af Frederikssund Kommune som politisk beslutning.

Miljøvurderingslovens § 8, stk. 2 kræver, at miljøvurderingen indeholder en beskrivelse af rimelige alternativer og en begrundelse for det valgte alternativ. Det er på den baggrund problematisk, at hverken lokalplanmaterialet eller afgrænsningsnotatet indeholder en efterprøvbar oversigt over, hvilke 12 konkrete placeringer der er undersøgt, hvilke kriterier der er anvendt ved vurderingen af den enkelte, og hvad de specifikke faglige begrundelser er for fravalget — herunder om by- og landskabsmæssige konsekvenser indgik som et selvstændigt vurderingskriterium.

Det bemærkes, at afgrænsningsnotatet selv anerkender (afsnit 3.4), at arealet uden værkstedsprojektet ville blive inddraget som byudviklingsdelområde i Vinge. Fravalget af de øvrige alternativer er dermed ikke alene et jernbaneteknisk spørgsmål, men også et spørgsmål om Vinges fremtidige byudvikling — en afvejning der burde fremgå eksplicit og efterprøveligt af beslutningsgrundlaget.

Anmodning: Kommunen bedes sikre, at den fulde lokaliseringsanalyse med konkrete faglige begrundelser for fravalg af samtlige 12 undersøgte alternativer offentliggøres som en del af plangrundlaget inden lokalplanens endelige vedtagelse, så borgerne har mulighed for at efterprøve, om screeningen er gennemført med tilstrækkelig bredde og på relevante kriterier.

Afsluttende bemærkning

Ovenstående indsigelser er begrundet i planfaglige og retlige forhold. Det er min vurdering, at lokalplanforslaget på flere punkter ikke opfylder de krav til oplysningsgrundlag og planmæssig rækkefølge, som planloven, miljøvurderingsloven og tilknyttet lovgivning fordrer. Fælles for flere af punkterne er, at centrale forudsætninger for planens realisering — herunder fredskovstilladelse, VVM-proces, støjafskærmningsløsning og jordhåndteringsplan — endnu ikke er afklarede, mens borgerne allerede er i høring. Det begrænser reelt borgernes mulighed for at forholde sig informeret til planens samlede konsekvenser.

Jeg anmoder kommunen om at besvare de rejste spørgsmål konkret og skriftligt som led i den videre behandling af planen.

Med venlig hilsen

Rasmus Lind

Solsikkevej 3, 3600 Frederikssund

23/3-2026

Såfremt DSB-projektet gennemføres – slå da 2 fluer med et smæk !

Høringssvar 43

A.Christensen

Tollerupparken Oppesundby, 3600 Fr.sund

23. marts 2026 kl. 18:11

Så vidt jeg husker blev erhvervsområdet, Vinge nord, udlagt til "Green tech" område først i '10erne.

Hvorvidt DSB-værksted passer ind i denne kategori, er jo nok en smags sag.

Såfremt projektet gennemføres, bør det være et krav at virksomheden samlet set bliver energi neutral, såvel under bygning som senere drift, herunder en andel af banedriften, og også gerne derudover bidrager til den nødvendige grønne omstilling i Fr-sund.

Virksomhederne i området er allerede energi neutrale (RE 100), eller tilstræber at blive det.

Området bliver under alle omstændigheder noget af en "øje-bæ" at se på, så derfor kan man lige så godt slå to fluer med et smæk, og stille krav om at hele DSB-anlægget, herunder opmarch skinneanlæg, pakkes ind i solceller, såvel i lodret som vandret plan, således at man får skabt en energi park i samme moment, der kan bidrage til energi omstillingen.

Alle kalder på den grønne omstilling, men elnettet er ubehjælpelig bagud med udvidelse, så derfor er det nødvendigt med lokale energi parker decentralt i landet, hvis vi fortsat skal kunne forsyne udvidelsen af varmepumper, El-biler, strøm til virksomheder, Al mm.

Den producerede strøm kan passende tilføres køreledningerne, og retsten til el-nettet i Fr-sund kommune, som samtidig burde få andel i billig produceret strøm.

Uanset hvor solcelleparkerne placeres er der stor lokal modstand, også i Fr-sund kommune, så derfor denne indsigelse, om at stille krav til "green tech", og slå to fluer med et smæk.

Vedr. erstatning skov.

Det skal selvfølgelig være et krav at erstatnings skov placeres i umiddelbart nærhed af den nedlagte skov. F.eks. langs gl. slangerupvej mod øst/sydpøst, som afskærmning mod Vinge, og evt. ligeledes mod vest, mod Oppesundby.

A.Christensen

260323 Høringssvar DSB værksted MS

Høringssvar 44

Marianne Seistrup

Oppe-Sundbyvej 3 - Sundbylille, 3600 Frederikssund

23. marts 2026 kl. 18:51

Der henvises til uploaded høringsvar, 5 A4 sider

HØRINGSSVAR

LOKALPLAN 179

- Planforslag til S-togsværksted ved Haldor Topsøe Park i Vinge.

INDLEDNINGSVIS.

Undertegnede er med rod i flere markante planmæssige høringer i området omkring Sundbylille kritisk overfor planarbejdet og forvaltning af planlægning i Frederikssund kommune.

Planlægning i Frederikssund kommune fremstår med en forvaltning og et byråd, der har hoppet fra tue til tue i årevis, primært med aktørdrevet planlægning frem for tilrettelæggelse af kvalificeret planlægning, der tilgodeser bevidst - frem for tilfældig udvikling i kommunen.

Den nye ledelse af byrådet har sat sig for at kvalificere kommunens planlægning i indeværende periode, men at lægge ud med en lokalplan i forslag som Lokalplan 179 for et DSB-værksted synes desværre umiddelbart at blive en fortsættelse af praksis i planarbejdet.

Ved gennemgang af planer vedtaget i byrådsperiode 2022-2025, herunder 152-174 m.fl. opsummeres;

Lokalplanerne fremstår formelt korrekte og i overensstemmelse med planlovens struktur, men lider af væsentlige retlige og planfaglige mangler.

Lokalplanernes præcision er ofte utilstrækkelige.

Bestemmelserne er flere steder upræcise og skønsmæssige uden klare kriterier, hvilket svækker retlig anvendelighed og gør administrationen vilkårlig.

Redegørelsesdelen udgør ofte ikke et tilstrækkeligt kvalificeret plangrundlag, idet der mangler dokumenterede analyser, alternative løsninger samt en transparent afvejning af modstående hensyn.

Der ses desuden en tydelig tendens til aktør- og projektdrevet planlægning, hvilket rejser spørgsmål om saglighed og overholdelse af forvaltningsretlige principper.

Og lokalplan 179 er ingen undtagelse.

Kommunen har i nævnte periode vedtaget et betydeligt antal lokalplaner som led i en intensiv byudvikling, særligt i Vinge. Lokalplan 179 indgår i denne fortløbende planrække og er karakteriseret ved, at den forudsætter ændringer af kommuneplanens rækkefølgebestemmelser via kommuneplantillæg.

Det indikerer yderligere en planlægningspraksis, hvor det overordnede plangrundlag løbende tilpasses konkrete projekter, og det sår tvivl om planlægningens konsistens og lovmedholdelighed.

LOKALPLAN 179UDFORDRINGER I FHT PLANGRUNDLAGET, FINGERPLAN, KOMMUNEPLAN OG VINGE GRUNDLAGET

Det er muligt, at Lokalplan 179 rummer et vigtigt infrastrukturelt projekt med væsentlig samfundsmæssig værdi. Imidlertid indebærer planen også betydelige afvigelser fra gældende plangrundlag, herunder kommuneplanens rækkefølgebestemmelser, Fingerplanens intentioner for stationsnære områder samt ikke mindst de overordnede visioner for Vinge som en sammenhængende og grøn by.

Et planfagligt særligt kritisk punkt er kombinationen af rækkefølgeændring og ændret anvendelse, som viser at det foreslåede projekt ikke tilpasser sig planen men ændrer selve planstrategien.

Det strider mod planlovens princip om trinvis og sammenhængende byudvikling.

Lokalplanen bryder med kommuneplanens rækkefølgeprincip, således også suppleret med et kommuneplantillæg, og planen risikerer at skabe usammenhængende byudvikling i Vinge. Og så bryder det med visionen om Vinge og understøtter ikke den overordnede vision om en grøn, levende og sammenhængende by.

Det bør overvejes, om projektets placering og udformning i tilstrækkelig grad tilgodeser hensynet til by kvalitet, sammenhæng og langsigtet bæredygtig byudvikling. Det bør derfor også begrundes, hvorfor det er planlægningsmæssigt hensigtsmæssigt at fravige rækkefølgeplanen.

AKTØRSPECIFIK LOKALPLAN

Lokalplanen fremstår formelt generel, men er reelt aktørspecifik, idet anvendelsen er så snævert defineret, at den i praksis kun kan realiseres af én aktør. Dermed er den i strid med grundlæggende forvaltningsretlige principper. Det er problematisk i forhold til planlovens krav om generel og saglig planlægning og bør begrundes væsentligt tydeligere.

Det indebærer følgende retlige mangler:

1. Tilsidesættelse af saglighedsprincippet

Planlægningen skal være sagligt begrundet i planmæssige hensyn.

Den meget snævre afgrænsning af anvendelsen indikerer, at planen i realiteten er udarbejdet mhp på at muliggøre ét konkret projekt, frem for at fastlægge generelle rammer for områdets fremtidige anvendelse.

2. Tilsidesættelse af lighedsgrundsætningen

En lokalplan må ikke indebære usaglig begunstiggelse af en enkelt aktør.

Når planen reelt kun kan udnyttes af én aktør, uden at dette er klart og nødvendigt begrundet i planfaglige hensyn, foreligger der risiko for usaglig forskelsbehandling.

3. Risiko for magtfordrejning

Planlægningskompetencen må ikke anvendes til at fremme uvedkommende hensyn, herunder at tilgodese en konkret bygherre.

Den tætte kobling mellem planens indhold og det konkrete projekt giver anledning til tvivl om, hvorvidt planlægningen er sket på et tilstrækkeligt objektivt grundlag.

Planen indebærer derfor risiko for usaglig begunstiggelse og er ikke udtryk for generel og saglig planlægning.

LOKALPLANENS PRÆCISION

Bekymring for Lokalplanens manglende præcision er begrundet.

Lokalplan 179 opfylder ikke kravet om tilstrækkelig klarhed og præcision.

En lokalplan skal efter Planloven fastlægge bestemmelser så klart og entydigt, at det er muligt for borgere, myndigheder og bygherrer at forstå; Hvad der må etableres, I hvilket omfang OG på Hvilke vilkår.

Lokalplanen lider af manglende præcision, idet centrale bestemmelser om *Anvendelse, Anlæggets omfang samt Afskærmning og Landskabelig bearbejdning* ikke er tilstrækkeligt konkretiserede.

Det skaber betydelig fortolkningsusikkerhed og indebærer risiko for, at planen ikke kan administreres på et klart og entydigt grundlag, hvilket er i strid med kravene til lokalplaners klarhed og retsvirkning.

Det er problematisk at Kommunen selv gør gældende, at LP 179 har den nødvendige præcision til ekspropriation, men planen overlader i realiteten helt centrale forhold til senere projektering og efterfølgende aftaler.

Det gælder navnlig udformning - og placering af Støjafskærmning, Omfanget af terrænregulering, Indholdet af "tekniske anlæg" og "mindre sekundære bebyggelser" i delområde 2 samt konkret udformning af Stibro og landing.

Planen er derfor ikke tilstrækkeligt klar og detaljeret til at fastlægge projektet med den sikkerhed, som planloven forudsætter, særligt når planen samtidig evt. skal kunne danne grundlag for ekspropriation.

Bestemmelserne er således så åbne, at de giver en betydelig fortolkningsfrihed der ikke sikrer entydig administration.

Lokalplanen opfylder derfor ikke kravet om tilstrækkelig præcision og rets klarhed.

Byrådet burde stille tilsvarende kvalitetskrav til denne lokalplan som den generelle kvalitetsplan for Vinge

LOKALPLANENS MANGLENDE PRÆCISION

Konkret er det kritisk, at kommunen selv hævder, at LP 179 har nødvendig præcision til ekspropriation.

Således samtidigt med, at flere af de bærende bestemmelser i praksis er åbne, alternative eller udskudt til senere projektering. Det ses flere steder i materialet.

1. Anvendelsen og bonusvirkningen i delområde 2.

Lokalplanen giver bonusvirkning i landzone og fritager for landzonetilladelse til *Tekniske anlæg til brug for DSB værkstedsfaciliteter*, herunder skinner og mindre sekundære bebyggelser samt stianlæg. Problemet er, at udtryk

som Tekniske anlæg, Mindre sekundære bebyggelser og Anlæg til brug for DSB værkstedsfaciliteter ikke er skarpt afgrænset.

Når planen yderligere kan danne grundlag for ekspropriation, er det en mangel, samtidigt med at det anføres, at ekspropriation kræver *præcise og detaljerede bestemmelser om det projekt, der ønskes gennemført*.

2. Støjafskærmning

Lokalplanen åbner for flere væsentligt forskellige løsninger frem for at fastlåse én.

I redegørelsen står, at støjafskærmningen kan etableres som støjhegn, bakkelandskab el. en kombination heraf.

I bestemmelserne fastsættes kun overordnet, at støjvolde skal være begrønnet, at støjafskærmningen skal sikre overholdelse af vejledende støjgrænser ved østgrænsen, og at visse hegn skal have træbeklædning og grøn beklædning. Men samme sted siger kommentaren, at den endelige udformning afhænger af de specifikke projekter, endelige koter, detaljerede støjdata og en nærmere aftale med Vejdirektoratet, eventuelt også uden for planområdet.

Det er et meget klart præcisionsproblem: den juridiske plan låser ikke den løsning, som støjoverholdelsen faktisk afhænger af.

3. Støjløsningen udskydes til projekteringsfase.

Redegørelsen beskriver tre mulige motorvejsstøjsscenerier med meget forskellige løsninger:

- 6 m skærm tæt ved vej, 8 m skærm i vejskel, eller kombinationsløsning på 12 m

Derefter står der direkte, at *Den endelige løsning fastlægges i projekteringsfasen*

Det samme gælder virksomhedsstøj, hvor

- Scenarie 1 ligger *Lige præcis på støjgrænsen* om natten v. vaskehallen og scenarie 2 kræver 4-8 m afskærmning

Hvis den reelle lovlige anvendelse afhænger af en senere, endnu ikke fastlagt projektering, er planen ikke præcis, som kommunen påstår, den er.

4. Terrænregulering.

Bestemmelsen i § 8.1.1 tillader *Nødvendig terrænregulering* til en lang række formål, herunder bebyggelse, vej- og sporarealer, arbejds- og oplagspladser, regnvandsbassiner, LAR-løsninger, støjafskærmning og "o.lign. anlæg, der understøtter driften af området".

Udtrykket "nødvendig" kombineret med "o.lign. anlæg" er meget åbent.

I redegørelsen beskrives samtidig, at terrænet kan ændres markant, herunder nedgravning af spor omkring 8 m under eksisterende terræn, terrænførhøjning ved støjafskærmning og bakkeformet landing til stibroen .

Når så store indgreb tillades via en bred hjemmel, uden skarp fastlæggelse af omfang, koter og placering i selve bestemmelserne, er præcisionen meget sårbar og faktisk ikke til stede.

5. Stibroen.

Redegørelsen beskriver, at broen skal være et "særkende", knytte sig arkitektonisk til DSB, have transparent værn og integreres i landskabet, hvor jord fra lokalplanområdet kan bruges til landing.

Samtidig fremgår det af redegørelsen om udbygningsaftalen, at der er tale om en *mulig landskabsbro* samt at den kun er *foreløbigt angivet på oversigtskortet*.

Når broen både er afgørende for at erstatte en nedlagt forbindelse og samtidigt beskrives som mulig/foreløbig, kan man anføre, at planens løsning for den bløde trafik ikke er tilstrækkeligt fastlagt.

6. Sekundær bebyggelse uden for byggefeltene.

Redegørelsen siger, at uden for byggefeltene kan der placeres sekundær bebyggelse og kommuneplantillægget omtaler i landzonen *mindre sekundære bebyggelser på højst 6 m*".

Hvis placering, omfang og funktion af disse sekundære bygninger ikke er præcist bundet til kort og konkrete delbestemmelser, er det ikke defineret indenfor hvilke rammer, hvad faktisk kan opføres hvor., og således manglende præcision.

7. Anvendt sprog

Sproget med ikke-bindende eller elastiske formuleringer i redegørelsen smitter af på forståelsen af planen.

Der bruges formuleringer som *Hvis muligt, Kan, Kan bruges, Kan etableres, Bør og Forventes* om helt centrale forhold som f.eks. materialer, landskabsbearbejdning mm.

Ikke alt i redegørelsen behøver være bindende, men når kommunen samtidig fremhæver lokalplanen som så præcis, at den kan bære ekspropriation, er spændet mellem bindende bestemmelser og åbne særdeles kritisk.

Lokalplanen er sendt i høring blandt kommunens borgere, som reelt ikke kan aflæse, hvilket projekt og forhold de konkret forholder sig til.

SPECIFIKKE PLAN- OG PROJEKTMÆSSIGE FORHOLD TIL NABOER OG LOKALSAMFUND

1. Støjafskærmning

Lokalplanen sikrer ikke i tilstrækkelig grad, at støjforhold håndteres forsvarligt.

Projektet indebærer flere samtidige støjklinder: Værkstedstrafik + Jernbanetrafik + Nærliggende (kommende) motorvej, der medfører kumulativ støjbelastning, som ikke er tilstrækkeligt belyst eller reguleret i lokalplanen.

Samtidig er planens bestemmelser om støj og afskærmning ikke tilstrækkeligt præcise til at sikre overholdelse af gældende grænseværdier. Det indebærer risiko for væsentlige miljøkonflikter og er ikke i overensstemmelse med kravene til planlægning efter planloven.

Støjforholdene skal belyses samlet og der skal fastlægges klare og bindende bestemmelser i lokalplanen.

Det er særligt problematisk, at støj fra et permanent teknisk anlæg placeres i et område udlagt til fremtidig byudvikling, uden at der i lokalplanen er sikret en robust og langsigtet løsning på støjpåvirkningen.

Det er kritisk, at tidligere planlagt afskærmning med støjvold mod motorvej nedkvalificeres til væsentligt ringere løsning med flere linier af lette støjskærme, som beskrives begrønnet, og vedligeholdelse af disse og omkostninger hertil indgår ikke. Samtidigt har DSB oplyst, at de opererer med enorme mængder jordflytning og deponi, som de forventer ret til at lægge andets sted indenfor lokalplanområdet.

Det synes ikke kvalitativt og gennemtænkt.

2. Stiforbindelse

Lokalplanen har en væsentlig mangel, idet den nedlægger en eksisterende stiforbindelse uden at sikre en tilsvarende eller bedre løsning gennem tilstrækkeligt præcise og bindende bestemmelser.

En lokalplan må ikke forringe væsentlige forbindelser uden at sikre en mindst tilsvarende eller bedre løsning.

Den nye stiforbindelse i form af en stibro er ikke tilstrækkeligt fastlagt i lokalplanen, idet væsentlige forhold vedrørende udformning, placering og funktion udskydes til senere projektering. Og med de seneste meldinger, om at den lovede broforbindelse ikke længere er mulig pga. ringe økonomisk ramme ser det ikke godt ud.

Lokalplanen sikrer dermed ikke den nødvendige sammenhæng og tilgængelighed for bløde trafikanter og opfylder ikke kravene til en hensigtsmæssig planlægning.

3. Fredsskov / Erstatningsskov

Det gøres gældende, at lokalplanen lider af en væsentlig retlig mangel, idet den forudsætter indgreb i fredskovspligtige arealer uden at dette er tilstrækkeligt afklaret i forhold til skovlovgivningen.

En lokalplan kan ikke tilsidesætte fredskovspligt, og det er ikke tilstrækkeligt at forudsætte en senere ophævelse.

Planen hviler således ikke på et retligt gennemførligt grundlag, hvilket i princippet gør den ugyldig, idet det ikke fremgår tilstrækkeligt klart, hvordan forholdet til fredsskov håndteres, herunder om der forudsættes ophævelse af fredskovspligt og etablering af erstatningsskov. Planens retlige forudsætninger er ikke tilstrækkeligt belyst.

I tilfælde af, at det tillades at lægge fredsskoven ned, er det kritisk, at det ikke i planen præciseres hvordan, hvor og i hvilket omfang erstatningsskov skal rejses. Det er tidligere set at kommunen har accepteret projekt udvikleres tilsagn om forbedrede projektf forhold, f.eks. beplantning omkring solcelleanlæg, hvor tilladelse givet IKKE har præciseret kommunens krav og aftalte forventning, og dermed siden ikke er gennemført.

Det åbner formulering her tydeligvis også for.

Samtidigt tilskyndes det ved evt. gennemførelse af et projekt, der nedlægger fredsskoven, at ny skovrejsning planlægges hurtigst muligt, så en skovbevoksning ikke skal afvente et afsluttet anlægsprojekt.

Det er givet, at skovrejsning kan afhænge af frivillighed til frasalg af relevante arealer fra private lodsejere, men der må også forventes rimelighed i prissætning eller muligt erstatningsareal ved afgivelse af jord til skovrejsning indeholdt i et projekt.

AFSLUTNINGSVIS.

Forslag til Placering af et DSB-værksted iht. Lokalplan 179 synes tilfældig og uden bevidst planlægning. Den foreslåede placering blev en konsekvens af, at tilstrækkelig borger modstand afskrækkede byrådet fra at fortsætte med en lokalplan syd for Sydbyen.

Det har ikke i sagsforløbet fremgået, om Frederikssund kommunes forvaltning har foretaget en gennemgribende undersøgende, saglig og faglig vurdering af "What is in it for Frederikssund", når et endeligt projekt gennemføres. Der foreligger heller ikke vurdering af, hvilket potentiale i arbejdspladser, der kunne være i området uden DSB

Hvad bliver bundlinjen for Frederikssund kommune og dets borgere, når "regningen gøres op" ikke i kroner og ører, men i regulær værdi for – og udvikling i kommunen.

Projektet giver kortsigtede gevinster i form af arbejdspladser og infrastruktur, men indebærer væsentlige langsigtede risici for by kvalitet, planstrategi og retlig holdbarhed. Særligt anvendelsen af stationsnær by jord til teknisk anlæg og de potentielle miljø- og klagesager burde indgå centralt i den politiske afvejning.

Tre væsentlige forhold som i DSB's projekt lider sandsynlig risiko for forringelse, er;
- Støjafskærmning, Stiforbindelse mellem Vinge og Frederikssund by samt Fredsskov.

Det er ikke en politisk betragtning, men et faktisk forhold der ligger i det udarbejdede forslag til Lokalplan 179.

I stedet for at blive tre projektforhold der kunne skabe regulær mere værdi med landskabelige træk og kvalitativ bearbejdning, understreger det manglende kvalitet i planarbejdet konkret og generelt.

På Det seneste borgermøde afholdt af DSB og kommunens planforvaltning 5. marts 2026 blev alternativ mulig placering væk fra bymæssig bebyggelse manet i jorden, argumenteret af planchefen med, at det ikke er muligt planmæssigt at tillade Landzone omdannet til Industriområde.

Ikke desto mindre er det sket med et lignende anlæg for DSB i omegnen af Næstved, som er placeret i åbent land og er placeret væsentlig længere fra nærmeste landsby og bymæssig bebyggelse. DSB-værksted Næstved ligger ikke centralt, men i et stort, nyt jernbane- og erhvervsområde ved Fladsågårdsvej i Mogenstrup, strategisk placeret uden for byen med god plads og infrastruktur.

Det bemærkes, at selv i tilfælde som DSB-værkstedet i Næstved, hvor der forelå væsentlige nationale interesser, forudsatte gennemførelse et konsistent plangrundlag. Men på trods af, at placering tidligere lå som landzone blev det tekniske anlæg efter korrigeret planarbejde gennemført og tilladelser fra staten indhentet.

Måske skal Frederikssund kommunes ledelse og forvaltning, hvis man insisterer på at huse DSB-værkstedet zoome ud igen og med kvalificeret planarbejde søge en kvalitativ udvalgt placering

Høringssvar er udarbejdet 23.03.2026 af

Marianne Seistrup

Oppe-Sundbyvej 3 – Sundbylille - 3600 Frederikssund

Høringssvar Ikano Bolig

Høringssvar 45

Julie Juhl Jakobsen, Ikano Bolig A/S
Stationsparken 25, 1. tv, 2600 Glostrup
23. marts 2026 kl. 20:18

Ikano Bolig fremsender hermed bemærkninger til lokalplan 179, for S-togsværksted ved Haldor Topsøe Park i Vinge inkl. miljørapport.

Overordnet er Ikano Bolig positivt indstillet på, at indgå i et konstruktivt samarbejde med Frederikssund Kommune og DSB om udviklingen af Vinge Nord. Herunder planerne for det kommende S-togsværksted og etablering af støjafskærmning mod den kommende motorvej. Efter en gennemgang af lokalplanforslag nr. 179 med tilhørende miljørapport, har vi brug for nogle tydelige afklaringer så konsekvenserne ikke får betydning for den fremtidige boligudvikling i Vinge Nord.

Vi anmoder derfor om, at Frederikssund Kommune gennemfører de nødvendige miljømæssige undersøgelser og tilretter lokalplanforslaget i overensstemmelse med disse.

Følgende forhold vi ønsker særligt belyst er:

1. Placering og udformning af støjskærm langs motorvej
2. Uklar projektlokalplan
3. Uklar vurdering i miljørapport
4. Visuel påvirkning
5. Trafik

Ovenstående punkter er uddybet og begrundet i vedhæftet høringssvar som pdf.

Høringssvar Ikano Bolig

Ikano Bolig fremsender hermed bemærkninger til lokalplan 179, for S-togsværksted ved Haldor Topsøe Park i Vinge inkl. miljørapport.

Overordnet er Ikano Bolig positivt indstillet på, at indgå i et konstruktivt samarbejde med Frederikssund Kommune og DSB om udviklingen af Vinge Nord. Herunder planerne for det kommende S-togsværksted og etablering af støjafskærmning mod den kommende motorvej.

Efter en gennemgang af lokalplanforslag nr. 179 med tilhørende miljørapport, har vi brug for nogle tydelige afklaringer så konsekvenserne ikke får betydning for den fremtidige boligudvikling i Vinge Nord.

Vi anmoder derfor om, at Frederikssund Kommune gennemfører de nødvendige miljømæssige undersøgelser og tilretter lokalplanforslaget i overensstemmelse med disse.

Følgende forhold vi ønsker særligt belyst er:

1. *Placering og udformning af støjskærm langs motorvej*
2. *Uklar projektilokalplan*
3. *Uklar vurdering i miljørapport*
4. *Visuel påvirkning*
5. *Trafik*

Vi indgår gerne i en videre dialog, om behovet for supplerende undersøgelser og nødvendige justeringer af lokalplanforslaget.

1. Placering og udformning af støjskærm langs motorvej

Placeringen af DSB's værksted indebærer, at den tidligere forudsatte støjafskærmning i form af en jordvold mod motorvejen, ikke længere kan realiseres. Dette skaber en grundlæggende udfordring for støjsikringen og udbygnings-takten af byudviklingsarealerne i Vinge Nord – herunder Ikano Boligs arealer.

Behov for afklaring

Det følger af planlovens §15 a, at en lokalplan kun må udlægge støjbelastede arealer til støjfølsom anvendelse, hvis planen sikrer den fremtidige anvendelse mod støjgener, gennem konkrete støjafskærmende foranstaltninger.

Da støjafskærmning er en forudsætning for fremtidig boligudvikling i Vinge Nord, er det nødvendigt at forhold vedrørende motorvejsstøj afklares i forbindelse med lokalplan 179.

Forudsætning for igangsætning af lokalplanen

Det fremgår af Frederikssund Kommunes partnerskabsaftale, at projektet ikke mht. støj hindrer eller begrænser mulighederne for byudvikling i Vinge. Ligeledes fremgår det, at planforslagene skal dokumentere at S-togsværkstedet ikke vil føre til en støjpåvirkning, som forhindrer lokalplanlægning for boliganvendelse øst for projektområdet, og at byudviklingsområdet ikke formindskes væsentligt som følge af projektet.

På den baggrund har Ikano Bolig en berettiget forventning om, at lokalplanforslaget dokumenterer og sikrer en løsning, der muliggør overholdelse af gældende støjgrænseværdier.

Der forelægger dog ikke tilstrækkelig dokumentation for i det fremlagte materiale at lokalplanen sikrer mulighed for støjafskærmning af støj fra motorvejen. Vi ønsker derfor en nærmere redegørelse for hvorledes støjen konkret afskærmes med placering og højdeangivelse på en kommende støjskærm i det lokalplanforslaget på kortbilag 6 henviser til en støjskærm i 6m højde placeret udenfor lokalplanområdet.

Uklart lokalplanforslag 179

Lokalplanen redegør for tre støjscenarier, men:

- Scenarierne er ikke entydigt indarbejdet i lokalplanens bestemmelser
- § 8.6.1 henviser alene til ét scenarie for vejledende topkote på støjafskærmning (6 m skærm) som er placeret udenfor lokalplanens område og kan derfor ikke reguleres af lokalplanen
- De øvrige scenarier for støjafskærmning (8 m og 12 m) er ikke planmæssigt sikret med lokalplanen da topkoten er defineret ud fra en 6m skærm

Dette betyder, at lokalplanen reelt set ikke sikrer, at der kan etableres en støjskærm indenfor lokalplanområdet, i det omfang, som der vil være behov for.

Manglende afklaring af realiserbar løsning

En støjskærm med en højde på 8–12 meter og en længde på over 1 km, må i sig selv anses for at være et anlæg, der potentielt kræver selvstændig planlægning. Det er derfor nødvendigt at placering, højde og omfang fastlægges nu.

Som lokalplanforslaget foreligger nu, ser vi ikke, at det er tilstrækkeligt dokumenteret, at fremtidige boliger i Vinge Nord kan beskyttes mod motorvejsstøj.

Støjfjælskærmning indenfor Vejdirektoratets vejbyggelinje

Efter dialog med Vejdirektoratet kan vi forstå, at Vejdirektoratet har accepteret, at der opstilles en støjskærm indenfor vejbyggelinjen. Men at det bliver med krav om fjernelsesvilkår hvis Vejdirektoratet, får behov for at udvide motorvejen.

Ikano Bolig ønsker her oplyst:

- Alternative placeringer af støjskærm udenfor vejbyggelinjen
- Finansiering af en eventuel ny støjskærm

Til brug for den fremtidige boligudvikling af Vinge Nord, ønsker Ikano Bolig ligeledes en juridisk redegørelse for, hvorledes Frederikssund Kommune vil sikre, at det upræcise grundlag for den skitserede støjskærm, er tilstrækkelig for boligudvikling ved kommende lokalplanlægning og realisering af boliger i Vinge Nord.

Ligeledes ønskes en tilkendegivelse fra Vejdirektoratet på, at de accepterer, at en støjskærm ved fjernelsesvilkår kan danne grundlag for en støjfjælskærmning af støjfølsom anvendelse. Samt at det forelæggende grundlag er tilstrækkeligt til, at de ikke nedlægger veto ved kommende lokalplanlægning for støjfølsomanvendelse.

Støjskærm forsinker udbygningen af det vestlige Vinge Nord

Vi kan forstå på dialog med Vejdirektoratet og DSB, at tidshorisonten for opførsel af en kommende støjskærm, er afhængig af etablering af den kommende motorvej. En støjskærm kan som vi forstår det således tidligst være opført i 2033, hvorefter der kan lokalplanlægges, for boliger vest for Gl. Slangerup. Dette er en væsentlig forringelse i udbygningstakten for ca. halvdelen af Vinge Nord, da der tidligst vil kunne vedtages en byggeretsgivende lokalplan for det vestlige af Vinge nord, efter opførsel af støjskærmen.

Forudsætning for ibrugtagning

Afskærmning af støj fra den kommende motorvej, mod de kommende boliger i Vinge Nord, er anvendelsen til S-togs værksted uvedkommende. Derfor ønskes der juridisk redegjort for, hvorvidt Frederikssund Kommune har hjemmel til med lokalplanen, at pålægge en fremtidig ejer (DSB) udgifter til en støjskærm mod motorvejstøj. På nuværende tidspunkt er der i §9.5 optaget bestemmelse om at:

"Ny bebyggelse ikke må tages i brug før støjdæmpende foranstaltninger er anlagt i overensstemmelse med bestemmelserne i §8. Dog kan etablering af støj-dæmpende foranstaltninger for trafikstøj fra kommende motorvej afvente motorvejsprojektet, da løsninger er afhængige af hinanden"

Frederikssund Kommune bedes redegøre for, om de ved meddelelse af ibrugtagningstilladelse, har hjemmel til og er indstillet på at bede DSB stille økonomisk sikkerhed for støjskærmen og i så fald, hvad kommunen vurderer en kommende støjskærm koster. Hvis aftalen om støjafskærmning mod motorvejsstøj forankres i anden juridisk aftale uafhængig af lokalplanen, ønskes der indsigt i denne og forholdet bør således ikke fremgå, som en forudsætning for ibrugtagning. Umiddelbart kan vi ikke se at dette forhold fremgår af partnerskabsaftalen.

2. Uklar projektlokalplan

For at opfylde lokalplanpligten, fremgår det af "vejledning om lokalplanlægning", at en lokalplan skal være beskrevet, så det på baggrund af lokalplanen er muligt at forestille sig, hvordan området bliver med hensyn til bebyggelsens art og omfang, samt veje og friarealer når planen er gennemført.

Vi mener ikke, at det på baggrund af det fremsendte materiale, er muligt at forestille sig hvordan området i fremtiden vil tage sig ud. Som eksempel giver lokalplanen mulighed for opførsel af 72.000 m² bebyggelse men redegør kun for 30.000 m² til det kommende værksted og vaskehal.

Det er oplyst af Frederikssund kommune, at der jf. Partnerskabsaftale mellem DSB og Frederikssund kommune, er aftalt at der ikke må bygges mere end 30.000 m² på lokalplanområdet. Dette ønsker vi at få bekræftet og præciseret i lokalplanforslaget.

3. Uklar vurdering i miljørapport

Formålet med miljøvurderingsloven er at sikre et højt miljøbeskyttelsesniveau og bidrage til integrationen af miljøhensyn under udarbejdelsen og vedtagelsen af planer og programmer, jf. lovens § 1. Det er derfor afgørende, at miljørapporten for lokalplanen indeholder de nødvendige vurderinger af planens miljømæssige konsekvenser, så der kan sikres en hensigtsmæssig integrering af miljøhensyn i planen. Ligeledes skal kommunen ved den endelige vedtagelse af en plan bl.a. inddrage miljørapporten, jf. miljøvurderingslovens § 13, stk. 1.

For at miljørapporten opfylder minimumskravet, skal der vurderes på de sandsynlige væsentlige indvirkninger på miljøet af planens gennemførelse og rimelige alternativer under hensyn til planens eller programmets mål og geografiske anvendelsesområde.

Derfor bør miljørapporten indeholde, en vurdering af konsekvenserne for de omkringliggende og fremtidige boligområder, med den betydelige trafik i anlægsfasen, visuel påvirkning og det ændrede støjbillede, så dette kan indgå i beslutningsgrundlaget for lokalplanens vedtagelse.

Ligeledes er der i miljøvurderingen, som en del af forudsætningerne for støjberegninger til motorvejsstøj, beregnet på baggrund af støjskærme som ligger uden for lokalplanområdet – både langs motorvejen og syd for lokalplanområdet. Dette mener vi ikke giver et retvisende billede af den fremtidige støjpåvirkning af boligområdet i Vinge Nord.

4. Visuel påvirkning

Med udgangspunkt i lokalplan og miljøvurderingen er det ikke muligt, at vurdere den visuelle påvirkning af realiseringen af lokalplanens muligheder set fra Vinge Nord og Ikano Boligs udviklingsarealer.

Vi har i nedenstående fremhævet de for os væsentligste forhold.

Bebyggelsens omfang og placering

Lokalplanområdet udgør ca. 48 ha. Lokalplanen fastsætter, at den samlede maksimale bebyggelsesprocent højst må være 15% for lokalplanområdet. Der er dermed mulighed for at opføre op til 72.000 m² bebyggelse indenfor området som helhed. Lokalplanens §6.1.2 fastlægger, at den samlede bebyggelse indenfor byggefeltene, vist på kortbilag 2, må have et etageareal på op til 30.000 m².

Det fremgår desuden af §6.2.2, at sekundær bebyggelse må placeres udenfor byggefeltene med en afstand til skel på min. 2,5 m samt under hensyn til vejbyggelinjer. I delområde 1, må sekundær bebyggelse have en højde på maks. 8,5 m og i delområde 2 en højde på maks. 6 m.

Lokalplanen giver således mulighed for placering af over 40.000 m² udenfor byggefeltet som sekundær bebyggelse i op til 8,5 m / 6 m højde – det er et meget stort omfang af "*sekundær bebyggelse*" og den visuelle påvirkning er ikke beskrevet eller visualiseret. Det er desuden ikke begrundet, hvorfor der kan være behov for at placere bebyggelse i dette omfang eller i denne højde, så tæt på skel.

Når lokalplanen muliggør op til 40.000 m² bebyggelse der ikke er nærmere redegjort for ift. omfang og placering kan vi ikke vurdere hvilken potentiel påvirkning den potentielt udgør for Vinge Nord. Et omfang af denne mængde bebyggelse, må i sig selv antages at være lokalplanpligtigt.

Vi ønsker en nærmere redegørelse for placering og omfang af bebyggelse udenfor byggefeltene, samt visualisering, således vi kan forholde os til den reelle visuelle påvirkning.

Mulighederne for bebyggelse i byggefelt 2 (Vaskehal), er ikke i tilstrækkelig grad visualiseret i en vinkel set fra Vinge Nord. Vi kan derfor ikke forholde os til den visuelle påvirkning af bebyggelsen her, før end lokalplanforslaget suppleres med visualiseringer af mulighederne.

Terrænregulering

Omfanget af mulig terrænregulering indenfor planområdet er ikke konkret. Der henvises i bestemmelserne fra §8.1 og frem, blandt andet til landskabsnittene som en del af kortbilag 6. Her er der vist terrænregulering på mere end 6,5m.

Af lokalplanens §8.1. fremgår det, at der i forbindelse med byggemodning må foretages den nødvendige terrænregulering til bebyggelse, vej- og sporarealer, p-pladser, stier, arbejds- og oplagspladser, regnvandsbassiner, LAR-løsnin-ger, støjafskærmning o.lign. anlæg, der understøtter driften af området.

Vi har behov for, at der i højere grad, præciseres hvor der må terrænreguleres i lokalplanområdet og i hvilket omfang, så det er muligt at få en forståelse for, hvordan kommende bebyggelse indpasses i området.

Ligeledes bør lokalplanens bestemmelser præciseres med kote for den maksimale bygningshøjde, så det sikres at visualiseringerne i miljørapporten reelt set viser de maksimale byggemuligheder i lokalplanen.

Solceller

Lokalplanen muliggør, at tag kan udføres med ensidig taghældning og solceller. En sydvendt tagflade vil i høj grad være synlig fra det kommende boligområde i Vinge Nord.

§ 7.1.11

"Tagbeklædningen skal udføres som grønt tag i form af sedum, græs eller lignende (levende tag) eller med anlæg for solenergi. De tekniske anlæg, herunder anlæg for solenergi, skal placeres så det minimerer synlighed fra terræn og Vinge by, jf. § 6.3.3."

Vi har behov for, at det i lokalplanen bliver præciseret hvorledes synligheden sikres minimeret.

Belysning

På de udførte visualiseringer af det kommende værksted (byggefelt 1) er det tydeligt, at byggeriet vil være meget synlig set fra Vinge Nord, og at særligt den øverste del af facaden vil være synlig over beplantningsbæltet. Lokalplanen giver under §7.5 Bygningsbelysning mulighed for, at belysning kan opsættes på bygningsfacader indenfor byggefeltene i bygningens fulde højde, dvs. maks. 15 m for værkstedet og 10 m for vaskehallen, belysningen skal være indirekte eller nedadrettet og afskærmet.

§7.5.1: "Bygningsbelysning i byggefelt 1 og 2 skal være indirekte eller nedadrettet og afskærmet. Placering af belysning må ikke overstige den maksimale bygningshøjde, jf. § 6.1.3 og 6.1.4."

De vertikalt belyste flader kan betyde mere lysforurening af området, det virker derfor uhensigtsmæssigt at tillade belysning af facaderne i bygningens fulde højde. Dette forhold ses i øvrigt ikke at være vurderet i miljørapporten, som umiddelbart kun omhandler arbejdsbelysning og orienteringsbelysning.

Dette bestyrker vores formodningen om, at miljøvurderingen reelt set ikke vurderer på mulighederne i lokalplanen, men i stedet på projektet, som det forelå på undersøgelsestidspunktet. Vi har behov for, at der laves de konkrete vurderinger ud fra mulighederne i lokalplanen, særligt i forhold til lysforurening, for at vi kan forholde os til lokalplanens konkrete påvirkning.

Afskærmende tiltag / grøn zone

Lokalplanforslaget udlægger et areal på min. 6 meter til en grøn zone øst for værkstedets støjhegn ind mod Vinge. Det fremgår, at formålet er at skabe visuel afskærmning / en grøn afgrænsning mellem værkstedet og nærtliggende boliger, samt byen Vinge. Det fremgår af lokalplanforslaget at den grønne zone kan varieres med beplantning og jordbakker. Foran byggefelt 2 (vaskehal) stilles der krav om en høj og tæt træbeplantning, i resten af zonen skal der plantes forskellige arter med forskellig højde, stedvist med grupper af træer og ellers med solitære træer og beplantning i flere lag og med sammenhængende bunddække.

§8.1.6 vedr. terrænregulering, herunder bakkeformationer i den grønne zone:
"Bakkeformationerne må gives en højde på op til 5 m og hældning må ikke overstige 1:3".

Kravet om grøn zone/afskærmning er positivt, men 6 meter synes at være et meget smalt areal til etablering af beplantning, hvis den skal have en afskærmende effekt, og hvis der samtidig også skal kunne etableres bakkeformationer med organiske former og den fastsatte hældning. På situationsplanen, kortbilag 5, ser det ud til at der er god plads til at udlægge et bredere areal, f.eks. min. 10 m på den del af lokalplanområdet, der grænser op til BB2.1 Skovlandet.

Vi ønsker det præciseret i bestemmelserne, at der ikke kan placeres bebyggelse i den grønne zone, idet sekundær bebyggelse jf. planforslaget må placeres indtil 2,5 meter fra skel.

5. Trafik

Vi er generelt bekymrede for den fremadrettede trafikafvikling i både anlægs- og driftsperioden for det kommende S-togsværksted og finder ikke dette forhold tilstrækkeligt belyst i miljøvurderingen. På det afholdte borgermøde om

lokalplanen, blev der henvist til, at dette forhold vil være nærmere belyst i den kommende miljøkonsekvensvurdering af projektet, som kommer i høring i efteråret.

Vi har dog behov for, at dette forhold undersøges nærmere, så vi med lokalplanen kan forholde os til potentielle miljøpåvirkninger. Alene de omfattende terrænreguleringer, som muliggøres med lokalplanen, må formodes at udgøre en væsentlig trafikbelastning, alene i form af jordkørsel, som kumulativt skal ses bl.a. sammen med udbygningen af Frederikssundsmotorvejen.

Vi har behov for, at der foretages en nærmere vurdering af, hvilken trafikal påvirkning dette vil få for de tilstødende veje, herunder Gl. Slangstrupvej, som er placeret centralt i Vinge Nord.

DSB skal holdes fast på sine løfter

Høringssvar 46

Tage S. Rasmussen, Fjordlandslisten

Ingridvej 13, 3550 Slangerup

23. marts 2026 kl. 22:54

Jeg har tidligere indsendt syv mere detaljerede høringssvar om lokalplanforslaget, kommuneplantillægget og den tilhørende miljø vurdering.

Dette høringssvar er en samlet opsummering, primært rettet mod byrådet.

Mit hovedbudskab er enkelt:

Hvis byrådet ønsker at gå videre med projektet, bør det først sikre, at planen strammes væsentligt op, og at DSB's centrale løfter bliver gjort bindende.

Der er ikke tale om en almindelig lokalplansag. Der er tale om et meget stort og indgribende projekt med betydelige konsekvenser for natur, landskab, naboer, mobilitet og den fremtidige udvikling af Vinge. Netop derfor bør kravene til planens kvalitet, præcision og dokumentation også være tilsvarende høje.

På tværs af de mange høringssvar tegner der sig et tydeligt billede. Byrådet bliver bedt om at tage stilling til et projekt, selv om for mange væsentlige spørgsmål stadig står åbne, og selv om flere afgørende forhold først ser ud til at skulle afklares senere.

Det handler ikke kun om, om man er for eller imod projektet. Det handler også om, hvilket grundlag byrådet vil acceptere at træffe en så vidtgående beslutning på.

Flere høringssvar peger på, at centrale forudsætninger stadig ikke er afklaret godt nok. Det gælder blandt andet fredskov, den videre miljøafklaring, den endelige støjløsning, jordhåndtering, naturkompensation og flere af de konkrete afværgetiltag.

Når så store spørgsmål først skal afklares senere, bliver byrådet i praksis bedt om at sige ja først og få svarene bagefter. Det er den forkerte rækkefølge i en sag af denne størrelse.

Placeringen er heller ikke forklaret overbevisende nok. Der mangler fortsat en åben og tydelig redegørelse for, hvorfor netop denne placering er den rigtige, når den samtidig medfører så store indgreb i landskab, grønne strukturer, fredskov og den fremtidige byudvikling. Når konsekvenserne er så store, må begrundelsen være tilsvarende stærk.

Sagen handler heller ikke kun om et værksted. Den handler også om, hvad Vinge skal være. Et anlæg af denne skala vil præge landskabet, beslaglægge et meget stort areal og risikere at skabe en ny barriere mellem Vinge og Frederikssund.

Derfor er det ikke en almindelig plansag. Det er en beslutning, der kan få betydning for områdets

udvikling i mange år frem.

Samtidig er der behov for, at de centrale løfter i materialet bliver omsat til klare og håndhævelige krav.

Hvis støjafskærmningen skal være bedre end tidligere løsninger, bør det ikke stå som en ambition i redegørelsen. Så bør det stå som et målbart og bindende krav.

Hvis lysgenerne kan begrænses, bør det heller ikke bero på senere projektering alene. Der bør stilles klare krav til belysning, dokumentation og kontrol.

Hvis stiforbindelsen og landskabsbroen er en vigtig del af projektet, bør udformning, økonomi og finansiering også være reelt afklaret.

De samme bekymringer går igen i høringssvarene omkring støj, lys, vibrationer, natur, hydrologi, terrænændringer, kumulative effekter og påvirkningen af både nuværende og kommende naboer. Dertil kommer de helt konkrete spørgsmål om delområde 2 vest for Frederikssundsvej, kirkeomgivelserne ved Oppe Sundby Kirke, buslinje 312, skolevej og de daglige forbindelser for borgere vest for vejen. Det er ikke perifere detaljer.

Det er forhold, der har betydning for borgernes hverdag og for projektets langsigtede holdbarhed. Det økonomiske argument står også for svagt. Der henvises ofte til arbejdspladser og udvikling, men der er rejst relevante spørgsmål om arealforbrug, kommunal gevinst og risikoen for, at kommunen i sidste ende kan stå med en del af regningen, ikke mindst i forhold til landskabsbroen. Hvis projektet skal bæres politisk, bør det ske på et åbent og realistisk grundlag, også økonomisk. Byrådet bør i denne situation først og fremmest sikre, at projektet hviler på et robust og bindende plangrundlag, som varetager borgernes interesser og ikke efterlader væsentlige spørgsmål til senere afklaring.

Derfor er min opfordring til byrådet klar.

Sæt sagen på pause og brug denne fase til at kræve en langt stærkere og mere bindende plan. Kræv, at de væsentligste løfter om støj, lys, natur, afskærmning, mobilitet og økonomi bliver omsat til klare og håndhævelige krav.

Kræv, at de mest åbne og upræcise dele af planen bliver strammet op.

Kræv, at delområde 2, landskabsbroen og de samlede påvirkninger vest for Frederikssundsvej bliver belyst og afgrænset langt bedre.

Og kræв, at DSB dokumenterer, hvordan projektet faktisk vil leve op til det, der loves nu.

Et projekt af denne størrelse bør ikke vedtages på baggrund af åbne formuleringer, senere afklaringer og ikke-bindende hensigtserklæringer.

Hvis byrådet ønsker at gå videre med projektet, bør det være på et grundlag, der er præcist, bindende og robust nok til at holde — også når projektet møder virkeligheden.

Høringssvar 47

Helsingør Stift

Fra: "Planteamet (Funktionspostkasse)" <planteamet@frederikssund.dk>
Til: "Alberte Aalling-Frederiksen" <aaall@frederikssund.dk>
Sendt dato: 16-02-2026 10:25
Vedrørende: VS: Lokalplanforslag 179 og kommuneplantillæg 001 - bemærkninger fra Helsingør
Stiftsøvrigheden (STPR F2: 3878879)
Vedhæftninger: Signature-20260216084849.txt

Fra: Helsingør Stift <KMHEL@KM.DK>
Sendt: 16. februar 2026 09:47
Til: Planteamet (Funktionspostkasse) <planteamet@frederikssund.dk>
Cc: kirker@ra.dk; Gunilla M. Rønnow <gr@ra.dk>
Emne: Lokalplanforslag 179 og kommuneplantillæg 001 - bemærkninger fra Helsingør Stiftsøvrigheden (STPR F2: 3878879)

Til Planteamet i Frederikssund.

Vi har modtaget forslag til lokalplan 179 og kommuneplantillæg 001.
Af lokalplanen fremgår følgende side 40:

Kirkebyggelinje

Lokalplanområdet er delvist omfattet af Oppe Sundby Kirkes kirkebyggelinje efter Naturbeskyttelseslovens § 19. Kirkebyggelinjen har til formål at beskytte kirker, der ligger mere eller mindre åbent i landskabet, mod, at der opføres bebyggelse, som virker skæmmende på kirken eller hindrer kirkens synlighed i landskabet. Inden for en afstand på 300 meter fra Oppe Sundby Kirke må der således ikke opføres byggeri eller anlæg med en højde på over 8,5 meter i forhold til naturligt terræn.

Den del af lokalplanområdet, der ligger indenfor Oppe Sundby Kirkes kirkebyggelinje er den sidste del af stibroforbindelsen ved landingspunktet i den eksisterende busvej. Stibroforbindelsens højde vil derfor ikke inden for kirkebyggelinjen overstige 8,5 m over det eksisterende terræn. Det eksisterende terræn er i forvejen højt beliggende i kote omkring 21. Stibroforbindelsen skal have en topkote over kommende motorvej og sporanlæg på omkring 21, der er derfor ikke behov for at etablere stibroforbindelsen i mere end 8,5 m over eksisterende terræn. Stibroforbindelsen forventes at lande ved Busvej i dennes eksisterende kote.

Lokalplanen respekterer dermed kirkebyggelinjen efter naturbeskyttelseslovens § 19.

Stiftsøvrigheden skal venligst anmode om at modtage en visualisering af stibroforbindelsen, som viser indsyn eller udsyn fra Oppe Sundby Kirke. Ligeledes en visualisering af støjskærme mod kirkens udsyn mod øst/sydøst og syd.

Oppe Sundby Kirke har i dag et smukt og langstrakt udsyn mod øst og syd, som vi gerne ser bevaret og opfordrer til, at kommunen i den videre planlægning er opmærksom på kirkens betydning for landskabet og landskabets betydning for kirken.

På forhånd tak og der bedes venligst henvises til stiftsøvrighedens [j.nr. 2026-3773](#).

Venlig hilsen

Stefanie Laursen
Juridisk chefkonsulent

Direkte telefon 48 36 36 14

Mail kmhel@km.dk



HELSINGØR STIFT

Vor Frue Kloster · Hestemøllestræde 3a · DK-3000 Helsingør

Telefon 49 21 35 00 · kmhel@km.dk · www.helsingørstift.dk

Læs mere om dine rettigheder efter databeskyttelsesforordningen [her](#).

Høringssvar 48

Emil Nielsen

Fra: "Planteamet (Funktionspostkasse)"
Til: "Alberte Aalling-Frederiksen" <aaall@frederikssund.dk>
Sendt dato: 05-02-2026 09:49
Vedrørende: VS: Høringssvar til forslag til lokalplan 179 og kommuneplantillæg 001

Fra: Emil Nielsen <nemil.dk@outlook.com>
Sendt: 3. februar 2026 19:26
Til: Planteamet (Funktionspostkasse) <planteamet@frederikssund.dk>
Emne: Høringssvar til forslag til lokalplan 179 og kommuneplantillæg 001

Planerne er en skændsel. Frederikssund Kommune er godt i gang med at lave en ghetto i Vinge, hvilket kun forstærkes af disse planer.

Venlig hilsen
Borgere i byen

Høringssvar 49

Indsigelse fra Vejdirektoratet

Indsigelse og aftalenotat for frafald af indsigelse fremgår af separat bilag til den politiske sag om endelige vedtagelse af planforslagene for S-togsværksted ved Haldor Topsøe Park i Vinge.

Høringssvar 50

Bent Høgsberg

Fra: "Planteamet (Funktionspostkasse)" <planteamet@frederikssund.dk>
Til: "Alberte Aalling-Frederiksen" <aaall@frederikssund.dk>
Sendt dato: 10-03-2026 11:05
Vedrørende: VS: Orientering om høring af planforslag for DSB-værksted
Vedhæftninger: Hoveddokument-da-hoveddokument.html, memometadata.xml

Fra: SBSIP <sbsip-drift@frederikssund.dk>
Sendt: 4. marts 2026 17:16
Til: Planteamet (Funktionspostkasse) <planteamet@frederikssund.dk>
Emne: Sv: Orientering om høring af planforslag for DSB-værksted

Dette er en Digital Post Meddelelse som vi har modtaget.

Vedhæftningerne i denne email indeholder eventuelle bilag fra afsenderen.

Du kan læse afsenderens besked i bunden af denne email.

Afsender info:

Afsender: Bent Høgsberg
CPR:

Modtager info:

Kontaktpunkt gruppe:
Kontaktpunkt navn: planteamet@frederikssund.dk
Kontaktpunkt ID: d3f0efc9-afa2-4f4d-9fbd-986610b6edc9
Adressatrolle: MYNDIGHEDSPOST

Referencenumre:

Digital Post: 488e242d-b315-4dec-9e44-57620634927d
Beskedid: 69a85ab51fbcf6aab69f7ad3
Regelnavn: NgDP Digital Post ind - Skjult kontaktpunkt planteamet@frederikssund.dk til OneTooX

Besked:

Jeg mener det er en rigtig god ide at få Bane Danmark til Frederikssund Mvh Bent Høgsberg

Nej tak til DSB værksted

Høringssvar 51

Susan Hjort

Gyldenstens Vænge 94, 3600 Frederikssund

16. april 2026 kl. 20:37

Høringssvar vedrørende lokalplan for S-togsværksted i Vinge

Jeg ønsker hermed at indsende mine bemærkninger og bekymringer i forbindelse med den fremlagte lokalplan for etablering af et S-togsværksted i Vinge.

Overordnet set er jeg bekymret for, at projektet vil få væsentlige negative konsekvenser for både nuværende og kommende beboere i området samt for natur og miljø.

For det første vurderes projektet at medføre en betydelig stigning i trafikmængden. Etableringen af et værksted med omkring 300 arbejdspladser vil uundgåeligt øge både personbiltrafik og tung trafik i området. Samtidig indebærer nedlæggelsen af den eksisterende underføring ved Busvej en forringelse af de nuværende forbindelser for gående og cyklister. Den planlagte stibro kan vise sig at blive en mindre hensigtsmæssig løsning, blandt andet på grund af øget afstand og potentielle tilgængelighedsudfordringer.

Derudover er der væsentlige bekymringer i forhold til støj. Driften af værkstedet, herunder rangering af tog, rengøring og tekniske installationer, må forventes at generere støj – også i aften- og nattetimerne. Sammenholdt med den planlagte motortrafikvej er der risiko for et samlet støjniveau, som kan påvirke livskvaliteten i området negativt. Det er usikkert, om de foreslåede støjafskærmninger vil være tilstrækkelige til at afbøde disse gener.

Projektet vil også medføre en markant visuel påvirkning. De planlagte bygninger, herunder en værkstedshal på op til 15 meters højde og betydelig bygningsmasse, vil fremstå dominerende i landskabet og ændre områdets karakter fra et grønt udviklingsområde til et mere industrielt præget område. Ligeledes kan omfattende støjskærme bidrage til en oplevelse af et lukket og mindre attraktivt bymiljø.

I forhold til natur og miljø giver projektet anledning til bekymring, særligt på grund af dets omfang og nærheden til Roskilde Fjord. Etablering af spor, bygninger og tekniske anlæg kan påvirke både dyreliv og landskabelige værdier, ligesom der er en potentiel risiko for forurening fra værkstedsaktiviteter, herunder spildevand og kemikalier.

Der er endvidere bekymring for påvirkningen af de planlagte boligområder i Vinge, herunder Skovlandet. Nærheden til et større, døgnaktivt værksted kan få negativ betydning for områdets attraktivitet, tryghed og potentielt også ejendomsværdier. Der bør også tages højde for gener som

lysforurening fra aften- og natarbejde.

Endelig bør gener i anlægsfasen tillægges større vægt. Et projekt af denne størrelse vil medføre en længerevarende byggeperiode med støj, støv og øget tung trafik, hvilket vil påvirke både nuværende beboere og brugere af området.

På den baggrund opfordrer jeg til, at der foretages en grundig og realistisk vurdering af projektets samlede konsekvenser, herunder særligt støj, trafik, miljøpåvirkning og påvirkning af boligområder.

Jeg vil samtidig udtrykke min bekymring i forhold til projektet, da jeg kun kan se ulemper ved at placere DSB værkstedet i Frederikssund Kommune.

Med venlig hilsen

Susan Hjort

Høringssvar til planforslag for DSB værksted - supplerende høring

Høringssvar 52

Lenette Vintersborg, Vestforbrænding

Ejbymsevej 219, 2600 Glostrup

22. april 2026 kl. 11:21

Vestforbrænding I/S har ingen nye bemærkninger til "Orientering om supplerende høring af planforslag for S-togsværksted i Vinge",
og henviser til vores tidligere indgivene høringssvar.

Supplerende høringssvar – støjforhold

Høringssvar 53

Anne Rasmussen

Roskildevej 176, 3600 Frederikssund

25. april 2026 kl. 10:44

Jeg indsender hermed et supplerende høringssvar på baggrund af de nyligt fremlagte støjdokumenter.

Det fremgår af materialet, at støjberegningerne primært er udarbejdet med henblik på at dokumentere acceptable støjforhold for den kommende byudvikling i Vinge. Der er derimod ikke foretaget en tilsvarende systematisk vurdering af støjpåvirkningen for de eksisterende boliger vest for Frederikssundsvej.

Det er efter min opfattelse en væsentlig mangel, at der ikke foreligger et dokumenteret grundlag for, hvordan støjen konkret påvirker disse områder.

Særligt giver det anledning til bekymring, at den planlagte støjafskærmning placeres mellem motorvej og værksted med det formål at beskytte Vinge. Dette kan potentielt medføre, at støj i stedet reflekteres eller forskydes mod vest. Denne mulige konsekvens er ikke tilstrækkeligt belyst i materialet.

Derudover fremgår det, at:

støj fra værkstedet uden afskærmning overskrider gældende grænseværdier, især om natten
løsningen forudsætter etablering af omfattende støjafskærmning
den kumulerede støj fra motorvej og værksted endnu ikke er endeligt analyseret og først forventes vurderet senere

Samtidig er flere centrale forudsætninger fortsat usikre, herunder valg af materiel, terrænforhold samt den endelige udformning af støjafskærmning og motorvej.

På den baggrund vurderer jeg ikke, at der foreligger et tilstrækkeligt oplyst og gennearbejdet beslutningsgrundlag til at vurdere de samlede støjkonsekvenser – særligt for områderne vest for Frederikssundsvej.

Jeg vil derfor opfordre til, at:

der udarbejdes konkrete støjberegninger for eksisterende boliger vest for Frederikssundsvej
den samlede kumulerede støjpåvirkning fra både motorvej og værksted vurderes, før projektet behandles videre

støjafskærmningsløsninger analyseres i forhold til deres påvirkning i alle retninger – ikke kun mod Vinge

Supplerende bemærkning om vaskehal:

Jeg har gennemgået støjdata fra en tilsvarende vaskehal (Næstved), hvor det fremgår, at støjen fra selve vaskeprocessen ligger omkring 90–95 dB og primært forekommer i tidsrummet kl. 18–01. Dette vurderer jeg som en væsentlig oplysning, som ikke er tilstrækkeligt belyst i det fremlagte materiale. Der mangler særligt en redegørelse for:

hvilket støjniveau der kan forventes ved nærliggende boliger

hvordan støjen udbreder sig fra en åben vaskehal, hvor tog kører ind og ud

hvordan støjen opleves i aften- og nattetimer, hvor grænseværdierne er lavere

Samtidig er placeringen af vaskehallen endnu ikke endeligt fastlagt, og det er oplyst, at den eventuelt flyttes mod syd. Jeg savner derfor konkrete støjberegninger for den faktiske og endelige placering.

Uden denne dokumentation mener jeg ikke, at støjpåvirkningen fra vaskehallen er tilstrækkeligt belyst.

Samlet set er det min vurdering, at projektets støjforhold stadig er behæftet med væsentlige usikkerheder. Det gælder især i forhold til eksisterende boliger vest for Frederikssundsvej samt den samlede kumulative støj fra flere støjklender.

På den baggrund finder jeg det vanskeligt at tage kvalificeret stilling til projektets reelle påvirkning, før der foreligger en mere fuldstændig og opdateret støjvurdering (både i forhold til DSB værkstedet og fra vejdirektoratet).

Høringssvar vedrørende mangelfuld miljøvurdering

Høringssvar 54

Henrik Olsen

Alfabetvej 3, 3600 Frederikssund

04. maj 2026 kl. 09:56

Se vedhæftet PDF

Høringssvar vedrørende mangelfuld miljøvurdering

Forslag til lokalplan 179 og kommuneplantillæg 001 – DSB S-togsværksted i Frederikssund syd

1. Indledning og retligt udgangspunkt

Jeg har gennemgået forslag til lokalplan 179 og kommuneplantillæg 001 med tilhørende miljørapport samt de senest offentliggjorte baggrunds- og støjdokumenter vedrørende det planlagte DSB S-togsværksted i Frederikssund syd.

Det bemærkes indledningsvis, at miljøvurderingen efter miljøvurderingslovens § 8 og § 12 skal sikre, at planens sandsynlige væsentlige indvirkninger på miljøet er identificeret og vurderet forud for planens endelige vedtagelse, herunder også påvirkninger uden for selve planområdet, når disse er en direkte og nødvendig følge af planens realisering.

På baggrund af det samlede materiale fremstår en række centrale og afledte miljøpåvirkninger ikke tilstrækkeligt belyst på planstadiet. Dette gælder navnlig:

- øget og varig togtrafik på den eksisterende S-tog-strækning mellem Vinge og Frederikssund
- gentagne og daglige togpassager i nattetimerne gennem Frederikssund by og Frederikssund Station
- støjpåvirkning af eksisterende boligområder langs banen, hvor der i dag ikke er etableret effektiv støjafskærmning
- manglende belysning af støjforhold vest for værkstedsområdet
- planforudsætninger, hvor håndtering af støjproblemer i væsentligt omfang forudsættes løst i senere og selvstændige infrastrukturelle projekter

Disse forhold udgør efter en samlet vurdering sandsynlige væsentlige miljøpåvirkninger, som burde være inddraget i miljøvurderingen.

2. Øget togtrafik på eksisterende bane og gennem Frederikssund by

Det fremgår af projektets driftsmæssige forudsætninger, at al togtrafik til og fra det nye vedligeholdelsesværksted afvikles via den eksisterende S-tog-infrastruktur, og at togene som led heri skal køre helt ind til Frederikssund Station, som er placeret centralt i Frederikssund by i umiddelbar nærhed af etablerede boligområder.

DSB har oplyst, at værkstedet i den forudsatte driftssituation i gennemsnit forventes at betjene ca. 10 togsæt pr. døgn. Allerede ved dette gennemsnit indebærer projektet:

- op mod 40 ekstra togpassager pr. døgn på strækningen mellem Vinge og Frederikssund, idet hvert togsæt genererer flere ind- og udkørsler i forbindelse med værkstedsophold, rangering, test og tilbageføring til drift,
- at disse togpassager finder sted dagligt og i betydeligt omfang i aften- og nattetimerne, hvor støjfølsomheden for boligområder er størst.

Det er væsentligt, at der alene er tale om et gennemsnitligt driftsestimat. Den faktiske drift kan indebære flere samtidige værkstedsophold og flere togbevægelser. Såfremt DSB derudover gør brug af optionen på indkøb af op til 50 % flere togsæt, kan togtrafikken øges yderligere svarende til op imod 60 ekstra togpassager pr. døgn, ligeledes placeret i vidt omfang i natperioden.

Der er således tale om en markant, varig og forudsigelig intensivering af togdriften på en eksisterende banelinje, som allerede i dag er placeret tæt på støjfølsomme og etablerede boligområder gennem Frederikssund by.

Der er ikke etableret effektiv eller sammenhængende støjafskærmning langs dele af denne strækning, herunder omkring Frederikssund Station. Miljørapporten indeholder imidlertid ingen selvstændig og kvantitativ vurdering af støjkonsekvenserne for eksisterende beboelse som følge af denne øgede og natlige togtrafik.

3. Manglende belysning af støj vest for værkstedsområdet

De fremlagte støjrapporter fokuserer primært på påvirkninger mod øst, herunder i relation til kommende byudviklingsområder, samt på støjafskærmning mellem værkstedsområdet og den planlagte motorvej.

Der savnes derimod en systematisk og selvstændig vurdering af støjpåvirkninger vest for værkstedsområdet, selv om også disse områder rummer støjfølsom anvendelse. Det er ikke belyst:

- hvordan støj fra værkstedsdrift og tilhørende togbevægelser udbreder sig i denne retning,
- om gældende støjgrænser kan overholdes, særligt i natperioden,
- eller hvilke afværgeforanstaltninger der i givet fald vil være nødvendige.

I lyset af den betydelige natlige togdrift udgør dette en væsentlig mangel i vurderingen af planens samlede støjpåvirkninger.

4. Planforudsætninger og afhængighed af efterfølgende projekter

Det fremstår af planmaterialet, at håndteringen af en række støjforhold – herunder vest for værkstedsområdet – i væsentligt omfang forudsættes løst i relation til den kommende Frederikssundsmotorvej og dermed under et andet plan- og myndighedsregime.

Dette er planmæssigt og retligt problematisk, idet:

- lokalplanen forudsætter støjafværgeforanstaltninger, som ikke fremgår som bindende forudsætninger i planens bestemmelser,
- der ikke foreligger sikkerhed for, at motorvejsprojektet faktisk vil afhjælpe støj fra værkstedsdrift og øget togtrafik, herunder natstøj,
- væsentlige støjpåvirkninger, som er en direkte følge af planens realisering, dermed først forventes håndteret i senere projekter under andre myndigheder.

Der savnes derfor en sammenhængende vurdering af, hvordan støj fra værksted, togtrafik og vejtrafik samlet vil påvirke omkringliggende boligområder. Fast praksis tilsiger, at sådanne forhold skal belyses i den miljøvurdering, der knytter sig til den plan, som fastlægger rammerne for den samlede udvikling.

5. Samlet vurdering, planalternativer og anmodning om supplerende miljøvurdering

På baggrund af ovenstående vurderes det samlet, at planforslaget indebærer sandsynlige væsentlige miljøpåvirkninger, som ikke er fuldt belyst på planstadiet. Dette gælder navnlig:

- den øgede og natlige togtrafik gennem Frederikssund by og Frederikssund Station,
- støjpåvirkning af eksisterende boligområder langs den eksisterende S-tog-strækning,
- samt utilstrækkelig belysning af støjforhold vest for værkstedsområdet og usikre planforudsætninger om efterfølgende afværge.

Da lokalplanen fastlægger rammerne for både anlæggets placering og dets driftsforudsætninger, kan disse forhold ikke udskydes til efterfølgende projekt- eller anlægsfaser, men skal være belyst forud for planens endelige vedtagelse.

Overvejelse af planalternativer – herunder alternativ linjeføring

I forlængelse heraf bør der stilles krav om, at mulige plan- og driftsalternativer belyses, herunder alternative linjeføringer for togtrafik til og fra værkstedsanlægget.

Som planforslaget foreligger, forudsættes al værkstedsrelateret togtrafik afviklet via den eksisterende S-tog-strækning gennem Frederikssund by og Frederikssund Station. Dette medfører betydelig og gentagen togtrafik gennem centrale byområder – også i nattetimerne.

Det bør derfor undersøges, om der findes alternative linjeføringer eller driftsløsninger, som kan reducere togtrafikken gennem Frederikssund Kommune og dermed begrænse støj- og genevirkninger for eksisterende boligområder. En sådan vurdering fremstår som et relevant og proportionalt planlægningsmæssigt hensyn.

Anmodning

På denne baggrund anmodes Frederikssund Kommune om:

- at gennemføre en supplerende miljøvurdering, der eksplicit omfatter øget og natlig togtrafik, støjpåvirkning af eksisterende boligområder samt støj i alle relevante retninger omkring værkstedsområdet,
- samt at anmode DSB om at redegøre for alternative linjeføringer eller driftsløsninger, der kan reducere værkstedsrelateret togtrafik gennem Frederikssund Kommune.

Indtil disse forhold er fyldestgørende belyst, vurderes det, at planforslaget ikke hviler på et tilstrækkeligt oplyst og retligt robust grundlag i overensstemmelse med miljøvurderingslovens formål.

Henrik Olsen

Høringssvar DSB

Høringssvar 55

Grethe Reedtz, Danmarks Naturfredningsforening Frederikssund

Skadevænget 23, 4050 Skibby

05. maj 2026 kl. 10:30

Supplerende grundvandsanalyse Vinge

Høringssvaret er udarbejdet af politisk rådgiver, geologi, grundvand og sprøjtegift Danmarks Naturfredningsforening Walter Brusch.

Han er geolog og har gennem 30 år arbejdet med vandets kredsløb og med transport og omsætning af naturlige og miljøfremmede stoffer i grundvandet.

DSB-anlæg ved Vinge

Der er tale om en foreløbig rapport som på glimrende vis gennemgår, hvilke mangler Vinge-projektet har i forhold til grundvand. Gennemgangen af de hydrauliske forhold og indvindingsområder er udmærket, i det omfang der er data til stede.

Men....

Som det bl.a. nævnes på side 25/26, afsnit 6 og 7, kan der ikke (endnu) redegøres for hvilke tiltag, der skal anvendes for at forhindre forurening af de underliggende grundvandsmagasin-er, når anlægget skal etableres.

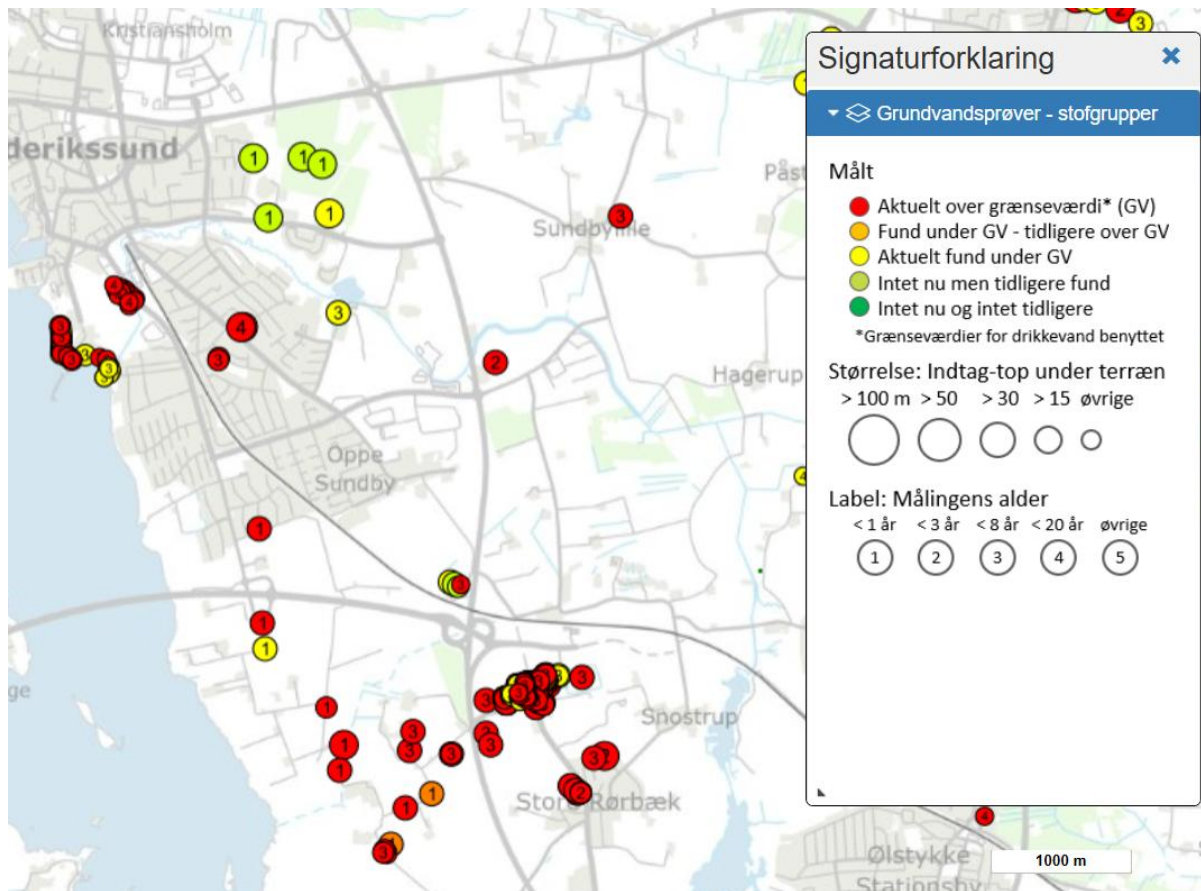
I de tre vedhæftede figurer der viser forekomst af pesticider i drikkevand, grundvand samt geolo-gien i området ved Frederikssund ses en række klare tendenser:

- Pesticidrester findes i stort omfang i både drikkevand og i grundvand.
- Området er yderst sårbart overfor nedtrængning af pesticidrester og dermed også for andre mikroforurenende stoffer.
- Geologien er ikke homogen. Der er ikke sammenhængende lag med en lav permeabili-tet som vil kunne forhindre eller forsinke nedsivning af forurenende stoffer.

Den "SUPPLERENDE GRUNDVANDSREDEGØRELSE VINGE" kan derfor kun være en foreløbig gennemgang af de hydrauliske forhold. Når der foreligger en endelig beslutning om placering, bygninger, udgravninger mm skal der gennemføres en "rigtig" grundvandsredegørelse som også omfatter de stoffer som planlægges anvendt under etableringen af anlægget, men især hvilke stoffer der skal anvendes i værkstedet. Herunder hvilke vedligeholdelsesprocedurer og frekvens af disse, samt hvilke monitoringsplaner der skal etableres for grundvand og luft. Desuden bør kommunen og DSB kontakte NOVAFOS, hvis vandværker leverer vand til Frede-rikssund. En forurening /et uheld med forurenende stoffer vil kunne medføre at de forure-nende stoffer kan ende i NOVAFOS 's vandindvindingsboringer og dermed i drikkevandet fra vandværkerne.

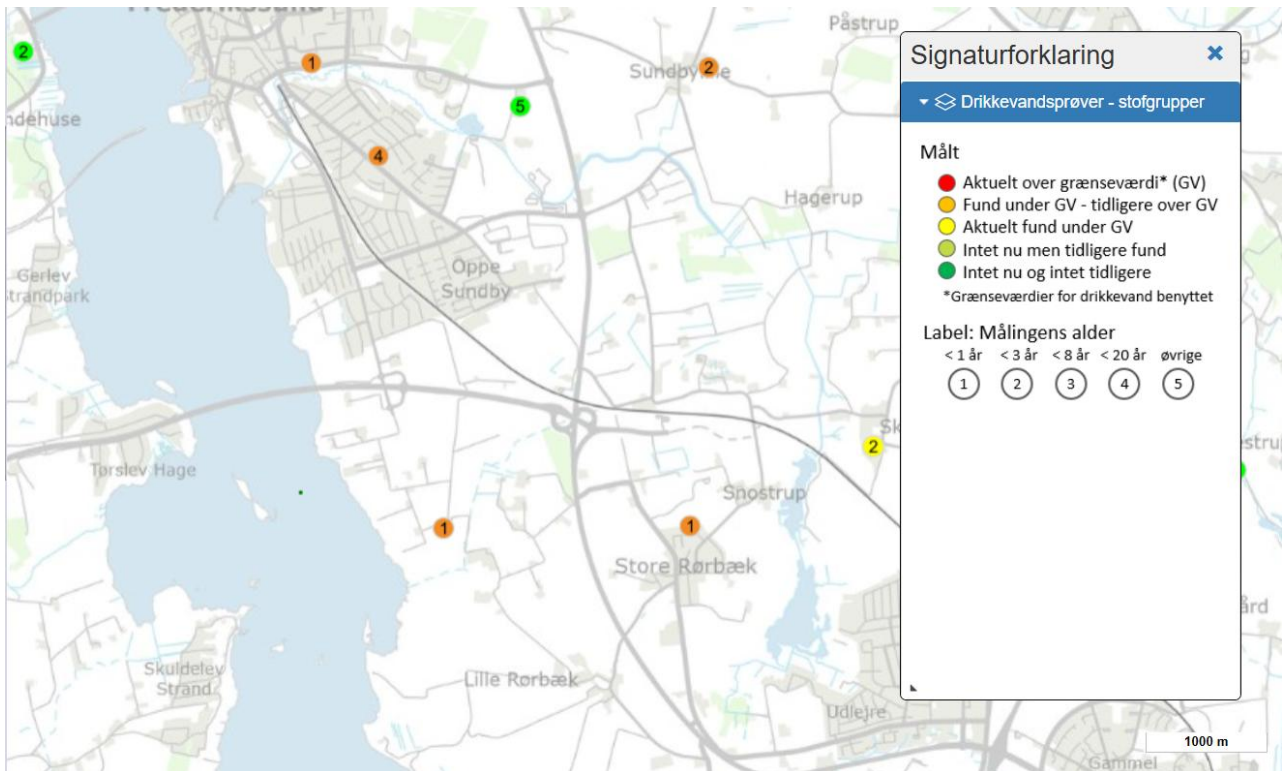
EFSA har netop bedømt TFA som en relevant metabolit, dvs. et nedbrydningsprodukt fra pesti-cider. Grænseværdien for TFA bør derfor være 0,1 µg/l, og ikke 9 µg/l som nævnes i tabel 2 i rapporten. (Pt er TFA grænseværdien for drikkevand sat til 9 µg/l af Miljøstyrelsen. Miljøstyre-lsens problem er, at TFA også stammer fra andre kilder end pesticider, og at TFA forekommer i regnvand. I grundvand under skovarealer forekommer TFA dog i koncentrationer der er væ-sentligt lavere end koncentrationerne under landbrugsarealer)

Konklusion: Redegørelsen kan ikke stå alene. Den bør opdateres, når der foreligger en endelig plan for opførelsen af værkstedet. Den opdaterede redegørelse bør dernst sen-des i høring igen.



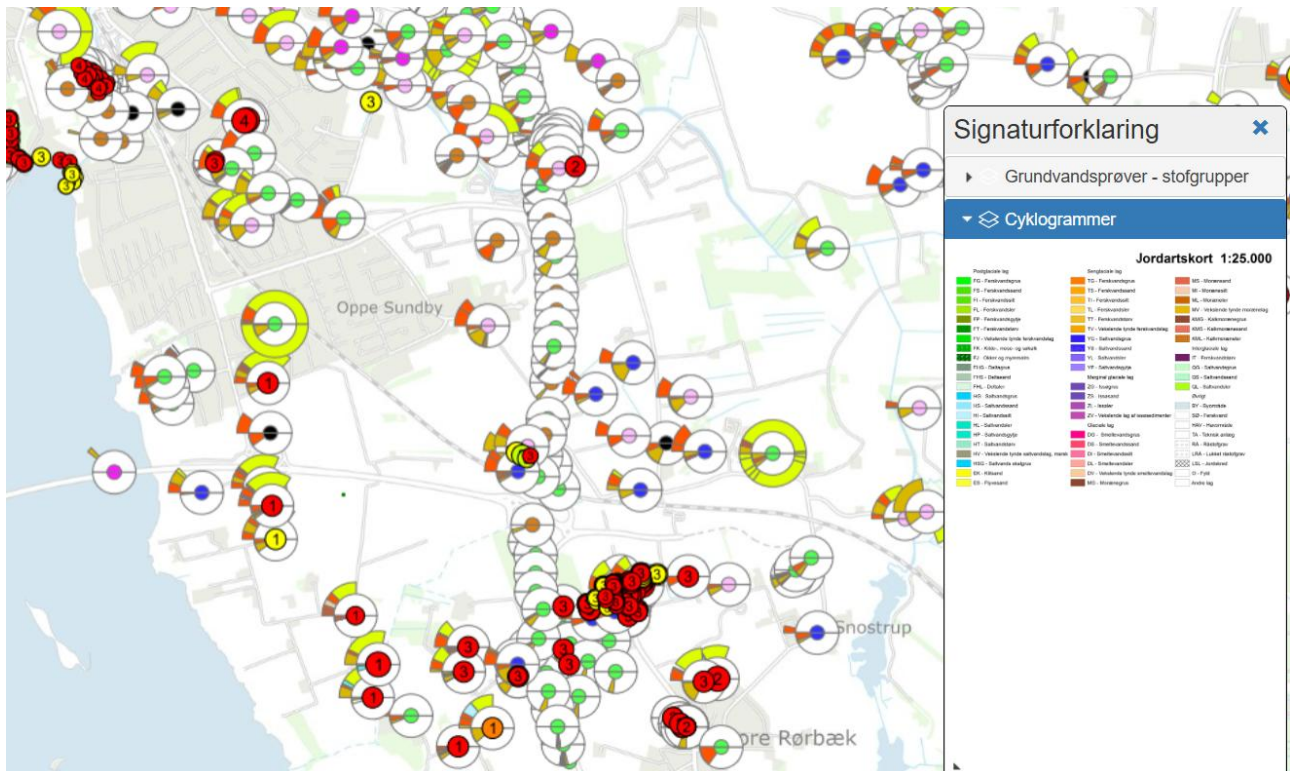
Figur 1 Fund af pesticider i grundvand, projektområde ligger øst for Oppe Sundby. Det ses at der forekommer pesticider i høje koncentrationer i grundvandet.

https://data.geus.dk/geusmap/#baslay=baseMapDa&optlay=&extent=684901.2106490833,6187352.1720955,700307.0450352145,6194730.071685482&layers=mc_grp_analyse&filter_0=dgu_nr%3D%26stofgruppe.num%3D50%26maengde.min%3D0%252C001%26proeveaar.min%3D%26borings-type%3D%26boringsanvendelse.part%3D%26kommune_navn.part%3D%26stof_tekst_hidden.part%3D%26stof-fer_over_det_hidden.part%3D%26indtag_bund_dybd.min%3D%26indtag_top_dybd.max%3D%26grumo_loop%3D



Figur 2 Pesticidrester i drikkevand. Vandværker der leverer drikkevand til forbrugerne med indhold af pesticidrester.

https://data.geus.dk/geusmap/#baslay=baseMapDa&optlay=&extent=685909.0987090605,6186318.8701589275,701314.9330951917,6193696.769748909&layers=jupiter_grp_anlaegsanalyser&filter_0=anlaegid.num%3D%26aktiv.num%3D%26stofgruppe.num%3D50%26maengde.min%3D%26proeveaar.min%3D%26virktyp_over%3D%26kommune.part%3D%26virksomhedstype.part%3D



Geologi i området. Cirkeldiagrammer.

https://data.geus.dk/geusmap/#baslay=baseMapDa&optlay=&extent=688849.3052031996,6187860.295776575,699119.8614606205,6192778.895503229&layers=mc_grp_analyse,jupiter_bor_cyklogram&filter_0=dgu_nr%3D%26stofgruppe.num%3D50%26maengde.min%3D0%252C001%26proeveaar.min%3D%26boringstype%3D%26boringsanvendelse.part%3D%26kommune_navn.part%3D%26stof_tekst_hidden.part%3D%26stoffer_over_det_hidden.part%3D%26indtag_bund_dybde.min%3D%26indtag_top_dybde.max%3D%26grumo_loop%3D&filter_1=kort_tekst.part%3D%26bund_dnn.min%3D%26top_dnn.max%3D

(Adressebeskyttet) Muldager 83, 3600 Frederikssund

11. maj 2026 kl. 14:11

Et DSB værksted i sig selv er IKKE en attraktiv arbejdsplads at få til Frederikssund. 150 ufaglærte og faglærte jobs på så stort et areal er jo elendigt. Frederikssund har i forvejen mange ufaglærte og faglærte jobs og de eksisterende virksomheder skal så til at kæmpe med DSB om de ansatte. Frederikssund mangler til gengæld jobs indenfor akademiske fag og ledelse. Det bør derfor være et krav til DSB, at DSB S-tog skal flytte alle jobs til Frederikssund. Derfor skal DSB garantere 300 arbejdspladser i Frederikssund, herunder funktioner som f.eks. direktion, arbejdsmiljøledelse, kvalitetsledelse, HR, IT og lign. (Og det kan man godt, f.eks. skal Energinets hovedkontor ligge i Trekantsområdet, Kolding, Vejle, Fredericia)

Opgradere Vinge St., herunder at etablere landskabsbroen uanset pris.

Ingen opgradering af Vinge St. og ingen garanti for 300 arbejdspladser og flytning af DSB S-tog hovedkontor til Frederikssund = INGEN aftale om DSB værksted.

Visioner, tanker og miljø

Høringssvar 57

Hans-Jørgen Bøgfeldt

Tranevej 5, 3600 Frederikssund

11. maj 2026 kl. 18:54

Supplerende høringssvar til lokalplan 179 og kommuneplantillæg 001

Jeg har i tidligere høringssvar udtrykt mine bekymringer med et DSB værksted i Vinge.

Jeg mener Byrådet er på vej til at vedtage en historisk forkert beslutning.

Derfor skal jeg anmode byrådsmedlemmerne til at tænke følgende:

Hvis vi antager:

- at intentionerne i Fingerplanen om en stærk udviklingsfinger mod Frederikssund var blevet fulgt konsekvent,
 - at de senere detailplaner for udbygningen af motorvejen til Frederikssund var blevet gennemført som planlagt, altså helt til J.F. Willumsens vej med til og frakørselsramper,
 - at Vinge var fuldt udbygget med den oprindelige grønne/byintegrerede vision,
 - og at Vinge og Frederikssund reelt var vokset sammen til ét samlet byområde,
- så ville sandsynligheden for bagefter at placere et meget stort DSB-værksted helt tæt på nye boligområder sandsynligvis være lavere end den er i et ikke færdigudbygget område.

Der er flere grunde til det:

1. Jo mere bymæssig succes et område har, jo dyrere bliver "industriel støj"

Når en grøn profil faktisk lykkes, stiger værdien af:

- rekreative områder,
- boligudvikling,
- naturkvalitet,
- image,
- tilflytning.

Et tungt jernbaneværksted giver typisk:

- støj,
- lys,
- nataktivitet,
- store tekniske anlæg,
- tung trafik,
- visuel påvirkning,

- og ofte et “infrastruktur-/industripræg”.

Jo mere man allerede har investeret politisk og økonomisk i en grøn sammenhængende byvision, desto større modstand vil der normalt være mod noget, der bryder fortællingen.

2. Infrastruktur bliver ofte “låst fast” af tidligere beslutninger

Hvis motorvej, grønne korridorer og byudvikling allerede var gennemført og fungerede godt sammen, ville planlæggere typisk forsøge at beskytte den struktur fremfor at introducere et anlæg, der potentielt skaber konflikter mellem:

- boliginteresser,
- naturinteresser,
- og tung drift.

Man ser ofte, at når først et område er blevet etableret som attraktivt bolig- og naturområde, bliver det politisk langt sværere at ændre karakteren markant.

processen ville sandsynligvis være:

- mere politisk konfliktfyldt,
- dyrere,
- vanskeligere at få godkendt,
- og muligvis kræve større afværgeforanstaltninger (støjskærme, tunneler, grønne bufferzoner osv.).

3. Den psykologiske/politiske faktor betyder meget

Hvis Vinge faktisk var blevet en tydelig succesfortælling — “den grønne fremtidsby” — ville det skabe en stærk symbolsk barriere mod tunge anlæg.

Politikere ville generelt være tilbøjelige til at beskytte:

- et succesfuldt prestigeprojekt
- end et område, der stadig opfattes som “uudnyttet potentiale”.

Så i praksis er det timingen alene, der ændrer sandsynligheden ganske meget.

Det bedste skøn i det scenarie ville være:

- Ikke umuligt.
- Men mærkbart mindre sandsynligt end i et område, der stadig er delvist ubebygget og politisk “åbent” for store infrastrukturgreb.

Kvalificeret overslag for nærmiljøet

Man kan lave et kvalificeret overslag, selv uden de endelige tekniske projekttal, fordi store jernbaneværksteder har ret velkendte påvirkningsmønstre.

Hvis et stort DSB-værksted skal håndtere:

- ca. 226 togsæt,
- med mulighed for udvidelse til yderligere ~100 togsæt,
- samt et omfattende sporareal på omkring 14 km spor,

så bevæger man sig op i en størrelse, der i praksis minder om et regionalt tungt

infrastrukturanlæg — ikke bare et almindeligt depot.

Nedenfor er nogle realistisk tanker om påvirkningerne.

1. Støjpåvirkning

Et moderne togværksted støjer ikke som klassisk tung industri, men støjbilledet er meget vedvarende og komplekst.

Kilderne vil typisk være:

- rangering af tog,
- hjulskrig og skinnekontakt,
- kompressorer,
- ventilationsanlæg,
- højtryksrensning,
- prøve kørsler,
- alarmsignaler,
- natlige servicebevægelser,
- vedligeholdelsesmaskiner,
- klimaanlæg på parkerede togsæt.
- Vintersikring af hele sporanlægget

Typiske støjniveauer

Man ser ofte følgende niveauer:

Aktivitet Typisk niveau

Rangering tæt på spor 70–90 dB

Metalpåvirkning/værksted 80–100 dB

Konstant baggrund fra tekniske anlæg 50–70 dB

Natlige togbevægelser markant lavfrekvent støj

Til sammenligning:

- 55 dB regnes ofte som grænsen for væsentlig gene i boligområder.
- Natstøj over 40–45 dB giver dokumenterede søvnforstyrrelser.

Effekt af 226–326 togsæt

DSB nævner 8-10 togsæt i døgnet, men med udnyttelsen af optionen på yderligere 100 togsæt svarer det til op mod 15 til 20 togsæt i døgnet

Når så mange togsæt serviceres, betyder det typisk:

- næsten kontinuerlig drift,
- aktivitet døgnet rundt,
- betydelig nataktivitet,
- mange daglige rangeringer.

Hvis blot:

- 20–30 % af togene flyttes i natperioden,

kan det give:

- Betydelige støjgener hele natten.

Det ændrer støjoplevelsen fra "lejlighedsvis" til "permanent infrastrukturbaggrund".

2. Lysforurening

Et moderne værksted i denne størrelse kræver massiv belysning af sikkerhedsgrunde.

Typiske forhold

Et 14 km sporområde vil ofte have:

- mastelys,
- sikkerhedsbelysning,
- projektører,
- arbejdslys,
- depotbelysning,
- konstant oplyste spor- og servicearealer.

Store 24/7/365 værksteder er ofte oplyst:

- hele natten,
- året rundt.

Konsekvenser

I grønne eller rekreative områder kan det give:

- markant himmelglød,
- forstyrrelse af dyreliv,
- påvirkning af fugle/insekter,
- tab af mørke natteområder,
- visuel industrialisering af landskabet.

Hvis værkstedet ligger tæt på boligområder, kan man få:

- lysindfald i boliger,
 - reduceret nattemørke,
 - øget oplevelse af "urbant industrimiljø".
-

3. Miljøpåvirkning

Arealpåvirkning

14 km spor plus værkstedsbygninger kræver typisk meget store arealer.

Man vil derfor se:

- omfattende terrænregulering,
- drænændringer,
- befæstede flader,
- fragmentering af naturarealer,

- barriereeffekt for dyr og mennesker.

Vandmiljø

Store værksteder håndterer:

- olie,
- hydraulikvæsker,
- bremsepartikler,
- rengøringskemikalier,
- tungmetaller,
- vaskevand.

Det kræver omfattende miljøsikring.

Selv med moderne anlæg er der risiko for:

- afstrømning,
- uheld,
- belastning af lokale vandløb og grundvand, og dermed også belastning af Roskilde Fjord

Luft og partikler

Selv elektriske tog skaber:

- metalpartikler,
- bremsepartikler,
- støv,
- dieseludledning fra servicekøretøjer,
- emissioner fra backupgeneratorer og maskiner.

4. Den samlede “bymæssige effekt”

Det interessante er, at påvirkningen ikke kun er fysisk.

Et anlæg i den størrelse ændrer ofte:

- områdets identitet,
- oplevet naturkvalitet,
- boligattraktivitet,
- investeringsprofil,
- rekreativ anvendelse.

Der opstår ofte en psykologisk overgang fra:

“grøn fremtidsby” til: “transport- og tung industri nabo”.

Det er især vigtigt i et område som Vinge, hvor fortællingen netop har været:

- natur,
- bæredygtighed,
- grøn byudvikling,
- rekreative forbindelser.

Samlet vurdering

I et fuldt realiseret grønt byområde med stærk boligprofil og et light Med Tech-industriområde, vil et værksted i denne størrelse sandsynligvis blive opfattet som:

- et regionalt infrastrukturanlæg,
- med permanent døgnpåvirkning,
- betydelig visuel og akustisk dominans,
- og reel risiko for konflikt med den oprindelige grønne byvision.

Jo mere succesfuldt og tæt integreret Vinge/Frederikssund var blevet som samlet grøn bystruktur, desto større ville den konflikt sandsynligvis fremstå.

Tilbage står:

Utilstrækkelige miljøundersøgelser hvor især lys- og støjpåvirkningerne kun lige akkurat klarer de påvirkninger der videnskabeligt er fastsat.

Det virker uambitiøst og ikke mindst i direkte modstrid med de oprindelige planer og visioner med den grønne profil for HELE Vinge.

Hvorfor sætter man ikke baren højt og forlanger BEDST opnåelige i stedet for højest tilladte?

Prognoser har det med at være særdeles fejlbehæftede, især når vi taler trafik og den deraf afledte støj.

Lad mig minde om at den forventede støj fra Fjordlandsvej blev langt mere generende end VVM undersøgelserne forudsagde.

På samme måde med trafikprognoserne, der slet ikke nåede op på de beregnede antal køretøjer mens det var betalingsbro, og efter betalingen var fjernet langt har oversteget det forventede antal køretøjer.

Ret så tankevækkende når vi ser på hhv. DSB værkstedets miljøpåvirkning, samt motorvejens amputering til 4 sporet vej med 3 trafiklys.

Motorvejens prognose for antal køretøjer vil blive betydeligt højere, med udpræget mere støj til følge. Desuden vil afkortningen og trafiklysene skabe betydelige trafikproblemer i fremtiden.

Slutteligt vil jeg bemærke at der ifm. planerne om DSB værkstedet i Sydbyen kom 2056 underskrifter imod, hvilket fik projektet fjernet derfra.

Der er pt. afgivet 459 underskrifter imod DSB værkstedet i Vinge. Men set i lyset af, at boligområderne nord for Vinge station, herunder "Skovlandet" m.fl. endnu ikke er bygget og beboet, ville man kunne forvente tilsvarende massive protester der proportionalt ville følge antallet af beboere, og dermed langt overgå de 2056 fra syd.

Bekymringerne er mange, og jeg er sikker på at DSB aldrig havde fået mulighed for at bygge det værksted hvis motorvejen var anlagt og Vinge fuldt udbygget.

Men fejlen bliver ikke mindre af at et spinkelt flertal i byrådet trumfer det igennem.

Sig NEJ TAK – inden det er for sent.

Supplerende høringssvar angående støj

Høringssvar 58

Tage S. Rasmussen, Fjordlandslisten

Ingridvej 13, 3550 Slangerup

11. maj 2026 kl. 22:54

Hermed indsendes supplerende høringssvar angående støj på baggrund af de nye støjbilag i den supplerende høring.

Se fuldt supplerende høringssvar i vedhæftet bilag.

Bilagene fremlægger nu reference for "12 m jordvold" i RE-1–RE-7, men de viser samtidig, at "bedste" scenarie kun giver ca. 0,3 til +1,8 dB ift. jordvolden (altså ikke "meget bedre" og typisk knap hørbart).

Miljørapporten angiver selv, at 1 dB ikke er hørbart, og at 3 dB først er tydeligt hørbart. Der mangler fortsat en kumulativ støjvurdering (det samlede støjbillede motorvej + værksted/ranger + vaskehal), selv om materialet selv beskriver, at støj i praksis opleves/måles kumulativt.

Derfor bør kommunen indarbejde bindende, målbare krav (benchmark/ dB mod 12 m jordvold), robusthedsmarginer for virksomhedsstøj, samt krav om samlet støjdokumentation og afhjælpningsmekanismer.

Supplerende høringssvar angående støj til lokalplan 179 og kommuneplantillæg 001 for S-togsværksted ved Haldor Topsøe Park i Vinge og tilhørende miljøvurdering

Hermed indsendes supplerende høringssvar vedrørende støj på baggrund af de nye støjbilag, som er tilføjet i den supplerende høring.

De nye bilag bidrager med dele af den dokumentation, der eksplicit blev efterspurgt i det oprindelige høringssvar, herunder beregninger for referencescenariet “12 m jordvold”

Materialet ændrer dog ikke ved hovedkonklusionen: Der foreligger fortsat ikke et robust og verificerbart grundlag for det politisk kommunikerede løfte om “(meget) bedre” støjdæmpning, og der mangler fortsat dokumentation for det samlede (kumulative) støjbillede.

1) Motorvejstøj: Referencescenarie er nu vist, men “meget bedre” dokumenteres ikke

Referencescenariet “12 m jordvold” nu er opgjort i de 7 punkter (RE-1–RE-7), jf. tabel i motorvejsnotatet. Derudover viser miljørapportens Tabel 7-10 (samme tal som i “Støjbarrierer mellem motorvej og værksted”), at de nye scenarier overholder grænseværdierne.

Men de reelle beregnede forbedringer ift. referencescenariet er små: I best-case ligger forskellen typisk omkring under 2 dB i de 7 punkter. Miljørapporten anfører selv, at en ændring på 1 dB i praksis ikke er hørbar, mens 3 dB først er tydeligt hørbart.

Der er derfor ikke dokumentation i materialet for, at løsningen giver “meget bedre” støjdæmpning – og end ikke et robust grundlag for at påstå “hørbart bedre”.

Dertil kommer, at motorvejsnotatet eksplicit beskriver beregningerne som indledende/orienterende, uden fremtidige veje i Vinge, og at beregningerne skal opdateres løbende.

Når de påståede forbedringer er så små, er det ikke fagligt forsvarligt at bruge dem som “salgsargument”.

Konsekvens: Hvis kommunen fastholder formuleringer om “bedre end jordvold/12 m jordvold”, bør dette gøres bindende og målbart.

2) Kumulativ støj: Fortsat væsentlig mangel i høringsgrundlaget

Miljørapporten angiver, at støj fra vej og virksomheder vurderes separat – og understreger samtidig, at man i praksis ikke kan måle dem hver for sig, da målinger vil indeholde begge støjtyper simultant (kumulativ støj), samt evt. andre støjkilder.

“Samlet indledende støjvurdering...” oplyser, at der fremadrettet igangsættes en vurdering af den kumulerede støj, som forventes udfærdiget inden udgangen af 2025 i et separat notat.

Denne kumulative vurdering foreligger fortsat ikke som en del af høringsmaterialet, hvilket er en væsentlig mangel, fordi det er den kumulative støj, der reelt opleves.

3) Virksomhedsstøj: Nul robusthed og kritiske forudsætninger (vaskehal)

Bilaget om ekstern støj fra værkstedet beskriver beregningerne som tidlige og forudsætningsbaserede. Notatet angiver samtidig, at beregningspunkt 2 i natperioden (Scenarie 1) ligger lige præcis på støjgrænsen (nul margin). Derudover forudsættes, at der ikke udløses genetillæg (+5 dB) for tone- og impulsstøj.

Det fremgår desuden, at vaskehallen er den mest dominerende støjkilde.

Det skærper behovet for robuste krav og en plan for eftervisning/afhjælpning, da selv små afvigelser i forudsætninger kan ændre konklusionen.

4) Grøn jordvold bortfalder – tab af grøn/rekreativ barriere

Motorvejsnotatet konstaterer direkte, at værkstedet betyder, at der ikke længere er plads til den tidligere planlagte jordvold langs motorvejen. Det er ikke blot en støjteknisk ændring, men også et tab af en potentiel grøn, visuel og rekreativ afskærmning. Som eksempel viser støjvoldsprojekter som “Støjdragen” i Silkeborg, at en støjvold kan kombineres med rekreative og naturmæssige kvaliteter. Hvis den grønne jordvold reelt erstattes af en støjskærm, bør kommunen stille bindende krav til landskabelig integration, beplantning og evt. rekreative/øko-kompenserende tiltag lokalt for de natur- og rekreative værdier der mistes.

Konkrete ændringsforslag (bindende krav)

Jeg anbefaler, at Frederikssund Kommune indarbejder følgende som bindende krav (lokalplanbestemmelser/bindende bilag) og sikrer dem i aftalegrundlaget:

1. Benchmark-krav mod 12 m jordvold (partnerskabsaftalen §8.2)

DSB har forpligtet sig til, at støjbelastningen bliver mindre end ved den oprindeligt planlagte 12 m jordvold og kommunikationen fra kommune har været meget bedre.

Dette krav bør fremgå bindende af lokalplanen som et performancekrav (Δ dB i RE-1–RE-7

mod referencescenariet) og med et krav om mindst 3 dB reduktion af støjen i alle referencepunkter.

2. Kumulativ støj som vilkår

Den lovede kumulative vurdering (separat notat forventet ultimo 2025) foreligger ikke i høringsgrundlaget. Der bør stilles bindende krav om, at kumulativ vurdering offentliggøres, og at kommunen fastsætter klare triggers for, hvad der sker, hvis den kumulative vurdering ændrer forudsætninger/konklusioner.

3. Robusthedsmargin for virksomhedsstøj

Indfør krav om margin (fx 1–2 dB) i kritiske natpunkter, da materialet selv viser “lige på grænsen”. Indfør samtidig krav om håndtering, hvis tone-/impulsforhold udløser genetillæg.

4. Bindende afhjælpningsmekanisme

Hvis benchmark eller støjgrænser ikke kan opfyldes i praksis, skal der udløses bindende krav om afhjælpning (forhøjelse/forlængelse/absorberende løsninger/supplerende afskærmning/facadetiltag) finansieret af bygherre, og ibrugtagning må ikke ske før dokumenteret opfyldelse.

5. Luk §9.5-hullet (tids-/håndhævelsesrisiko)

Hvis motorvejsstøjdæmpning kan udskydes, udhules løftet. Der bør stilles krav om midlertidig løsning + deadline/trigger, så benchmark opfyldes ved ibrugtagning.

Konklusion

De nye bilag giver nu referenceberegninger for “12 m jordvold”, hvilket er et skridt i retning af gennemsigtighed. Men bilagene dokumenterer ikke den politisk kommunikerede præmis om “meget bedre” støjdæmpning (≥ 3 dB) – forbedringerne er under 2 dB og dermed typisk ikke hørbare jf. miljørapportens egen forklaring. Samtidig mangler fortsat den lovede kumulative vurdering, som er afgørende for det støjbillede, der reelt kan opleves.

Derfor bør lokalplanen strammes, så støjforpligtelser omsættes til målbare, bindende krav, med robusthed, kontrol og afhjælpning – og uden markedsføringsformuleringer, der ikke kan dokumenteres.

Manglende økonomisk redegørelse for S-togsværkstedet i Vinge

Høringssvar 59

Tage S. Rasmussen, Fjordlandslisten

Ingridvej 13, 3550 Slangerup

12. maj 2026 kl. 00:07

Dette er en opsummering af de væsentligste bemærkninger til projektets økonomiske beslutningsgrundlag.

Det fulde høringssvar med uddybning er vedlagt som separat bilag.

Sagen om S-togsværkstedet i Vinge er i den offentlige debat blevet solgt på cirka 300 arbejdspladser (oprindeligt 200), lærlinge- og praktikpladser samt DSB's bidrag på 45 mio. kr. til en landskabsbro.

Men før Byrådet tager endelig stilling til et projekt med så store konsekvenser for Vinge, bør der foreligge en egentlig økonomisk redegørelse. Når et projekt begrundes politisk med økonomiske gevinster, er det god og ansvarlig beslutningspraksis at få gevinster, omkostninger, risici og offeromkostninger belyst, før der træffes beslutning.

1. Hvor stor er den reelle lokale gevinst ved arbejdspladserne?

Materialet taler om cirka 300 arbejdspladser (oprindeligt 200), men DSB oplyser samtidig, at en del medarbejdere fra Høje Taastrup forventes at flytte med. Derfor ved vi stadig ikke, hvor mange af arbejdspladserne der reelt vil blive besat af borgere bosat i Frederikssund Kommune hverken på kort eller langt sigt, og dermed hvor stor den lokale skatteeffekt faktisk bliver. DSB har ikke kunnet redegøre for dette.

2. Hvad er projektets samlede nettoøkonomi for Frederikssund Kommune?

Der mangler en samlet vurdering af indkomstskat, grundskyld, virksomhedsrelaterede effekter, afledte lokale erhvervseffekter og fremtidige kommunale udgifter. Byrådet mangler derfor fortsat det samlede nettoregnestykke. Det tidligere økonomiske høringssvar peger allerede på netop denne mangel.

3. Er de fremhævede "fordele" reelle gevinster – eller afværge- og compensationstiltag?

Landskabsbroen ved stationen, gang- og cykelforbindelsen mod Frederikssund by, støjafskærmningen og erstatningsskoven fremstilles ofte som plusser. Men flere af disse forhold er i realiteten afledte afværge-, kompensations- eller accepttiltag. Landskabsbroen er koblet direkte til den udbygningsaftale, der skal muliggøre planlægningen, og DSB bevarer ejerskabet. Gang- og cykelforbindelsen mod Frederikssund by er et afledt tiltag, fordi projektet ændrer eller

afskærer eksisterende forbindelser. Støjafskærmningen erstatter en tidligere planlagt 12 meter støjvold, som ikke kan opføres på grund af projektet. Og erstatningsskov følger af, at projektet indebærer nedlæggelse af fredskov. De bør derfor ikke ukritisk bogføres som selvstændige gevinster ved værkstedet.

4. Hvad er offeromkostningen ved at binde så store arealer til én specialiseret funktion?

Projektet beslaglægger et meget stort og strategisk placeret areal i Vinge. Det er mit foreløbige skøn, at der uden nedlæggelse af fredskoven potentielt ville kunne disponeres omkring ca. 700.000 m² nord og syd for fredskoven til erhvervsformål eller mere differentieret byudvikling. Tallet er et skøn og bør valideres nærmere, men størrelsesordenen illustrerer pointen:

Byrådet tager ikke kun stilling til et værksted, men også til hvad området ikke længere kan bruges til. Samtidig er Vinge planlagt som en by med ca. 15.000 borgere og ca. 2.000 arbejdspladser.

5. Kan projektet gøre de resterende erhvervsarealer og den videre byudvikling mindre attraktive?

Der mangler en vurdering af, om et stort værksteds- og sporområde som nabo kan gøre de tilbageværende erhvervsarealer mod øst mindre attraktive og dermed påvirke efterspørgsel, prisniveau og udbygningstempo negativt.

Der mangler også en vurdering af, om værkstedet kan ændre Vinges profil så meget, at færre ressourcestærke borgere vil vælge at bosætte sig i især Skovlandet og de nærliggende områder. Skovlandet er i kvalitetsprogrammet tænkt som beboelse i overgang til skovlignende beplantning og natur. Hvis den profil svækkes, kan det over tid påvirke kommunens skattegrundlag mærkbart. Projektet medfører også administrative og planmæssige følgeomkostninger

Projektet indebærer ikke kun anlægs- og arealmæssige konsekvenser, men også betydelige følgeomkostninger til planlægning, koordinering, myndighedsbehandling og senere tilpasninger. Der skal blandt andet arbejdes videre med landskabsbroen ved stationen, gang- og cykelforbindelsen mod Frederikssund by, jordhåndtering, mobilitet, busomlægning og øvrige infrastrukturelle forhold. Disse kommunale ressourceforbrug og følgeomkostninger er ikke belyst økonomisk. Samtidig løser projektet i første række en statslig drifts- og kapacitetsopgave, mens en stor del af de lokale følgevirkninger bæres af Frederikssund Kommune og de berørte lokalområder.

Selv en eventuel positiv business case er ikke det samme som et attraktivt projekt

Selv hvis der på et snævert økonomisk grundlag kan argumenteres for en positiv business case for værkstedet, er det langt fra det samme som, at projektet er attraktivt eller hensigtsmæssigt for Frederikssund Kommune. Et projekt kan godt give visse økonomiske plusser og samtidig være et dårligt byudviklingsvalg, hvis det medfører betydelige negative konsekvenser i form af støj, lysforurening, visuel påvirkning, tab af natur og rekreative kvaliteter samt svækket attraktivitet for borgere og virksomheder. Miljørapporten peger selv på væsentlige påvirkninger af grønne strukturer og landskab.

Konklusion

Projektet kan godt have positive effekter. Men Byrådet bør ikke nøjes med overskrifter om arbejdspladser og en bro. Når sagen begrundes politisk med økonomiske fordele, bør der som minimum foreligge en offentlig og kvantificeret økonomisk redegørelse med følsomhedsanalyse, før der træffes endelig beslutning. Og selv hvis en sådan redegørelse skulle pege på et muligt økonomisk plus, er det fortsat ikke det samme som, at projektet samlet set er attraktivt eller det bedste valg for Vinge og Frederikssund.

Derfor bør Byrådet kræve en økonomisk redegørelse, før der tages endelig stilling til projektet. Det fulde høringssvar er vedlagt som separat bilag og uddyber de ovenstående punkter, herunder spørgsmål om skattegrundlag, afledte økonomiske effekter, landskabsbroen ved stationen, gang- og cykelforbindelsen mod Frederikssund by, støjafskærmning og jordhåndtering, arealmæssige offeromkostninger, vækstpotentiale samt mulige konsekvenser for bosætning og videre byudvikling i Vinge.

Høringssvar angående "Manglende økonomisk redegørelse for S-togsværkstedet i Vinge" til lokalplan 179 og kommuneplantillæg 001 for S-togsværksted ved Haldor Topsøe Park i Vinge og tilhørende miljøvurdering

Herned høringssvar med fokus på det utilstrækkelige økonomiske beslutningsgrundlag for projektet.

Ved projekter af denne størrelse og med så vidtgående og i praksis irreversible konsekvenser for byudvikling, bosætning, landskab og kommunal økonomi bør der som en integreret del af beslutningsgrundlaget foreligge en samlet økonomisk redegørelse med følsomhedsanalyse.

Når et projekt politisk og kommunikativt sælges på økonomiske gevinster, arbejdspladser og store afledte fordele, er det god og ansvarlig beslutningspraksis at fremlægge et dokumenteret økonomisk beslutningsgrundlag, før der træffes endelig beslutning.

Det fremlagte materiale indeholder ikke en sådan samlet vurdering. I stedet fremhæves navnlig cirka 300 arbejdspladser (Oprindeligt 200), lærlinge- og praktikpladser samt DSB's bidrag på 45 mio. kr. til landskabsbroen ved stationen. Men der foreligger fortsat ingen offentlig og kvantificeret vurdering af projektets samlede nettoeffekt for Frederikssund Kommune. Det tidligere økonomiske høringssvar har allerede påpeget dette hul meget præcist.

Det er muligt, at projektet kan have visse positive effekter. Nye arbejdspladser kan i sig selv være positive. Lærlinge- og praktikpladser er i princippet positive. Landskabsbroen ved stationen og gang- og cykelforbindelsen mod Frederikssund by kan have funktionel og bymæssig værdi. Men ingen af disse forhold er belyst på en måde, der dokumenterer den reelle kommunaløkonomiske gevinst og om disse opvejer de mange negative aspekter af værksted og rangerområde herunder ikke mindst offeromkostningerne.

Når det gælder arbejdspladserne, fremgår det af materialet, at der forventes cirka 300 statslige arbejdspladser (Oprindeligt 200), men også at en del medarbejdere fra Høje Taastrup forventes at flytte med. Dermed er det fortsat ikke dokumenteret, hvor stor en del af arbejdspladserne der realistisk vil blive besat af borgere bosat i Frederikssund Kommune, og dermed hvor stor effekten bliver på kommunens indkomstskattegrundlag på hverken kort eller længere sigt. Arbejdssted og

lokal skatteeffekt er ikke det samme. Uden denne analyse bruges arbejdspladserne som politisk salgsargument uden tilstrækkelig dokumentation for den lokale gevinst.

Lærlinge- og praktikpladser er i princippet et plus, men materialet dokumenterer ikke omfanget. Der står alene, at DSB vil oprette sådanne pladser. Det er derfor et muligt gode, men ikke noget, der kan bære projektet økonomisk i sig selv.

Der savnes også en samlet vurdering af de afledte økonomiske effekter. Der henvises til lager, logistik, bygningsdrift, lærlinge og praktik, men der foreligger ingen vurdering af, hvor stor en del af disse effekter der faktisk forventes at komme lokale virksomheder, detailhandel, håndværkere eller serviceerhverv i Frederikssund Kommune til gode. Uden en sådan analyse er det ikke muligt at vurdere, om der er tale om væsentlig lokal værdiskabelse eller blot om et specialiseret anlæg med begrænset lokal multiplikatoreffekt.

En væsentlig del af de forhold, der i den offentlige debat fremstilles som fordele ved projektet, bør efter min vurdering ikke forstås som selvstændige gevinster ved værkstedet, men som afledte afværge-, kompensations- eller accepttiltag.

Det gælder først og fremmest landskabsbroen ved Vinge. Partnerskabsaftalen fastslår, at DSB bevarer ejerskabet af landskabsbroen, og at der skal udarbejdes en særskilt driftsaftale. Hvilken økonomisk byrde kan dette risikere at påføre kommunen? De 45 mio. kr. til landskabsbroen rækker desuden ikke til at finansiere den bro der ønskes fra arkitektkonkurrencen, så hvis ikke det lykkes at få ekstra fondsmidler vil kommunen selv skulle finansiere resten eller nøjes med en mere skrabet discountmodel. Det er déjà-vue ift. standardstationen i Vinge C. DSB bør naturligvis dække alle etableringsomkostninger ifm. det vindende forslag og i øvrigt betale alle løbende drift og vedligeholdelsesomkostninger.

Det gælder også den nye gang- og cykelforbindelse over de nye spor og motorvejen mod Frederikssund by. Denne forbindelse bør heller ikke betragtes som en fri gevinst, men som et afledt tiltag, der bliver nødvendigt, fordi projektet ændrer eller afskærer eksisterende forbindelser. Den kan have en funktionel værdi, men bør først og fremmest forstås som et afværge- og compensationstiltag, der skal håndtere nogle af de følger, projektet selv skaber. Hvad med drifts- og vedligeholdelsesomkostninger for denne. Vil det også være noget der kan belaste kommunens budget?

Det samme gælder støjafskærmningen. Partnerskabsaftalen fastslår direkte, at DSB skal sikre en støjbelastning, der er mindre end den, som ville være opnået ved den oprindeligt planlagte 12 meter høje støjvold, som ikke kan opføres som følge af projektet. Støjafskærmningen er dermed ikke en bonus, men en erstatnings- og afværgeforanstaltning, fordi projektet selv forhindrer den tidligere planlagte løsning. Og materialet kan end ikke redegøre for en meget bedre (>3 dB) støjdæmpning ift., den planlagte grønne jordvold, hvilket ellers har været markedsført som en af de store fordele ved projektet.

Også erstatningsskov hører hjemme i denne kategori. DSB's eget materiale siger, at fredskoven skal fældes for at give plads til værksted og baneanlæg, og at der derfor plantes dobbelt så meget ny

fredskov som kompensation. Det er ikke en gevinst, der opstår, fordi værkstedet tilfører området en ny fordel, men en kompensationsforanstaltning, fordi projektet indebærer et konkret tab, og der er ingen garanti for at erstatningsskoven bliver placeret i nærområdet eller endda i Frederikssund kommune.

Jordhåndteringen peger i samme retning. Aftalen siger direkte, at projektet nødvendiggør en alternativ løsning for udmøntningen af Vinges jordhåndteringsstrategi, fordi projektet optager areal, hvor en del af overskudsjorden fra Vinge ellers var tænkt placeret. Det fremgår desuden, at overskudsjorden fra projektet forventes at være ca. 500.000 m³, mens overskudsjorden fra Vinge forventes at være op til 340.000 m³, og at der må findes en samlet løsning, fordi Vinge-jorden ikke længere kan placeres som oprindeligt forudsat. Hvis den foreløbige plan ikke kan gennemføres, skal parterne finde en anden løsning.

Det betyder efter min vurdering, at projektet ikke blot skaber behov for ny støjafskærmning, men også kan forringe den jordøkonomi og den lokale nyttiggørelse af overskudsjord, som ellers kunne have understøttet den videre byudvikling i Vinge. Når en tidligere planlagt støjvold samtidig var tænkt sammen med overskudsjord fra lokalområdet, er det derfor langt fra givet, at DSB-løsningen samlet set giver kommunen en økonomisk gevinst. Tværtimod kan den føre til en dyrere og mindre fleksibel løsning for jordhåndtering og støjdæmpning i den videre udvikling af Vinge. Flere af de påståede "fordele" bør derfor ses som plaster på sår, som projektet selv er med til at skabe.

Derudover er der en væsentlig arealmæssig offeromkostning. Selve projektområdet har et grundareal på ca. 300.000 m². Projektet placeres i et område, som ellers er udlagt til erhverv og byudvikling, og binder dermed en betydelig del af Vinges strategiske arealreserve til én specialiseret statslig funktion. Det er mit foreløbige skøn, at der uden nedlæggelse af fredskoven potentielt ville kunne disponeres omkring ca. 700.000 m² nord og syd for fredskoven til erhvervsformål eller mere differentieret byudvikling. Tallet er et skøn og bør valideres nærmere, men størrelsesordenen illustrerer pointen: Byrådet tager ikke kun stilling til, om DSB skal have lov at bygge et værksted. Byrådet tager også stilling til, hvad området ikke længere kan bruges til.

Dette er særligt vigtigt, fordi Vinges eget kvalitetsprogram rummer en bred og langsigtet vision om ca. 15.000 borgere og ca. 2.000 arbejdspladser i en grøn og attraktiv ny by. Dermed burde der foreligge en reel analyse af, om netop denne arealanvendelse giver størst samlet kommunal værdi, eller om andre former for erhverv og byudvikling kunne have skabt mere dynamik, større arbejdspladsvækst, stærkere bosætning og bedre langsigtet skattegrundlag.

Et andet centralt punkt er projektets begrænsede vækstopotentiale. Der er ingen tvivl om, at statslige arbejdspladser ofte kan være mere stabile end mange private arbejdspladser. Det kan isoleret set være en fordel. Men stabilitet er ikke det samme som vækstopotentiale. Det planlagte værksted fremstår som en specialiseret driftsfunktion knyttet til vedligeholdelse af en afgrænset og planlagt S-togsflåde. Der er ikke fremlagt nogen analyse, der dokumenterer et nævneværdigt langsigtet potentiale for vækst i antal arbejdspladser, lokal værdiskabelse eller afledte erhvervseffekter. Kommunen risikerer dermed at binde et stort og attraktivt erhvervs- og byudviklingsareal til en anvendelse med relativt lav udviklingsdynamik. Den centrale offeromkostning er derfor ikke blot tab af et areal, men tab af en fremtidig vækstoption.

Der savnes også en egentlig analyse af, om projektet kan reducere attraktiviteten af de tilbageværende erhvervsarealer mod øst. Det er en reel markeds-mæssig risiko, at visse virksomheder vil være mindre interesserede i at etablere sig med et stort værksteds- og sporområde som nabo, herunder på grund af områdets tekniske karakter, støjskærme, belysning, hegn, rangerområde og den generelle visuelle påvirkning. Hvis dette sker, kan det påvirke efterspørgsel, prisniveau og udbygningstempo negativt. Aftalegrundlaget viser selv, at dette er en reel problemstilling, fordi det er en forudsætning, at projektet ikke må hindre eller begrænse mulighederne for byudvikling i Vinge. Hvis forholdet er vigtigt nok til at stå i aftalen, bør det også være vigtigt nok til at blive belyst økonomisk.

Også bosætnings- og byudviklingskonsekvenserne burde have været behandlet økonomisk. Her handler det ikke kun om, hvorvidt der fortsat kan bygges og sælges boliger i Vinge. Det handler også om, hvilken type borgere byen fremover vil tiltrække. Vinges kvalitetsprogram bygger på en klar vision om en grøn, bæredygtig by med høj kvalitet, stærke bydelsidentiteter og nærhed til naturen. Skovlandet er eksempelvis tænkt som et boligområde i overgangen mellem by og skovlignende beplantning og natur. Når projektet samtidig vurderes at medføre væsentlige påvirkninger af både grønne strukturer og landskab, er det en reel risiko, at værkstedet ændrer Vinges profil, image og oplevede attraktivitet så markant, at færre ressourcestærke borgere vil vælge at bosætte sig i netop denne del af byen. Det kan over tid få væsentlige konsekvenser for kommunens skattegrundlag. Dermed er offeromkostningen ikke kun knyttet til arealanvendelsen, men også til risikoen for et svækket image og et lavere langsigtet skattepotentiale fra fremtidige beboere.

Miljørapporten vurderer, at realisering af planen vil have væsentlige påvirkninger af grønne strukturer og landskab. Det er ikke i sig selv en økonomisk analyse, men det er en klar indikation af, at projektet ændrer områdets samlede attraktivitet og dermed potentielt også tempoet, efterspørgslen og værdiskabelsen i den omkringliggende byudvikling. Når store grønne strukturer fjernes, landskabets karakter ændres markant, og projektet samtidig skal fungere side om side med fremtidig bolig- og erhvervsudvikling, burde der have foreligget en vurdering af effekten på bosætning, grundpriser, investorinteresse og kommunens fremtidige skattegrundlag.

Der savnes også en vurdering af projektets administrative og planmæssige følgeomkostninger. Projektet indebærer ikke kun anlægsarbejder og arealbinding, men også et betydeligt behov for videre planlægning, koordinering, myndighedsbehandling og senere tilpasninger. Det gælder blandt andet landskabsbroen ved stationen, gang- og cykelforbindelsen mod Frederikssund by, jordhåndtering, mobilitet, busomlægning og øvrige infrastrukturelle forhold. Disse ressourceforbrug og følgeomkostninger for kommunen er ikke belyst økonomisk, selv om de er en reel del af projektets samlede belastning.

Der savnes samtidig en analyse af den fordelingsmæssige skævhed i projektet. Værkstedet løser i første række en statslig drifts- og kapacitetsopgave, mens en stor del af de lokale miljømæssige, byudviklingsmæssige og potentielt økonomiske følgevirkninger bæres af Frederikssund Kommune og de berørte lokalområder. Selv hvis projektet samlet set kan være rationelt for staten eller DSB, er det ikke det samme som, at det er det bedste eller mest attraktive valg for Vinge og Frederikssund.

Netop derfor bør Byrådet have en særskilt økonomisk redegørelse, der ser sagen fra kommunens perspektiv.

Det bør samtidig understreges, at selv hvis der – på et snævert økonomisk grundlag – kan argumenteres for en positiv business case for projektet, er det langt fra det samme som, at projektet er attraktivt, hensigtsmæssigt eller det bedste valg for Frederikssund Kommune. En business case kan i bedste fald belyse dele af de økonomiske virkninger. Den kan ikke i sig selv afgøre, om projektet samlet set er en god idé, når de betydelige negative følgevirkninger medregnes.

I denne sag omfatter de negative aspekter blandt andet risiko for støjgener, lysforurening, visuel påvirkning, tab af natur og grønne strukturer, nedlæggelse af fredskov, svækkelse af rekreative kvaliteter samt risiko for et image-tab for Vinge som grøn og attraktiv by. Hertil kommer de mulige langsigtede følgevirkninger for bosætning, erhvervsattraktivitet og kommunens skattegrundlag.

Det relevante spørgsmål er derfor ikke blot, om projektet isoleret set kan give et økonomisk plus. Det relevante spørgsmål er, om projektet samlet set er bedre for Vinge og Frederikssund end et alternativt udviklingsscenarie, hvor disse negative aspekter ikke – eller kun i langt mindre grad – er til stede. Når dette samlede sammenligningsgrundlag ikke er belyst, mangler Byrådet fortsat et forsvarligt grundlag for at tage endelig stilling til projektet.

Samlet set savnes der en økonomisk redegørelse, der som minimum burde indeholde en vurdering af den forventede lokale skatteeffekt af arbejdspladserne, en analyse af de afledte lokale erhvervseffekter, et overslag over drift og vedligehold for landskabsbroen ved stationen og øvrige infrastrukturanlæg, en vurdering af støjafskærmningens og jordhåndteringens reelle nettovirkning, en analyse af alternative arealanvendelser, en vurdering af projektets langsigtede vækstpotentiale samt en analyse af mulige negative effekter på de resterende erhvervsarealer og på bosætning, image og samlet byudvikling i Vinge. Denne redegørelse bør ledsages af en følsomhedsanalyse med mindst et lavt, mellem og højt scenarie.

På den baggrund bør Frederikssund Kommune efter min vurdering ikke træffe endelig beslutning om lokalplan 179 og kommuneplantillæg 001, før der foreligger en fyldestgørende, offentlig og kvantificeret økonomisk redegørelse med følsomhedsanalyse.

Og selv hvis en sådan redegørelse skulle pege på et muligt økonomisk plus, kan dette ikke stå alene. Et projekt kan godt være økonomisk forsvarligt på papiret og samtidig være et dårligt valg for byen, hvis det sker på bekostning af natur, by kvalitet, rekreative værdier, attraktivitet og langsigtet skattegrundlag. Byrådet bør derfor ikke alene spørge, om værkstedet kan betale sig, men om det samlet set er et attraktivt og ansvarligt projekt for Vinge og Frederikssund.

Høringssvar 60

Styrelsen for Grønarealomlægning og Vandmiljø

Fra: "Planteamet (Funktionspostkasse)"
Til: "Alberte Aalling-Frederiksen" <aaall@frederikssund.dk>
Sendt dato: 05-05-2026 14:28
Vedrørende: VS: Styrelsen for Grønarealoplægning og Vandmiljø sender bemærkninger til Frederikssund kommune vedrørende kommuneplantillæg nr. 1 (SGAV Id nr.: 13721867)
Vedhæftninger: Signature-20260505101248.txt

Fra: epost-manuel (Funktionspostkasse) <epost-manuel@frederikssund.dk>
Sendt: 5. maj 2026 14:23
Til: Erhverv, Teknik og Miljø (Funktionspostkasse) <etm@frederikssund.dk>
Emne: VS: Styrelsen for Grønarealoplægning og Vandmiljø sender bemærkninger til Frederikssund kommune vedrørende kommuneplantillæg nr. 1 (SGAV Id nr.: 13721867)

Fra: Kristian Møller Madsen <kmoma@sgav.dk>
Sendt: 5. maj 2026 12:11
Til: Sikker officiel postkasse: Frederikssund Kommune <sikkerpost@frederikssund.dk>
Emne: Styrelsen for Grønarealoplægning og Vandmiljø sender bemærkninger til Frederikssund kommune vedrørende kommuneplantillæg nr. 1 (SGAV Id nr.: 13721867)

Til Frederikssund Kommune

Styrelsen for Grøn Arealoplægning og Vandmiljø fremsender bemærkninger vedrørende forslag til kommuneplantillæg nr. 001 for S-togværksted ved Haldor Topsøe Park i Vinge.

Bilag IV

Padder

Det vedlagte 1 km-materiale fra Arter.dk viser registreringer af spidssnudet frø og stor vandsalamander inden for søgecirklen. Registreringerne dokumenterer ikke i sig selv forekomst i planområdet, men de udgør et relevant nærområde-signal. Kommuneplantillægget omtaler Bilag IV-arter generelt, men forholder sig ikke konkret til, om planens større anlæg, terrænarbejder, regnvandshåndtering eller hydrologiske forhold kan påvirke relevante paddearter.

Styrelsen bemærker, at redegørelsen bør suppleres med en konkret vurdering af spidssnudet frø og stor vandsalamander. Vurderingen bør både forholde sig til yngle- og rasteområder og til, om anlægsarbejder kan medføre risiko for individdrab, herunder om der er behov for afværgende tiltag i anlægsfasen.

Flagermus

Det vedlagte 1 km-materiale fra Arter.dk viser registreringer af brunflagermus og Myotis på slægtsniveau inden for søgecirklen. Kommuneplantillægget muliggør et større teknisk anlæg og omtaler belysning som tema, men behandler ikke flagermus konkret.

Styrelsen bemærker, at det bør fremgå tydeligt af redegørelsen, om planen eller den efterfølgende lokalplanlægning indebærer nedrivning af bygninger eller fældning af træer, som kan have betydning for flagermusenes yngle- eller rasteområder. Hvis bygninger nedrives eller træer fældes, bør det konkret vurderes, om disse strukturer kan rumme yngle- eller rasteområder for flagermus. Redegørelsen bør desuden forholde sig til, om belysning, ændret beplantning eller ændrede ledelinjer kan påvirke flagermusenes brug af området.

Venlig hilsen

Kristian Møller Madsen

Bachelorfuldmægtig | Miljøvurdering & Plan
+45 20 31 73 48 | +45 20 31 73 48 | kmoma@SGAV.dk

Trepartsministeriet

Styrelsen for Grøn Arealomlægning & Vandmiljø | Lerchesgade 35 | 5000 Odense C | Tlf. +45 72 54 40 00 | SGAV@SGAV.dk | www.SGAV.dk

[Sådan håndterer vi dine personoplysninger](#)

Høringssvar 61

Thomas Olesen

Fra: "Thomas Olesen" <tbolesen@outlook.com>
Til: "Planteamet (Funktionspostkasse)" <planteamet@frederikssund.dk>
Sendt dato: 12-05-2026 22:36
Vedrørende: Plan: Supplerende høring af forslag til lokalplan 179 og kommuneplantillæg 001

Er der en voksen tilstede?

Alt er lavet på beregninger af støj mod øst, mens der på intet tidspunkt har været en eneste tanke på borgere og boliger i Oppe Sundby, Kornvænget og den sydøstlige del af Frederikssund. Der er hverken taget højde for "Lav frekvent støj", "støj der flytter sig" eller "støj der bliver trykket ned i fugtigt vejr".

Alle beregninger er lavet mod Øst og mod det nuværende og kommende Vinge område, men der ingen fokus eller interesse har været for borgere og boliger i Oppe Sundby, Kornvænget eller Sydbyen. Ingen "beregninger" på hvor meget støj der vil være mod vest, ingen "beregninger" for risikoen for "lav frekvent støj" mod hverken nord, syd, øst eller vest og som smadrer folks liv fuldstændig, ingen beregninger eller tanker om "at støj kan flytte sig".

Det skrider til himlen at I er blevet smurt rigtig godt og grundigt med løfter og løgne fra DSB og deres beregninger, hvis I virkelig tror på at der er folk der vil bo klods op af et kæmpe lyshav og et liv med støj som er udelukkende lavet på beregninger og "tomme løfter" som DSB ikke kan blive holdt op på når

Da Kronprinsesse Marys bro blev bygget var alt også lavet på beregninger, som efterfølgende på ingen måder er overholdt og der er store støjgener for både sommerhusområdet på vest siden og bolig kvarteret i Ørnestensvænge, dyrelægegårds alle og Gyldenstensvænge som gjort områderne med store gene fra Også her har byrådet spillet fortabt og ligeglade, med få undtagelser af enkelte politikere som også frustreret har måtte opgive at komme videre da Vejdirektoratet har holdt hårdt på at deres BEREGNINGER fra broen blev bygget viser at der ikke er nogle støjgener overhovedet, selvom folk til tider ikke kan være i deres haver pga. støj fra broen.

Det er skræmmende at opleve at jer der har fået tilliden fra borgerne ved sidste valg, til at træffe beslutninger på Frederikssunds bedste nu og for fremtiden, er så åbenlyse naive og forhippet på at DSB værkstedet skal ligge så tæt på bebyggelse, og ligefrem tror at man sagtens kan bygge boliger lige op og ned af værkstedet. I hopper bundnaivt på alle løfter fra DSB og alle DSB's ingeniører som udelukkende leverer på beregninger, som der INTET kan gøres ved når kolloset først ligger der og I stadig syntes at det er en fanatisk investering for Frederikssund fremtid. Skræmmende!

På det ene tidspunkt kæmper I en kamp for at "beskytte" Frederikssund mod grusgrave og alt det skidt det bringer med sig, mens I samtidig ignorere og griner af de borgere som skal have ødelagt deres dagligdag, nætter, weekender og ferier af et kæmpe værksted som er i drift døgnet rundt hele året og som udelukkende bliver vedtaget på beregninger og uden hensyn til alle de borgere der bliver

påvirket af det. Forstår ganske udmærket at Ikano har meget store betænkeligheder for deres videre involvering i dagligdag og investering i Vinge når man kan finde på at planlægge boliger klods op af et kæmpe område som bliver et stor lys helvede at bo i.-

Hvis DSB værkstedet som forventet får grøn lys til at igangsætte det planlagte byggeri, bliver vores hus sat til salg med det samme og så er det slut med Frederikssund. Vi skal på ingen måde sidde tilbage i et støj og lys helvede som kan risikere at gøre det usælgelig, på grund af et byråd som ignorere borgere i området og Frederikssunds fremtid.

Tag nu en dyb indånding og få flyttet det værksted til et sted hvor der ikke er borgere der får ødelagt deres liv på så tåbelig en beslutning. Der må sgu da være en med fornuft blandt jer der kan få jer til at vågne op og I ikke skal se jeres navn nævnt konstant som dem der tog en beslutning der lagde låg på udviklingen af Frederikssund og Vinge.

Thomas Olesen

Frederikssund