

# Hørings svar til Miljøkonsekvensrapport for Kalvebod Brygge skybrudstunnel

1. Prangerhuset v/ Steen Egeberg
2. Landskrona stad
3. KELLER Advokatfirma
4. Ejerforening Gammel Kongevej 27
5. Prangerhuset v/ Steen Egeberg
6. Pauseriet
7. Prangerhuset v/ Merete Pedersen
8. Danmarks Naturfredningsforening
9. HOFOR og Frederiksberg Forsyning
10. Beboere Gl. Kongevej 31, Bagerstræde 9
11. Vesterbro Lokaludvalg
12. Susan Bjerre Brinck
13. Prinsesse Marie Allé 14, 1 tv
14. Ejerforeningen Vodroffsvej 2A og 2B

# Hørings svar 14

## Høringssvar til Miljøkonsekvensrapport for Kalvebod Brygge Skybrudstunnel

### Indledning

Under henvisning til skrivelse fra NIRAS dateret 30. september 2019 fremsender Ejerforeningen Vodroffsvej 2A & 2B, 1900 Frederiksberg C. (i det følgende benævnt "Ejerforeningen") hermed sit høringssvar til Miljøkonsekvensrapporten for Kalvebod Brygge Skybrudstunnel (i det følgende benævnt "Miljøkonsekvensrapporten").

Indledningsvist bemærkes det, at Ejerforeningen værdsætter den omhu og opmærksomhed, som projektets bygherrer har på spildevandsområdet generelt, samt konkret på de gener, som spildevandsplanernes realisering måtte have for borgerne, herunder specifikt for os beboere i den fredede ejendom Vodroffsvej 2A & 2B, der i særligt omfang berøres af Kalvebod Brygge Skybrudstunnels (i det følgende benævnt "Skybrudstunnelen") etablering og efterfølgende drift. Vi vil derfor benytte lejligheden til at takke for de informationsmøder om Skybrudstunnelen, som blev afholdt hos Ejerforeningen den 13. september 2018 og den 14. november 2019, med repræsentanter for Frederiksberg Forsyning, HOFOR og NIRAS, samt for det præsentationsmateriale, der blev udleveret til møderne, og der blev eftersendt.

Ejerforeningen kan dog ikke lægge skjul på, at vi er stærkt bekymret over, at Skybrudstunnelens store, indgribende og indledende arbejdsplads tænkes placeret umiddelbart foran projektets mest berørte og eneste fredede ejendom, Vodroffsvej 2A & 2B. Dette sker endda med stor, i blandt andet Miljøkonsekvensrapporten anerkendt, risiko for skader på eller ødelæggelse af den fredede ejendom, og uden bygherrernes tilladelse til de påtænkte tiltag i følge **tinglyst deklaration af 22. februar 1930**, og uden bygherrernes hensyntagen til **Bygningsfredningsloven LBK nr. 219 af 06/03/2018** mv.; samt uden tilladelse til at foretage ændringer af beskyttede naturtyper og naturfredede arealer, som Skt. Jørgens Sø og dens søbredder besidder, herunder det grønne areal foran den fredede ejendom, alt i henhold til **Naturbeskyttelsesloven LBK nr. 240 af 13/03/2019** og **fredningskendelse af 3. marts 1966**. Den omfattende Miljøkonsekvensrapport fremlægges således uden behørlige hjemler / tilladelser til at udføre det foreslåede projekt omkring den fredede ejendom, og uden medtagelse, analyse, diskussion og dokumentation for alternative hensynsfulde, gennearbejdede og risikoreducerende løsninger for byggepladsens og skaktens placering foran den fredede ejendom eller for alternative linjeføringer. Ejerforeningen er af den opfattelse, at både Miljøkonsekvensrapporten og det foreslåede projekt er behæftet med så store fejl, uklarheder og udeladelser, at projektet bør sættes i bero, indtil disse er blevet tilfredsstillende belyst og afklarede.

### Manglende hjemmel / tilladelse til at bebygge ubebygget areal

I henhold til tinglyst deklaration af 22. februar 1930 indgået mellem Frederiksberg Kommune og den daværende ejer af ejendommen, må den ubebyggede del af indeværende matrikel, dvs. den del, som bygherrerne ønsker at bebygge ved den foreslåede Skybrudstunnel, aldrig bebygges: "*Det ovennævnte Areal vedbliver at henhøre under Ejendommens ubebyggede Areal, men maa ingensinde bebygges.*" Ejerforeningen finder det opsigtsvækkende, at bygherrerne nu ønsker at bryde en bindende og tinglyst aftale, der har holdt i næsten 90 år.

1. Ejerforeningen opfordrer bygherrerne til at be- eller afkræfte, at man er enig i, at den tinglyste deklaration fra 1930 fortsat er gældende.

## Manglende hensyntagen til / vejledning om bygningsfredning

Ejerforeningen har fuld forståelse for, at Skybrudstunnelen er et projekt til beskyttelse af lokalområdet og i oplandets interesse, og at det løser en fælles udfordring. Men der er selvsagt helt afgørende, overordnede, nationale interesser i lokalområdet, der ikke må påvirkes negativt af projektet.

Bygninger fredes, fordi det er i samfundets interesse, at de bevares intakte. Slots- og Kulturstyrelsens publikation "Når bygningen er fredet" (s. 3) uddyber: "*De fredede bygninger repræsenterer det ypperste af dansk bygningskultur; den bedste arkitektur og den vigtigste kulturhistorie. De står som håndgribelige vidnesbyrd om, hvordan man gennem historien har bygget, arbejdet og levet i Danmark. De fredede bygninger er således af national interesse ...*"

Som nævnt i Ejerforeningens Høringssvar til Forslag til Spildevandsplan 2019-2031, dateret den 13. juni 2019, blev den af Kay Fisker og C. F. Møller tegnede ejendom beliggende på Vodroffsvej 2A & 2B totalfredet udvendigt og indvendigt i 1994 ud fra den bevaringsmæssige vurdering: "*Et af de bedste funktionalistiske huse herhjemme*" (jf. <https://www.kulturarv.dk/fbb/bygningvis.pub?bygning=3338266>); og det bemærkes, at bygningens trekantede form harmonerer med matriklens trekantede form, og at ejendommen som helhed således "*Forholder sig både til gaden, søen & Gl. Kongevej*". At bevare grundstykkets trekantede form uspolet, har altså været en del af fredningens forudsætning og formål.

Hvis det lægges til grund, uden præjudice, at det foreslåede projekt imidlertid myndighedsgodkendes og vedtages, bliver resultatet, at området ved Vodroffsvej plastres til med 10 nye dæksler/låger/luger i terrænniveau, samt et stort tekniskab og en udluftningskanal over terræn, jf. Miljøkonsekvensrapportens figur 5.16, s. 67. Dette har fredningsmyndighederne netop søgt undgået. Ejerforeningen er bekymret for det efterfølgende æstetiske udtryk af den fredede ejendom og nærområde, hvor det så kan forventes at der ad åre vil blive opsat hegn, afskærmninger, skilte og lignende over terræn, således at arealet kommer til at fremstå som et patchwork af tekniske installationer, og den lille plads og den fredede ejendom kommer til at miste sin forudsatte enkle og æstetiske karakter.

2. Ejerforeningen opfordrer bygherrerne til at sikre, at den endelige udformning af arealet tæt på den fredede ejendom forbliver æstetisk indbydende, og ikke blot udformes så det tilfredsstillende de respektive forsyningsselskabers praktiske behov for at tilgå skakten og tilslutningsbygværket. Dette kunne ske i samarbejde med Ejerforeningen og f.eks. en anerkendt landskabsarkitekt. Se desuden pkt. 26.

I henhold til fredningsbeslutning af 19. december 1994 er Ejerforeningens matrikel 20ix fredet, og Bygningsfredningslovens §§ 2 og 3, stk. 2, definerer og præciserer, at fredninger af ejendomme inkluderer de omkringliggende arealer, herunder gårdsrum, pladser, fortove, haver, parkanlæg og lignende. Med andre ord, hele matrikel 20ix er fredet, ikke kun selve bygningen. Det er netop disse omkringliggende arealer, som bygherrerne ønsker at bebygge.

I henhold til Bygningsfredningslovens § 10 skal der så vidt ses søges om tilladelse til ethvert arbejde på fredede ejendomme der ligger udover almindelig vedligeholdelse. Det foreslåede projekt ligger udover almindelig vedligeholdelse.

3. Ejerforeningen opfordrer bygherrerne til at søge om tilladelse hos fredningsmyndighederne ved Slots- og Kulturstyrelsen til den foreslåede Skybrudstunnel. Ejerforeningen forbeholder sig ret til at deltage i denne proces og reserverer sig sin stillingtagen i så henseende.

Det er ifølge gældende ret Ejerforeningens forpligtelse at sikre, at den fredede ejendoms tilstand ikke forværres: "Som ejer af en fredet ejendom er man forvalter af vores fælles kulturarv" (jf. <https://slks.dk/omraader/kulturarv/bygningsfredning/>). Dette er en forpligtelse, som Ejerforeningen ikke tager let, og som nævnt i vores høringssvar dateret den 13. juni 2019 har Ejerforeningen engageret den Kongelige Bygningsinspektør, arkitekt Stig Andersen, fra arkitektfirmaet Fogh & Følner til at bistå med opgaven. Efterfølgende har Ejerforeningen også engageret ingeniørfirmaet Eduard Troelsgård Rådgivende Ingeniører til at bistå Ejerforeningen i denne sag med sin ekspertise i fredede ejendomme, Metrobyggeriets problemer mv.

Bygherrerne kan og bør med fordel søge lignende vejledning. Ejerforeningen har kontaktet fredningsmyndighederne ved Slots- og Kulturstyrelsen, der bekræftede, at det i indeværende sag ville være oplagt, at bygherrerne henvendte sig til dem, med henblik på at blive vejledt om, hvordan de bedst muligt sikrer, at bygnings- og bevaringsmæssige interesser tilgodeses i projektet, jf. bl.a. Bygningsfredningsloven § 1 stk. 3. Det bør under alle omstændigheder være bygherrerne, og ikke Ejerforeningen, der handler overensstemmende.

4. Ejerforeningen opfordrer bygherrerne til at søge vejledning hos fredningsmyndighederne ved Slots- og Kulturstyrelsen i henhold til Bygningsfredningslovens § 1, stk. 3, med henblik på at sikre, at netop bygnings- og bevaringsmæssige interesser tilgodeses i projektet, se også pkt. 23. Ejerforeningen forbeholder sig sin stilling i denne relation også.

#### Manglende hjemmel / tilladelse til at etablere Skybrudstunnelen pga. naturfredning

Natur og miljø fredes fordi det er i samfundets interesse at beskytte levesteder for bestande af vilde dyr og planter, og for at bevare de landskabsmæssige, naturvidenskabelige og kulturhistoriske værdier som er tilknyttet et givent område.

Søerne i København, herunder Skt. Jørgens Sø, og de tilhørende søbredder, er beskyttet i henhold til Naturbeskyttelsesloven § 3, jf. Miljøkonsekvensrapporten s. 81, og søerne blev desuden konkret fredet efter en vidtgående fredningskendelse af 3. marts 1966.

En del af det grønne areal foran den fredede ejendom samt trappen fra Vodroffsvej til Skt. Jørgens Sø er således fredet natur, jf. fredningsdeklaration af 3. marts 1966, kort over Skt. Jørgens Sø s. 10. Bygherrerne planlægger imidlertid at nedlægge en del af det naturfredede areal samt at flytte trappen af hensyn til byggepladsen. Det er derfor forkert når bygherrerne konkluderende skriver, jf. Miljøkonsekvensrapporten s. 82, at "Byggepladsen ved Skt. Jørgens Sø etableres uden for fredningslinjen, og der vil ikke være påvirkning af fredningen hverken i anlægs- eller driftsfase."

5. Anlægsfasen: Ejerforeningen opfordrer bygherrerne til at søge om tilladelse hos Fredningsnævnet, til den foreslåede rydning af de nævnte naturfredede arealer samt til flytningen af trappen foran den fredede ejendom, og Ejerforeningens retsstilling påberåbes i så henseende.

Ifølge den i Miljøkonsekvensrapporten foreslåede Skybrudstunnel planlægges at etablere et permanent tekniskab og en udluftningskanal på naturfredningsgrænsen, hvilket der så vidt ses ikke aktuelt foreligger tilladelse til.

6. Driftsfasen: Ejerforeningen opfordrer bygherrerne til, hvis det foreslåede projekt fastholdes, at søge nødvendig tilladelse hos Fredningsnævnet, til det foreslåede permanente tekniskab og til udluftningskanalen. Også i denne relation forbeholder Ejerforeningen sig sin stilling.

Ejerforeningen henstiller derfor til bygherrerne selvsagt ikke at træffe beslutning om Skybrudstunnelens linjeføring, byggeplads, skakt mv. før Slots- og Kulturstyrelsen, Fredningsnævnet samt Ejerforeningen er blevet inddraget i beslutningsprocessen, har vejledt bygherrerne om projektet, og nødvendig hjemmel er opnået, samt ikke før alle de i det følgende nævnte undersøgelser er behørigt og professionelt gennemført, samt tilstillet Ejerforeningen.

### Ingen begrundelse for Skybrudstunnelens linjeføring og placeringen af byggepladsen og skakten ved Vodroffsvej / Skt. Jørgens Sø

Ved informationsmødet den 13. september 2018 blev Ejerforeningen oplyst, at den anlægsmetode, der skulle anvendes, betød, at byggepladsen og den 17 m dybe og 12 m brede skakt kun kunne placeres umiddelbart foran den fredede ejendom Vodroffsvej 2A & 2B. Ved informationsmødet den 14. november 2019 blev Ejerforeningen oplyst, at anlægsmetoden nu var blevet ændret, men at man hverken havde genovervejet Skybrudstunnelens linjeføring, eller placeringen af byggepladsen og skakten tæt på den fredede ejendom.

Dette undrede Ejerforeningens medlemmer, der flittigt spurgte ind til emnet. Ejerforeningen blev oplyst, at efter beslutningen om at ændre anlægsmetoden var truffet, kørte man blot videre med det gamle projekt uden at overveje, om Skybrudstunnelens linjeføring, eller om placeringen af byggepladsen og skakten, med fordel kunne ændres.

7. Ejerforeningen opfordrer bygherrerne til at be- eller afkræfte, om de overvejede eller nu overvejer at ændre Skybrudstunnelens linjeføring samt placeringen af byggepladsen og skakten ved den fredede ejendom, når de nu har ændret en af projektets væsentlige grundforudsætninger.
8. I fald Skybrudstunnelens linjeføring samt byggepladsens og skaktens placering blev genovervejet, og i fald det efterfølgende blev besluttet at bevare linjeføringen og placeringerne som beskrevet i Miljøkonsekvensrapporten, må der foreligge et indstillingsdokument om hverken at ændre linjeføringen eller placeringerne, og et beslutningsdokument, der godkender det, som bedes fremlagt.
9. I fald Skybrudstunnelens linjeføring samt byggepladsens og skaktens placeringer ikke blev genovervejet, opfordres bygherrerne til at forklare hvorfor.
10. Ifølge Miljøkonsekvensrapporten afsnit 6.4 benævnt "Fravalgte Alternativer" nævnes det overfladisk, hvorfor fem alternative linjeføringer af Skybrudstunnelen blev fravalgt. På side 76 står: *"Alle løsninger er nøje vurderet på baggrund af analysen af løsningernes fordele og ulemper, og på baggrund af dette er Alternativ F valgt"*. Ejerforeningen opfordrer bygherrerne til at fremlægge analysen af løsningerne, et indstillingsdokument, der afvejer alle alternativerne og som specifikt anbefaler et alternativ, samt et beslutningsdokument, der godkender indstillingen.

Ejerforeningen noterer sig, at Alternativ E, der også er en boret tunnel, har sit startpunkt placeret nærmere Gl. Kongevej, dvs. længere væk fra den fredede ejendom, end den foreslåede løsning (jf. Miljøkonsekvensrapporten s. 77). Ejerforeningen bemærker også, og at de øvrige alternativs startpunkter er endnu længere væk fra den fredede ejendom, end det foreslåede startpunkt. Det må således antages, at der kan findes andre startpunkter for linjeføringen og dermed også andre placeringer af den tilhørende byggeplads og skakt, end den foreslåede foran den fredede ejendom.

Ved informationsmødet den 14. november 2019 blev Ejerforeningen imidlertid oplyst, at den foreslåede linjeføring er fordelagtig ud fra bygherrernes synspunkt, bl.a. idet den løber under færrest mulige bygninger, og bygherrerne derfor lettere kan tilgå boremaskinen ved at bore ned til den, hvis denne skulle sætte sig fast undervejs.

11. Hvis det forudsættes, med de nødvendige tilladelser, at linjeføringen betyder, at byggepladsen og skakten skal placeres som foreslået – hvilket ingenlunde er blevet dokumenteret som optimalt – opfordrer Ejerforeningen bygherrerne til at præsentere de tekniske og økonomiske beregninger og beslutninger, der dokumenterer, at ønsket om at undgå potentielt ekstraarbejde ved at bore ned til en fastsat boremaskine betyder, at bygherrerne er villige til væsentligt at øge risikoen for ødelæggelser af en fredet ejendom.
12. Den foreslåede linjeføring passerer under adskillige bygninger, og Ejerforeningen opfordrer bygherrerne til at forklare, hvordan de vil tilgå boremaskinen, hvis den sætter sig fast under disse, f.eks. under Det Ny Teater, Kødbyen eller Hotel Cabinn? Eller under jernbanelinjerne ved Dybbølsbro Station?
13. Ejerforeningen opfordrer bygherrerne til at forklare, om det er teknisk muligt at tilgå boremaskinen ved at bore skråt ned til den, i stedet for lodret ned? Det vil gøre mange alternative linjeføringer under bygninger mulige.

Den foreslåede linjeføring udgør en forlængelse af den eksisterende kloak i vejen, men den starter ikke i forlængelse af denne, men forskudt fra denne, inde på Ejerforeningens matrikel. Et tilslutningsbygværk og førnævnte skakt forbinder kloaklinjen med skybrudslinjen. Starten af Skybrudstunnelens linjeføring udgør således et knæk på det overordnede splidevandsflow mod Kalvebod Brygge.

14. Ejerforeningen opfordrer bygherrerne til at fremlægge en begrundelse for, hvorfor linjeføringen skal starte som et knæk, og efterfølgende bue tilbage ud på vejen, i stedet for at starte i vejen i direkte forlængelse af den eksisterende kloak.
  - a. Følgespørgsmål: Hvis linjeføringen skal starte forskudt fra den eksisterende kloak i vejen, hvorfor skal den så forskydes mod øst, ind mod den fredede ejendom, og ikke mod vest, ind på den store, tomme plads foran Codanhus (i det følgende benævnt "Codanhuspladsen")? Alternativt, kan Skybrudstunnelen starte direkte nedenunder den eksisterende kloak i vejen, og måske endda nærmere Gl. Kongevej, således at der slet ikke er noget knæk til en side, men blot et fald nedad?

Når beboerne i den fredede ejendom kigger ud ad vinduet, ser vi ud på den store, tomme Codanhusplads, og vi undrer os over, hvorfor bygherrerne ikke har overvejet dette alternativ for placering af byggepladsen og skakten. Det er måske kun 10-20 meter fra bygherrerens egen foreslåede placering, men det vil mindske risikoen for bygningskadelige grundvandsændringer, vibrationer mv. generelt, da de omkringliggende bygninger er beliggende længere væk fra rystelsernes epicentrum.

Og tilsyneladende har Codanhuspladsen da også været drøftet internt som et alternativ af bygherrerne, og fravalgt, hvilket dog ikke nævnes i Miljøkonsekvensrapporten. Ved informationsmødet den 13. september 2018 sagde bygherrerne, foranlediget af Ejerforeningens medlemmers spørgsmål om, hvorvidt byggepladsen og skakten kunne placeres på Codanhuspladsen, at de foretrak at etablere mest mulig byggeplads på offentlig ejet grund, hvilket åbenbart talte for den foreslåede placering af byggepladsen og skakten tæt på den fredede ejendom.

15. Ejerforeningen opfordrer bygherrerne til at forklare, hvorfor Codanhuspladsen ikke er nævnt som et alternativ i Miljøkonsekvensrapporten, når bygherrerne faktisk har overvejet den som et alternativ?

I Miljøkonsekvensrapporten s. 78 står, at man udover de foreslåede løsninger har undersøgt yderligere fire alternative placeringer af byggepladsen og skakten ved Halmtorvet og yderligere to alternative placeringer af byggepladsen og skakten ved pumpestationen Kalvebod Brygge. Ejerforeningen opfordrer bygherrerne til at ... :



16. ... undersøge alternative placeringer af den foreslåede byggeplads og skakt ved den fredede ejendom på Vodroffsvej, og
17. ... undersøge om Codanhuspladsen kan udgøre en alternativ placering af den foreslåede byggeplads og skakt ved Vodroffsvej.

Ved at etablere byggepladsen og skakten på Codanhuspladsen, dvs. tættere ved de mange arbejdspladser i Codanhus, generer man måske flere mennesker midlertidigt, end bygherrerne gør ved at placere den tæt på den fredede ejendom. Men omvendt risikerer bygherrerne at ødelægge et stykke national kulturarv ved at etablere byggepladsen og skakten tæt på den fredede ejendom.

18. Ejerforeningen opfordrer bygherrerne til at be- eller afkræfte, at ønsket om at genere færrest mennesker midlertidigt betyder, at bygherrerne er villige til væsentligt at øge risikoen for beskadigelse af et stykke national kulturarv i form af den fredede ejendom?

Vibrationer: Ingen beregninger eller simuleringer; høje risici og lave afværgeforanstaltninger  
"Vurderingen af vibrationspåvirkningerne er foretaget med udgangspunkt i erfaringer fra tidligere udførte skakte i København. Forskel i lokale forhold omkring de skakte som erfaringsgrundlaget er indsamlet ved, og ved de kommende skakte i forbindelse med Kalvebod Brygge Skybrudstunnel, kan være årsag til en vis usikkerhed på estimerne." (Miljøkonsekvensrapporten s. 144)

Bygherrernes vurdering af vibrationsrisikoen er med andre ord alene baseret på bygherrernes og disses rådgivere egne erfaringer, jf. også Miljøkonsekvensrapportens bilag 5, der oplister navnene på en lang række skakte, som NIRAS har bidraget til at etablere. Den nysgerrige læser henvises til de faktiske erfaringer og måleresultater i de enkelte rapporter, der imidlertid ikke er umiddelbart offentligt tilgængelige.

19. Ejerforeningen opfordrer bygherrerne og disses rådgivere, NIRAS, til at sammenfatte konklusionerne omkring vibrationerne fra deres mange erfaringer med etablering af skakte andetsteds i stedet for blot at henvise til en række utilgængelige rapporter. Vibrationsrisikoen er trods alt helt essentiel.

"Det vurderes, at der ikke opnås en mere præcis vurdering af omfanget af vibrationspåvirkninger på bygninger ved at foretage beregninger, da udbredelsen af vibrationer i høj grad afhænger af kendskab til de detaljerede geologiske forhold. Udstrækningen af påvirkningen af hver vibrationstype vurderes derfor ud fra erfaringer i form af målinger gennemført ifm. udførelsen af tilsvarende skakte i København ... Der er således ikke udført beregninger af potentielle vibrationer i dette projekt." (Miljøkonsekvensrapporten s. 127)

Bygherrerne har imidlertid kendskab til de detaljerede geologiske forhold i området, og har opstillet en digital geologisk model, jf. Miljøkonsekvensrapporten bilag 4, s. 3, der danner basis for en hydrogeologisk model, der benyttes til at simulere grundvandsændringer.

20. Ejerforeningen opfordrer bygherrerne til at forklare, hvorfor de ikke foretager beregninger af vibrationerne, når man faktisk har kendskab til geologien for hele projektet, og tilmed har opstillet en digital geologisk model.
21. Ejerforeningen opfordrer bygherrerne til at forklare, om der kan anvendes en digital geologisk model til at foretage vibrationssimuleringer.
22. Såfremt der kan anvendes en digital geologisk model til at foretage vibrationssimuleringer opfordrer Ejerforeningen bygherrerne til at forklare, om de agter at foretage fyldestgørende vibrationssimuleringer med en digital geologisk model, og i givet fald hvornår resultaterne deraf fremlægges?



Det kan fremstå bekymrende for udenforstående, at bygherrerne blot støtter sig til nogle erfaringer, og sjusser sig frem omkring en af de største risikofaktorer for projektet, frem for at undersøge emnet mere sagligt.

Ved informationsmødet den 14. november 2019 bekræftede bygherrerne overfor Ejerforeningen, og på basis af deres erfaringer, at risikoen for bygningskadelige vibrationer, støj og negativ påvirkning af kulturarv i det hele for den fredede ejendom forventeligt er så høj, at den samlede risikovurdering af disse tre miljøtemaer for hele området omkring byggepladsen og skakten ved Vodroffsvej løftes op i næsthøjeste risikokategori, kaldet "moderat" (jf. Miljøkonsekvensrapporten s. 38 og s. 206). Denne vurdering er en gennemsnitsbetragtning, og bygherrerne bekræftede da også ved mødet den 14. november 2019, at risikoen for den fredede ejendom vedrørende de tre nævnte miljøtemaer ikke er "moderat", men i højeste risikokategori, dvs. "omfattende/væsentlig". Også kategoriseringen af komfortvibrationer som værende "mindre" undervurderer det forventede risikoniveau for den fredede ejendom.

Ejerforeningen har kontaktet fredningsmyndighederne ved Slots- og Kulturstyrelsen og informeret dem om den foreslåede Skybrudstunnel, og myndigheden udtrykte stor bekymring for de skadelige virkninger på den fredede ejendom af netop vibrationerne.

Ejerforeningen har som nævnt også kontaktet en af landets førende eksperter på området, Eduard Troelsgård Rådgivende Ingeniører, som har udfærdiget et foreløbigt notat om risikoen for at projektet fører til skader på eller ødelæggelse af den fredede ejendom, samt til økonomiske tab og omkostninger for Ejerforeningens medlemmer. Det foreløbige notat, dateret 29. november 2019, er vedlagt og indeholder stærkt bekymrende konklusioner, herunder f.eks.: "*I teglmursbrystningerne kan iagttages en del reparationer efter revner. Det må vurderes at altan og karnapkonstruktioner er følsomme overfor deformationer og vibrationer.*" (s. 1)

Det rådgivende ingeniørfirma påpeger også den væsentlige risiko for skader som følge af ændringer i grundvandsspejlet. Ejerforeningen tillader sig at citere det rådgivende ingeniørfirmas afgørende udtalelser om vibrationer og grundvandsændringer (s. 2-3 i notatet) i fuld udstrækning:

#### ***"Risici***

*De væsentligste risici for den fredede bygning er deformationer på grund af ændringer i grundvandsspejlet under arbejdet. Desuden er vibrationer kritiske for den relativt "sprøde" bygning.*

*Kravene overfor entreprenørerne og bygherren bør være at grundvandsspejlet ikke sænkes, og at vibrationer i den fredede bygning holder sig under de krav, der fremgår af DIN 4150-3 på max hastighed på 3 mm/s i vibrationsintervaller 1-10 Hz.*

#### ***Tilslutningsbygværket***

*Ved tilslutningsbygværket skal der udføres en spuns, enten ved ramning eller vibrering af stålspons. Hvis det viser sig at vibrere for meget, kan man ændre metode til Københavnerspons med for borede spunsprofiler.*

*Under dette forløb kan der komme for store vibrationer i bygningen.*

*Når der er etableret byggegrube, skal der graves ned inden for spunsen. Når man graver ned skal der på et tidspunkt pumpes vand væk. Dette kan betyde, at der også bliver pumpet vand væk udenfor spunsen. Det er kritisk for den fredede bygning. Der bør derfor udføres drænrender og infiltrationsbrønde udenfor spunsen, således at det bortpumpede vand kan reinfiltres og sikre et stabilt grundvandsniveau udenfor spunsen.*

#### ***Sekantpæleskakten***

*For at udføre en 17 m dyb skakt skal man ca. 20 m ned med sekantpælene. I forbindelse med boring i jorden for armering og støbning af sekantpælene kan der komme en del vibrationer, der kan forplante sig til den fredede bygning.*

*Entreprenørerne bør have afværge muligheder, for at mindske disse vibrationer, hvis det skulle blive nødvendigt.*

*Når sekantpælene er etableret begynder man at grave ned inde i presse skakten. Når man er nået et lille stykke ned skal der etableres jordankre for at fastholde skakten i toppen, når man graver videre ned. Også ved boring af disse ankre kan der opstå vibrationer.*

*Når skakten er sikret i toppen, fortsætter man med at grave yderligere ned.*

*Det er en erfaring med disse sekantpæle, at ikke alle støbninger lykkes lige godt. Man kan derfor komme ud for at en sekantpæl er utæt. Det betyder at vand fra ydersiden af skakten sprøjter ind i skakten, og grundvandspejlet sænkes momentant uden for skakten. Dette er yderst kritisk.*

*Det er afgørende at entreprenørerne og bygherren har et kriseberedskab til at plumpere sådanne huller omgående.*

*Desuden bør der forlods være etableret drænrender og infiltrationsbrønde, som nævnt under tilslutningsbygværket.*

*Når man graver ned inde i skakten kommer man på et tidspunkt til kalken. Denne kan være så hård, at den skal brydes. Under dette brydearbejde kan der også opstå for store vibrationer. Igen må entreprenørerne og bygherren have den nødvendige afværgeberedskab, som mindsker vibrationerne."*

23. Ejerforeningen opfordrer bygherrerne endnu engang til at søge vejledning hos fredningsmyndighederne ved Slots- og Kulturstyrelsen, og som anført i Bygningsfredningslovens § 1, stk. 3, med henblik på at sikre, at bygnings- og bevaringsmæssige interesser tilgodeses i det foreslåede projekt, herunder især at undersøge mulighederne for at ændre projektet og minimere risikoen for skader som følge af grundvandsændringer og vibrationer.
24. Ejerforeningen opfordrer bygherrerne til, hvis fredningsmyndighederne godkender det foreslåede projekt, at sørge for at afværgeforanstaltningerne for den fredede ejendom til fulde matcher den risiko, som den fredede ejendom faktisk påføres ved det foreslåede projekt, og at afværgeforanstaltningerne for den fredede ejendom vedrørende minimum de tre ovenfor nævnte miljøtemaer opgraderes til "omfattende/væsentlig" samt at niveauet for komfortvibrationer justeres for den fredede ejendom.

Miljøkonsekvensrapporten s. 38 udtaler selv, at ved omfattende/væsentlige påvirkninger bør afværgeforanstaltningerne bestå i at "... overveje at ændre projektet eller gennemføre afværgeforanstaltninger for at mindske denne påvirkning".

25. Ejerforeningen opfordrer bygherrerne til at projektet ændres som angivet ovenfor og, hvis godkendt af myndighederne, herunder at byggepladsen og skakten placeres længere væk fra den fredede ejendom.

### Ejerforeningens konklusion på basis af Miljøkonsekvensrapporten

Ejerforeningen er af den opfattelse, at der kan rejses afgørende **berettiget tvivl om, hvorvidt behørigt hensyn til den bygningsfredede ejendom samt den naturfredede Skt. Jørgens Sø er blevet udvist, samt om Skybrudstunnelens linjeføring såvel som byggepladsen og skakten ved Vodroffsvej er optimalt placeret**, og

dermed om skatteydernes penge anvendes bedst muligt i dette projekt. Denne tvivl må medføre, at hensynet til vor eksisterende kultur- og naturarv og de nævnte risikoanalyser må veje tungest.

Som følge af den store mængde analyser og dokumenter, som vi ser os nødsaget til at udbede os, mener vi, at der er begrundet behov for (1) at projektet sættes i bero indtil der er skabt klarhed om hjemlen, om linjeføringen samt om placeringen af byggepladsen og skakten ved Vodroffsvej; og (2) at høringsfristen derfor forlænges.

### Bygherrernes tilsagn til Ejerforeningen i f. m. den foreslåede Skybrudstunnel

Såfremt det antages, uden præjudice, at den foreslåede Skybrudstunnel alligevel godkendes af alle relevante myndigheder, hvilket betvivles, har Ejerforeningen følgende bemærkninger: Først og fremmest ønsker Ejerforeningen at udtrykke, at vi sætter stor pris på den opmærksomhed, som bygherrerne har udvist os i forbindelse med projekteringen af Skybrudstunnelen, som den er foreslået i Miljøkonsekvensrapporten, og vi værdsætter endnu mere de **tilsagn**, som blev afgivet på mødet den 14. november 2019, om, såfremt den foreslåede Skybrudstunnel vedtages, at imødekomme Ejerforeningens ønsker om bl.a. at foretage løbende, fælles besigtigelser med bl.a. foto- og revneregistreringer; særlig grundig fælles monitorering af den fredede ejendoms tilstand ved bred og vedvarende opsætning af bl.a. støj- og vibrationsensorer; etablering af procedurer for kontinuerlig kontrol af monitoreringen; etablering af procedurer og beredskab i tilfælde af overskridelse af relevante grænseværdier (omtalt af bygherrerne som "den store, røde stopknap" under mødet); og øjeblikkelige afværgeforanstaltninger, mv.

Ejerforeningen værdsætter også bygherrernes tilsagn, som blev afgivet på mødet den 14. november 2019, om at bygherrerne i tilfælde af f.eks. for store vibrationer på ejendommen eller ved grundvandsændringer både i anlægs- og i driftsfasen, øjeblikkeligt standser enhver aktivitet forbundet med Skybrudstunnelen, og at man ikke blot venter med at undersøge udfaldet til efter weekenden, eller til næste gang man kommer forbi området, hvor skaden måske er sket på den fredede ejendom.

Ejerforeningen værdsætter også bygherrernes tilsagn, som blev afgivet på mødet den 14. november 2019, om direkte og hurtig kommunikation med Ejerforeningen og på hurtigt at dele informationer og data både i projekterings-, anlægs- og i driftsfasen, herunder om grundvandsmålinger mv., så at diverse sensorer, måleapparater og aktiviteter kan sammenholdes, og årsagerne til overskridelse af grænseværdier og til eventuelle skader nemt og hurtigt kan fastlægges.

Ingeniørfirmaet Eduard Troelsgård skriver herom i det foreløbige notat side 3-4, og Ejerforeningen tillader sig igen at citere notatet i fuld længde:

#### **"Monitorering**

*Inden arbejder kan opstartes skal alle facader gennemfotograferes i høj op løsning for at dokumentere den fredede bygnings tilstand.*

*For at følge grundvandsspejl, skal der udføre filtersatte grundvandspejleboringer mindst 3 måneder før arbejder opstartes. På denne måde får man et billede af den naturlige grundvandsstand og dens variationer.*

*For at følge vibrationer skal der opsættes vibrationsmålinger mindst 1 måned, før der påbegyndes arbejder. Dette vil give et billede af de vibrationer, bygningen normalt er udsat for.*

*Grundvandsspejl og vibrationer skal følges løbende i hele byggeperioden. Der skal være alarmer, som kan standse arbejdet øjeblikkeligt, hvis der er kritiske målinger.*

*Når arbejdet er forbi skal vibrationer måles mindst 1 måned efter alle arbejder er forbi inklusiv terræn reetablering og alle entreprenører har forladt området.*

*Grundvandsspejlet bør følges mindst 1 år efter arbejderne ophør, for at se om der er utætheder i tilslutningsbygværket eller presseskakten.*

*Afslutningsvis skal alle facader igen fotograferes i høj opløsning.*

*Hvis der er opstået skader på den fredede bygning, som kan henføres til skybrudsarbejderne, skal entreprenør og bygherre reparere disse skader forskriftsmæssigt til beboernes tilfredshed."*

Notatet er, som nævnt, foreløbigt, og Ejerforeningen samt dennes rådgivere forbeholder sig retten til at ændre og justere de i notatet nævnte, og eventuelle yderligere, punkter i takt med at det foreslåede projekts analyser fremlægges og dets detaljer klar- og fastlægges, samt i takt med at kendskabet om den fredede ejendom øges.

Ejerforeningen værdsætter også bygherrernes tilkendegivelse på mødet den 14. november 2019, om at foretage en hurtig udbedring af eventuelle skader på den fredede ejendom, der måtte opstå som følge af Skybrudstunnelens etablering og drift, bl.a. for at undgå eventuelle følgeskader ved f.eks. indtrængning af vand fra revnedannelser, alt i samarbejde med Slots- og Kulturstyrelsen.

Ejerforeningen understregede i sit høringssvar dateret den 13. juni 2019, såvel som ved mødet den 14. november 2019, at det vil være til stor gene for ikke blot den fredede ejendoms beboere og for gæster til caféen i stueetagen, men for enhver, der ønsker at beskue ejendommen, at den planlagte udluftningskanal, der ifølge udsagn ved mødet bliver 2,4 m over terræn, placeres midt foran ejendommens sydside. Det bliver en garanteret "øjebæ". Ejerforeningen bemærkede, at bygherrerne og dissers rådgivere også undrede sig over placeringen af udluftningskanalen. Under mødet studerede bygherrerne og rådgiverne tidligere plantegninger, hvoraf det fremgik, at udluftningskanalen var placeret langs muren op til Skt. Jørgens Sø, ved siden af den kommende teknikboks. Alle mødedeltagere var enige om, at dette var en bedre placering, og denne placering er da også netop angivet i figur 5.16, s. 67 i Miljøkonsekvensrapporten.

26. Ejerforeningen opfordrer bygherrerne til at bekræfte, at udluftningskanalen placeres som angivet i figur 5.16, s. 67 i Miljøkonsekvensrapporten.

Bygherrerne oplyste ved mødet den 14. november 2019, at førnævnte trappe flyttes midlertidigt for at tilgodese kundestrømmen fra Svineryggen til caféen i ejendommens stueetage, men for beboerne i stueetagen vil det udgøre en kraftig forværring af privatlivets fred. Ejerforeningen udtrykte derfor ønske om, at den midlertidige trappe fra Vodroffsvej op til Skt. Jørgens Sø afskærmes ind mod den fredede ejendom, gerne efter specifik aftale med pågældende beboere, hvortil bygherrerne samtykkede. For at undgå at trappen bliver en skummel og dyster passage vil Ejerforeningen desuden anbefale, at der etableres en tryghedsskabende belysning af trappekorridoren, også gerne efter aftale med stueetagens beboere, så disse ikke risikerer at blive blændet konstant.

Den midlertidige flytning af ovennævnte trappe betyder, at hegnet omkring det grønne areal foran den fredede ejendom og at en stor del af det grønne areal midlertidigt nedlægges. Ejerforeningen værdsætter bygherrernes tilsagn, som blev afgivet på mødet den 14. november 2019, om at hegnet og det grønne areal retableres, eller nyetableres, af bygherrerne ved projektets afslutning, og efter Ejerforeningens og Fredningsnævnets retningslinjer. Ved mødet den 14. november 2019 sammenholdt bygherrerne selv situationen med at det fortovs- og vejareal, der tilhører den fredede ejendom, og der opgraves i f. m. den foreslåede Skybrudstunnel, jo også retableres af bygherrerne ved anlægsfasens afslutning.

I sit høringsvar dateret den 13. juni 2019 udtrykte Ejerforeningen ønske om afklaring af den fremtidige vedligeholdelse af det grønne areal samt af fortovs- og vejarealet, der tilhører Ejerforeningen, men der anvendes af Københavns og Frederiksberg Kommuner. Dette er ikke sket, og om end bygherrerne udtrykte forståelse for Ejerforeningens ønsker, har ingen af dem bemyndigelse til at træffe beslutning derom, og henviste derfor Ejerforeningen til kommunerne. Ejerforeningen har fem gange i løbet af de forgangne måneder taget kontakt til Frederiksberg Kommune for at afklare, om den nuværende ordning på området kan anvendes efter retableringen / nyetableringen af førnævnte arealer. Men uden virkning. Eftersom de foreslåede ændringer vedrørende det grønne areal samt fortovs- og vejarealet er foranlediget af bygherrerne projekt, vil Ejerforeningen opfordre bygherrerne til at formidle kontakten til de ansvarshavende i begge kommuner, således at en fælles løsning kan fastlægges inden projektet igangsættes, og således at Ejerforeningen ikke risikerer at stå med sorte perler ved projektets afslutning.

### Skadesrisiko og -udbedring samt omkostninger i f. m. den foreslåede Skybrudstunnel

Ejerforeningen sætter stor pris på den respekt, som bygherrerne udviser for et væsentligt stykke dansk kulturarv, som denne fredede ejendom, ved at afgive tilsagn om at beskytte den bedst muligt. Det tjener til bygherrerne ros, at de ikke blot tromler et projekt igennem uden omtanke for de mange interesser, der berøres af projektet, men aktivt indgår i en positiv dialog om hvorledes projektet kan tilpasses for at imødekomme de mange interesser, der naturligvis er. Det er prisværdigt, at bygherrerne i høj grad drager omsorg for og, efter bedste evne, forener alle samfundsinteresser, der er knyttet til den foreslåede Skybrudstunnel, og at de accepterer og påtager sig det ansvar og de forpligtelser, der helt naturligt følger med så stort et projekt.

I Miljøkonsekvensrapporten nævnes det mangfoldigt, i det udleverede informationsmateriale ligeså, og bygherrerne udtrykte selv ved møderne den 13. september 2018 og den 14. november 2019, at de er fuldt bevidste om de store risici, som de påfører den fredede ejendom ved at de vælger at placere en så stor og belastende byggeplads og skakt tæt på den. De førnævnte tilsagn fra bygherrerne viser, at bygherrerne også er bevidste om, og enige med Ejerforeningen i, det store behov for at beskytte den fredede ejendom mod skader, følger, gener, risici mv., forudsætte såvel som uforudsætte, der måtte opstå i og med at bygherrerne vælger at placere en så stor og belastende byggeplads og skakt tæt på den fredede ejendom, hvis dette godkendes af Slots- og Kulturstyrelsen. Såfremt den i Miljøkonsekvensrapporten beskrevne Skybrudstunnel etableres er det derfor Ejerforeningens klare forståelse, at Ejerforeningen ikke skal bære de potentielt store økonomiske skader, tab og omkostninger som følger af de risici, som bygherrerne i Miljøkonsekvensrapporten, i materialet i øvrigt og mundtligt ved informationsmøderne, anerkender ved at etablere en så stor og belastende byggeplads og skakt tæt på den fredede ejendom. Risikoen for skader og tab vedrørende den fredede ejendom, og omkostninger ved bevissikring, monitorering, professionel assistance mv. hviler under de foreliggende omstændigheder på bygherrerne.

Denne forståelse er ydermere baseret på en telefonsamtale mellem Ejerforeningen og bygherrerne afholdt den 18. november 2019, hvor bygherrerne tilkendegav, at de nu ville undersøge / arrangere internt, at tegne en passende risikoforsikring for netop selv at undgå potentielt store udgifter forbundet med de risici, som bygherrerne påfører den fredede ejendom.

På baggrund af disse tilkendegivelser står det tydeligt for Ejerforeningen, at bygherrerne følgelig påtager sig den fulde risiko for alle skader og tab vedrørende den fredede ejendom foranlediget af placeringen af byggepladsen og skakten tæt på den fredede ejendom, uanset om disse skader og tab måtte være en følge af fejl eller forsømmelser vedrørende projektets etablering og gennemførelse, samt uanset om sådanne skader og tab måtte være uforudsætte eller uundgåelige. Det lægges altså til grund, at bygherrerne bærer den

fulde risiko ved at de har valgt at placere "Byggepladsen ved Skt. Jørgens Sø" tæt på den fredede ejendom Vodroffsvej 2A & 2B.

Det er tilsvarende også Ejerforeningens forståelse, at bygherrerne betaler alle omkostninger ved samtlige de undersøgelser, monitorering, rådgivningsydelse, afværgeforanstaltninger, skadesudbedringer, tab, gener mv. som bygherrerne projekt måtte foranledige for den fredede ejendom og Ejerforeningens medlemmer. Hvis bygherrerne vælger at etablere så stor en byggeplads og skakt tæt på et så væsentligt stykke dansk kulturarv, står det således for bygherrerne egen regning og risiko at bekoste enhver vare og tjenesteydelse, nuværende og kommende, som Ejerforeningen måtte se sig nødsaget til at bestille i relation til Skybrudstunnelens projektering, anlæg og drift, herunder udgifter til rådgivning, monitorering, mv. samt, som tidligere nævnt, udgifter til udbedringen af eventuelle skader, følger og gener, forudsete såvel som uforudsete, der måtte ramme den fredede ejendom.

Hvordan bygherrerne selv beslutter sig for at finansiere, afdække og fordele disse risici og omkostninger, er et internt anliggende mellem bygherrerne og eventuelt deres forsikringsselskaber, eller andre; det har således ingen betydning for Ejerforeningens mulighed for ved rimelig optræden at bestille varerne og tjenesteydelserne; eller nogen betydning for Ejerforeningens fritagelse for at bekoste dem. Ejerforeningen friholdes således i ethvert henseende for de risici og omkostninger, som et så stort og belastende projekt potentielt vil have for den fredede ejendom og for Ejerforeningen.

Ejerforeningen er taknemmelig for denne støtte, som bygherrerne hermed udviser os, og for at de ikke ønsker at lade Ejerforeningen alene i stikken, hvis uheldet virkelig rammer. Et eksempel på sådan en ulyksalighed kunne være, at sydenden af den fredede ejendom styrter sammen på grund af uforudsete risici ved bygherrerne projekt. At overlade regningen for beboernes genhusning samt genopbygning af den fredede ejendom til Ejerforeningens medlemmer ville være urimeligt. Dette synspunkt må der være almen forståelse for.

### Afsluttende bemærkninger

Ejerforeningen er taknemmelig for den åbne og direkte kommunikation, som er blevet etableret med bygherrerne og disses rådgivere, og ser frem til at fortsætte den gode dialog i den kommende tid, uanset hvilket projekt, der endeligt måtte blive igangsat.

Med ønsker om et fortsat godt samarbejde,

Advokat Alex Laudrup

Bestyrelsesformand Ejerforeningen Vodroffsvej 2A & 2B

Vodroffsvej 2A, 3. tv.

1900 Frederiksberg C.

Bilag 1: Foreløbigt notat fra Eduard Troelsgård Rådgivende Ingeniører dateret 29. november 2019.



Sag : 2418, Vodroffsvej 2  
Vedr. : Vurdering af skybrudssikring  
Ref. : SJ

29 november 2019

### **Baggrund**

I forbindelse med en forestående gennemførelse af skybrudssikring, skal der foregå omfattende arbejder i umiddelbar nærhed af bygningen Vodroffsvej 2A og B, som er fredet.

I denne forbindelse er vi blevet bedt om kommentere, hvilke risici for gener og skader, der kan være i forbindelse med sådanne arbejder.

For vurderingen af arbejderne har vi 2 oversigtlige præsentationer af skybrudsprojektet overfor beboerne i bygningen. Desuden den til projektet knyttede "Miljøkonsekvensrapport for Kalvebod Brygges Skybrudstunnel".

### **Iagttagelser og vurderinger**

#### **Generelt om den fredede bygning**

Vodroffsvej 2 A og B er tegnet og bygget af arkitekterne Kay Fisker og C.F. Møller omkring 1929-30.

Den er fredet, fordi den er en vigtig repræsentant for tidlig dansk funktionalisme. Det se bl.a. af den måde den passer sig ind i terrænet på, og den måde den åbner sig mod omgivelserne med altaner og karnapper med gennemgående vinduesbånd.

Bygningen har en klassisk kerne af murværk på beton kælder og fundament. Murværket overholder stort set de klassiske dimensioner med 1½ sten murtykkelse i de 2 øverste etage, 2 sten i de næste 2 dernæst 2½ sten ned til kælderniveau.

Bygningen har ikke hovedskillerum i hovedfløjene mod Vodroffsvej og Sankt Jørgens sø, i stedet er der en del stabiliserende tværvægge.

Fra tværvæggene og facaderne udkrager stålprofiler, som bærer altaner og karnapper. Disse ståldragere bærer relativt tynde teglmursbrystninger.

I teglmursbrystningerne kan iagttages en del reparationer efter revner. Det må vurderes at altan og karnapkonstruktioner er følsomme overfor deformationer og vibrationer.

#### **Generelt om skybrudsbygværket.**

Skybrudsbygværket har 4 faser. Den første er etablering af et tilslutningsbygværk hvor sammenkoblingen mellem den almindelige kloak og skybrudstunnelen foregår.



Den næste fase er etableringen af en ca. 17 m dyb sekantpæleskakt, for at komme til at bore tunnelen ud til havneløbet.

Herefter kommer selve boringen og foringen af borehullet med betonrør.

Til sidst fores den 17 m dybe skakt med en afsluttende betonoverflade.

Under alle 4 arbejder forekommer der, udover selve arbejdet, tung trafik til bortkørsel af jord (kalkmuck) og tilkørsel af materialer som, armering, beton og færdigstøbte betonrør.

### **Risici**

De væsentligste risici for den fredede bygning er deformationer på grund af ændringer i grundvandsspejlet under arbejdet. Desuden er vibrationer kritiske for den relativt "sprøde" bygning.

Kravene overfor entreprenørerne og bygherren bør være at grundvandsspejlet ikke sænkes, og at vibrationer i den fredede bygning holder sig under de krav, der fremgår af DIN 4150-3 på max hastighed på 3 mm/s i vibrationsintervaller 1-10 Hz.

### **Tilslutningsbygværket**

Ved tilslutningsbygværket skal der udføres en spuns, enten ved ramning eller vibrering af stålspons. Hvis det viser sig at vibrere for meget, kan man ændre metode til Københavnerspons med for borede sponsprofiler.

Under dette forløb kan der komme for store vibrationer i bygningen.

Når der er etableret byggegrube, skal der graves ned inden for spunsen. Når man graver ned skal der på et tidspunkt pumpes vand væk. Dette kan betyde, at der også bliver pumpet vand væk udenfor spunsen. Det er kritisk for den fredede bygning. Der bør derfor udføres drænrender og infiltrationsbrønde udenfor spunsen, således at det bortpumpede vand kan reinfiltreres og sikre et stabilt grundvandniveau udenfor spunsen.

### **Sekantpæleskakten**

For at udføre en 17 m dyb skakt skal man ca. 20 m ned med sekantpælene. I forbindelse med boring i jorden for armering og støbning af sekantpælene kan der komme en del vibrationer, der kan forplante sig til den fredede bygning.

Entreprenørerne bør have afværge muligheder, for at mindske disse vibrationer, hvis det skulle blive nødvendigt.

Når sekantpælene er etableret begynder man at grave ned inde i presse skakten. Når man er nået et lille stykke ned skal der etableres jordankre for at fastholde skakten i toppen, når man graver videre ned. Også ved boring af disse ankre kan der opstå vibrationer.

Når skakten er sikret i toppen, fortsætter man med at grave yderligere ned.

Det er en erfaring med disse sekantpæle, at ikke alle støbninger lykkes lige godt. Man kan derfor komme udfor at en sekantpæl er utæt. Det betyder at vand fra ydersiden af skakten sprøjter ind i skakten, og grundvandsspejlet sænkes momentant uden for skakten. Dette er yderst kritisk.

Det er afgørende at entreprenørerne og bygherren har et kriseberedskab til at plumpere sådanne huller omgående.

Desuden bør der forlods være etableret drænrender og infiltrationsbrønde, som nævnt under tilslutningsbygværket.

Når man graver ned inde i skakten kommer man på et tidspunkt til kalken. Denne kan være så hård, at den skal brydes. Under dette brydearbejde kan der også opstå for store vibrationer. Igen må entreprenørerne og bygherren have den nødvendige afværgeberedskab, som mindsker vibrationerne.

Når man er kommet 17 m ned skal der støbes en armeret betonbund. Herefter bør sekantpæleskakten være tæt overfor vandindtrængning.

### **Tunnel boring og betonforing af skakt**

Det vurderes at disse arbejder er mindre kritiske end de 2 foregående arbejder.

### **Monitorering**

Inden arbejder kan opstartes skal alle facader gennemfotograferes i høj opløsning for at dokumentere den fredede bygnings tilstand.

For at følge grundvandsspejl, skal der udføre filtersatte grundvandspejleboringer mindst 3 måneder før arbejder opstartes. På denne måde får man et billede af den naturlige grundvandsstand og dens variationer.

For at følge vibrationer skal der opsættes vibrationsmålinger mindst 1 måned, før der påbegyndes arbejder. Dette vil give et billede af de vibrationer, bygningen normalt er udsat for.

Grundvandsspejl og vibrationer skal følges løbende i hele byggeperioden. Der skal være alarmer, som kan standse arbejdet øjeblikkeligt, hvis der er kritiske målinger.

Når arbejdet er forbi skal vibrationer måles mindst 1 måned efter alle arbejder er forbi inklusiv terræn reetablering og alle entreprenører har forladt området.

Grundvandsspejlet bør følges mindst 1 år efter arbejderne ophør, for at se om der er utætheder i tilslutningsbygverket eller presseskakten.

Afslutningsvis skal alle facader igen fotograferes i høj opløsning.

Hvis der er opstået skader på den fredede bygning, som kan henføres til skybrudsarbejderne, skal entreprenør og bygherre reparere disse skader forskriftsmæssigt til beboernes tilfredshed.

For E. Troelsgård A/S

Svend Jakobsen

# Hørings svar 13

Afsender; Prinsesse Maries Allé 14, 1 tv

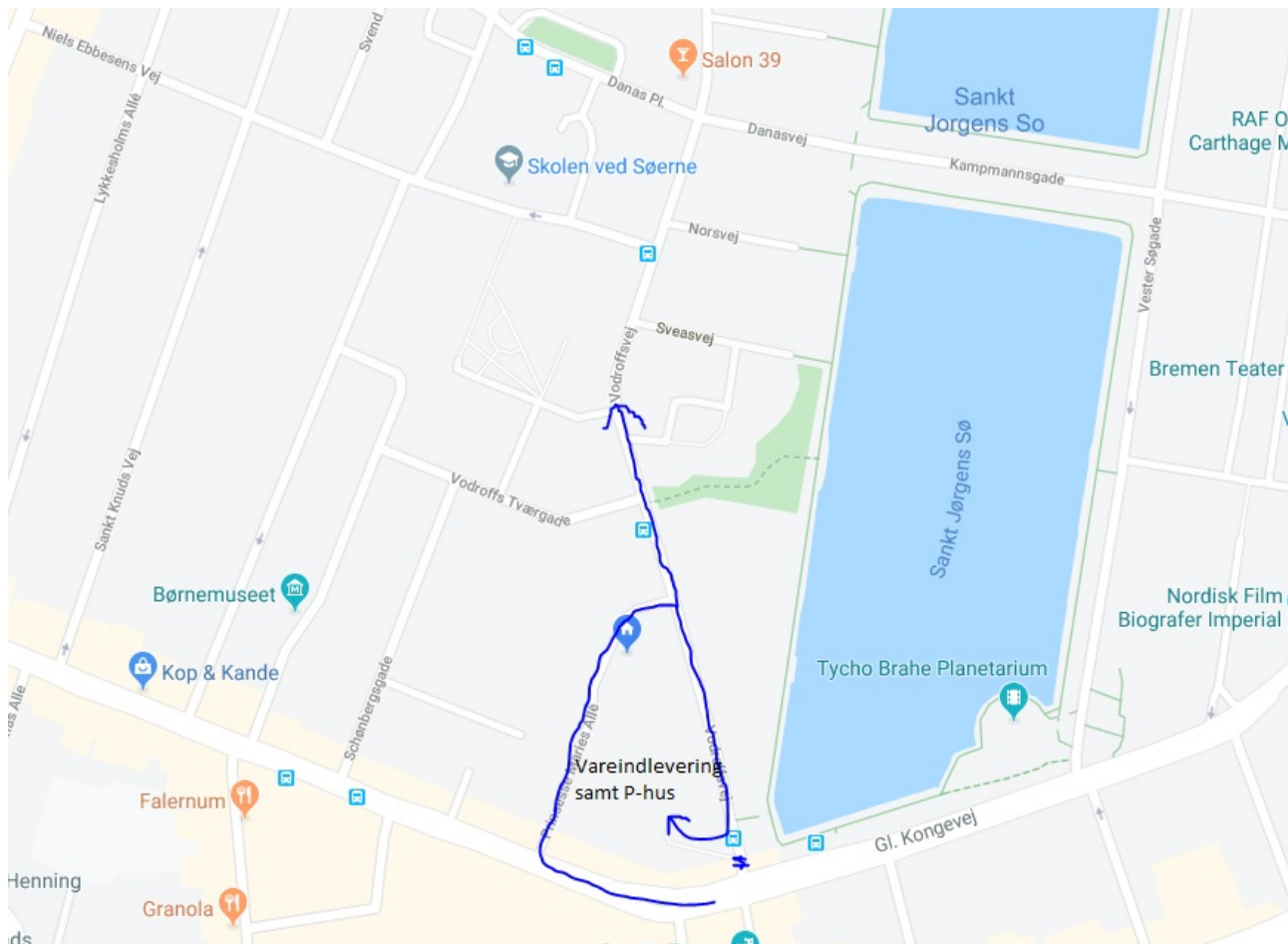
Vedrørende trafikafvikling ved Sankt Jørgen Sø byggeplads.

Afviklingen af den lokale trafik er ikke behandlet i Miljøkonsekvensrapporten men er udelukkende behandlet i forhold til trafik i forbindelse med byggepladsen. I afgrænsningsnotat står: ”Der udarbejdes en trafikkonsekvensanalyse, der beskriver og vurderer de lokale påvirkninger af de trafikale forhold med udgangspunkt i de udarbejdede notater: Vurdering af den lokale trafikafvikling omkring byggepladsen ved Skt. Jørgens Sø [9]”.

Analysen i miljøkonsekvensrapporten indeholder kun en analyse af den forventede øgede transport af større køretøjer på Gammel Kongevej til og fra byggepladsen, og der mangler således en beskrivelse af håndteringen af den eksisterende lokale trafik – særligt set i lyset af Vodroffsvej forventes ensrettet i sydlig retning.

Vodroffsvej er en større tværgående vej i området, som dels fungerer som hovedfærdselsåre til et større boligområde og dels fungerer som tværgående gennemkørselsvej mellem Gammel Kongevej og Rosenørns Allé. Der er derfor en del trafik i begge retninger, også buskørsel. Anlægsfasen forventes opdelt i to faser, hvor Vodroffsvej i den ene fase forventes ensrettet i sydlig retning, men åbnes for gennemkørsel i begge retninger i anden fase. I anden fase foreslås det i Miljøkonsekvensrapporten pga. byggepladsens størrelse at lave højresving forbudt fra Gammel Kongevej i vestgående retning af hensyn til trafikens afvikling. Dette forekommer uovervejset, idet problemet blot flyttes fra Gammel Kongevej/Vodroffsvej-krydset til højresvinget ad Prinsesse Maries Alle. Svinget er skarpt, vejen er lille, og der er ingen trafikregulering. Det kan potentielt føre til en del farlige situationer, da varebiler/lastbiler til både Codanhus og Irma vil være nødsaget til at køre denne vej (se figur).

Desuden vil trafikken ad Vodroffsvej under ensretningen formentlig blive tvunget ad Prinsesse Maries Alle, hvis der ikke gøres noget, da det er den først mulige vej, der går i samme retning (se figur) – samt trafik til P-huset under Codanhus. Herfra vil man enten foretage et højre- eller venstresving for at komme ind på Vodroffsvej. Prinsesse Maries Alle er en lille vej, som ikke har kapacitet til at bære den ekstra trafik, der vil komme af en ensretning. Specielt vareindlevering til Codanhus og Irma er bekymrende.



# Høring af miljøkonsekvensrapport for Kalvebod Brygge Skybrudstunnel

## HØRINGSTYPE

Andet

## OMRÅDE

Vesterbro-Kongens Enghave

## TIDSPERIODE FOR HØRINGEN

7. oktober 2019 til 2. december 2019

## SAGSNUMMER

2018-0238144

## INDSENDELSESRIST FOR HØRINGSSVAR

2. december 2019

## HØRINGEN ER LUKKET

Høring af miljøkonsekvensrapport for Kalvebod Brygge Skybrudstunnel med tilhørende udkast til VVM-tilladelse

HOFOR og Frederiksberg Forsyning har den 29. maj 2018 ansøgt om etablering og drift af Kalvebod Brygge Skybrudstunnel fra Sct. Jørgens Sø til Kalvebod Brygge 45 med udløb i Københavns Havn.

Projektet er af en sådan karakter, at det kræver, at miljøpåvirkninger belyses i en miljøkonsekvensrapport (VVM) før etablering og drift. Miljøkonsekvensrapporten er udarbejdet af bygherres rådgiver og undersøger projektets påvirkning på miljøet i anlægs- og driftsfasen på miljøparametrene støj, vibrationer, jord, trafik, luft, overfladevand og vandkvalitet, grundvand og drikkevand, kulturarv, mennesker og sundhed, Landskab og visuelle forhold m.fl.

Miljøkonsekvensrapport samt udkastet til VVM-tilladelse er i offentlig høring i otte uger med frist for bemærkninger den 2. december 2019. Bemærkninger kan afgives her på siden.

Myndighederne for dette VVM-projekt er Københavns Kommune, Frederiksberg Kommune samt Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen.

Forsidebilledet viser et eksempel på tunnelrør, kilde HOFOR.

## Informationsmøde

Bygherre afholder informationsmøde for offentligheden om projektet og miljøkonsekvensrapport for Kalvebod Brygge Skybrudstunnel 13. november kl. 18.30 - 20.30 på Gasværksvejens Skole, Gasværksvej 22, 1656 København V.

På mødet vil der være deltagelse fra Københavns Kommune, Frederiksberg Kommune og Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen.

## Teknik- og Miljøudvalget



Teknik- og Miljøudvalget har på møde den 23. september 2019 behandlet sagen om Miljøkonsekvensrapport for Kalvebod Brygge Skybrudstunnel til offentlig høring, Vesterbro/Kongens Enghave.

Indstillingen blev godkendt uden afstemning.

Et samlet udvalg afgav følgende protokolbemærkning:

*"Udvalget opfordrer forvaltningen til at indlede dialog med HOFOR og Frederiksberg Forsyning om at få tilrettelagt transport til og fra skakterne, så den kan foregå på den miljø- og trafikmæssigt mest hensigtsmæssige måde."*

Indstillingsdokumenter samt Teknik- og Miljøudvalgets behandling af sagen kan læses på dette link:

<https://www.kk.dk/indhold/teknik-og-miljoudvalgets-modemateriale/2309201...>

[pdfudkast\\_til\\_vvm\\_tilladelse.pdf](#)

[Miljøkonsekvensrapport for Kalvebod Brygge Skybrudstunnel](#)

#### HØRINGSSVAR

ID	DATO	INSENDT AF	ORGANISATION	POSTNR	BY
12	02.12.2019	Susan Bjerre Brinck	Bo Bedre Bedst	1601	København V
11	02.12.2019	Vesterbro Lokaludvalg	Vesterbro Lokaludvalg	1758	Kbh. v
10	02.12.2019	Tove Grasten		1610	København V
9	02.12.2019	Claus Gybeck Bendstrup	HOFOR / Frederiksberg Forsyning	2300	København S
8	02.12.2019	Ole Damsgaard	Danmarks Naturfredningsforening	2100	København Ø
7	02.12.2019	Merete Pedersen	Bestyrelsen Prangerhuset (Halmtorvet 26-30, Gasværksvej 35)	1700	København K
6	01.12.2019	Vanessa Selandia og Thorben Nielsen	Pauseriet	1900	Frederiksberg
5	30.11.2019	Steen Egeberg	Bestyrelsen Prangerhuset (Halmtorvet 26-30, Gasværksvej 35)	1700	København V

<b>4</b>	<b>30.11.2019</b>	<b>Rasmus Kjeldahl</b>	<b>Ejerforeningen Gammel Kongevej 27</b>	<b>1610</b>	<b>København V</b>
<b>3</b>	<b>29.11.2019</b>	<b>Torben Dyring Kledal</b>	<b>KELLER Advokatfirma</b>	<b>1553</b>	<b>København V</b>
<b>2</b>	<b>26.11.2019</b>	<b>Christian Alexandersson</b>	<b>Landskrona stad</b>	<b>26180</b>	<b>Landskrona</b>
<b>1</b>	<b>23.11.2019</b>	<b>Steen Egeberg</b>	<b>Bestyrelsen Prangerhuset (Halmtorvet 26-30, Gasværksvej 35)</b>	<b>1700</b>	<b>København V</b>

# **Svar til: 2018-0238144 af: Susan Bjerre Brinck**

## APPLICATION DATE

2. december 2019

## SVARNUMMER

12

## INDSENDT AF

Susan Bjerre Brinck

## VIRKSOMHED / ORGANISATION

Bo Bedre Bedst

## BY

København V

## POSTNR.

1601

## ADRESSE

Vester Søgade, 74

## HØRINGSSVAR

København Kommune

Vand og VVM

Njalsgade 13

2300 København S

Høringssvar: Konsekvenser af Skybrudstunnel fra Gammel Kongevej/Vodroffsvej til Kalvebod Brygge.

Det første man har lyst til at påpege er, at:

1. Skybrudstunnelen er formentlig et rigtig godt forsvar af den del af byen
2. Men også at, anlæggelsen som den er planlagt, er brutal overfor det skrøbelige miljø den skal anlægges i.
3. Man kunne have ønsket sig en mere sensitiv tilgang.

Uddybende:

1. Det nævnes specifikt at man fravælger at vurdere konsekvenserne for biodiversiteten af flora og fauna. Når man lægger ud med ikke at ville undersøge det - så får man naturligvis heller ikke indsigt i det. Men skaderne kan blive betydelige - nu blot uundersøgt!
2. Det er på forhånd velkendt at Sankt Jørgens Sø er habitat for truede arter blandt andet flodkrebs og at søen har et langsomt vandskifte. At vurdere at dette sårbare vandmiljø ikke påvirkes af byggeriet er enten et uunderbygget postulat eller rent gætteværk.
3. Tvært imod behøver man ikke at være tekniker for at kunne regne ud at byggeriet vil påvirke søens liv, ligesom det vil påvirke alt andet i det omliggende miljø: fugle- og flagermusliv, grundvandstand, træer og huse, mens det står på. Det er nær-mest dumt at påstå noget andet. Hvor store miljøkonsekvenser det vil summe op i kan jeg ikke vurdere, men i en seriøs forundersøgelse burde det indgå som et særligt undersøgelsesfelt.

4. Dette høringssvar er ikke et forsvar for ikke at anlægge skybrudstunnelen. Men det er et forsvar for at gøre det på en ansvarlig måde så man løbende følger kon-sekvenserne i søen og det omliggende miljø med det formål at kunne gribe korri-gerende ind, når og hvis man observerer ødelæggende følgevirkninger.

Med venlig hilsen  
Susan Bjerre Brinck  
Vester Søgade 74, 3. tv.  
1601 København V

MATERIALE:  
hoeringssvar\_skybrudstunnel.pdf

København Kommune  
Vand og VVM  
Njalsgade 13  
2300 København S

**Høringsvar: Konsekvenser af Skybrudstunnel fra Gammel Kongevej/Vodroffsvej til Kalvebod Brygge.**

Det første man har lyst til at påpege er, at:

1. Skybrudstunnelen er formentlig et rigtig godt forsvar af den del af byen
2. Men også at, anlæggelsen som den er planlagt, er brutal overfor det skrøbelige miljø den skal anlægges i.
3. Man kunne have ønsket sig en mere sensitiv tilgang.

**Uddybende:**

1. Det nævnes specifikt at man fravælger at vurdere konsekvenserne for biodiversiteten af flora og fauna. Når man lægger ud med ikke at ville undersøge det – så får man naturligvis heller ikke indsigt i det. Men skaderne kan blive betydelige – nu blot uundersøgt!
2. Det er på forhånd velkendt at Sankt Jørgens Sø er habitat for truede arter blandt andet flodkrebs og at søen har et langsomt vandskifte. At vurdere at dette sårbare vandmiljø ikke påvirkes af byggeriet er enten et uunderbygget postulat eller rent gætteværk.
3. Tvært imod behøver man ikke at være tekniker for at kunne regne ud at byggeriet vil påvirke søens liv, ligesom det vil påvirke alt andet i det omliggende miljø: fugle- og flagermuseliv, grundvandstand, træer og huse, mens det står på. Det er nærmest dumt at påstå noget andet. Hvor store miljøkonsekvenser det vil summe op i kan jeg ikke vurdere, men i en seriøs forundersøgelse burde det indgå som et særligt undersøgelsesfelt.
4. Dette høringssvar er ikke et forsvar for ikke at anlægge skybrudstunnelen. Men det er et forsvar for at gøre det på en ansvarlig måde så man løbende følger konsekvenserne i søen og det omliggende miljø med det formål at kunne gribe korrigerende ind, når og hvis man observerer ødelæggende følgevirkninger.

Med venlig hilsen  
Susan Bjerre Brinck  
Vester Søgade 74, 3. tv.  
1601 København V



## **Svar til: 2018-0238144 af: Vesterbro Lokaludvalg**

APPLICATION DATE

2. december 2019

SVARNUMMER

11

INDSENDT AF

Vesterbro Lokaludvalg

VIRKSOMHED / ORGANISATION

Vesterbro Lokaludvalg

BY

Kbh. v

POSTNR.

1758

ADRESSE

Lyrskovgade 4, 4.

HØRINGSSVAR

Vedhæftet

MATERIALE:

hoeringssvar\_skybrudstunnel.pdf

**Sekretariatet for Vesterbro og Kgs. Enghave Lokaludvalg  
Økonomiforvaltningen**



## **Høringssvar vedr. Kalvebod Brygge Skybrudstunnel**

I forbindelse med høringen vedr. Skybrudstunnelen under Vesterbro vil vi fra Vesterbro Lokaludvalg gerne bemærke følgende fire ting:

For det første er der blandt beboerne på Indre Vesterbro en følelse af ikke at være blevet inddraget. Der burde have været tænkt i en bedre inddragelse med opslag i de nærmeste berørte opgange.

For det andet bør der ikke gå to år med at bygge tunnelen med et åbent hul på hjørnet af Halmtorvet og Gasværksvej – i hvert fald ikke uden, at det er undersøgt, hvorvidt man undervejs kan dække hullet af i en periode. Eventuelt for gående og cyklister.

For det tredje bør det tænkes bedre ind, hvordan der kan blive stillet nogle rekreative muligheder til rådighed ved havnen. Det fremgår af teksten til lokalplansforslaget, at der skulle være gjort nogle overvejelser i den retning. Men af de medfølgende tegninger fremgår disse tanker ikke. Vi vil gerne i Vesterbro Lokaludvalg indgå i debatten om, hvordan man kan bruge arealet på havnen til noget rekreativt. Bådebro, badebro med mere kunne være ideer.

For det fjerde mangler der nogle overvejelser over, hvordan byggeriet i processen kan indpasses i det specielle miljø, som findes på Indre Vesterbro. Miljøet består af både en festzone i Kødbyen og en stofscene for hele byen. Byggeriet vil have Stofindtagelsesrummet i H17 som nabo. Der bør udveksles ideer med både H17, Mændenes Hjem og Politiet vedrørende løsninger med lys etc. Der kan være løsninger, der er udviklet i forbindelse med Metrobyggeriet på Halmtorvet, som man med fordel kan skele til.

Venlig hilsen  
Thomas Egholm  
Formand for Vesterbro Lokaludvalg

**2. december 2019**

Sagsnummer  
2019-0305534

Dokumentnummer  
2019-0305534-1

Sekretariatet for Vesterbro og  
Kgs. Enghave Lokaludvalg  
Lyrskovgade 4  
1758 København V

EAN-nummer  
5798009800275



## **Svar til: 2018-0238144 af: Tove Grasten**

APPLICATION DATE

2. december 2019

SVARNUMMER

10

INDSENDT AF

Tove Grasten

BY

København V

POSTNR.

1610

ADRESSE

Gammel Kongevej 31

HØRINGSSVAR

28.11 -2019

Vedr. Kalvebod brygge skybrudstunnel - Fokus på byggeplads ved Skt. Jørgens sø

Sagsnummer: 2018-0238144

HØRINGSSVAR FRA BEBOERE I EJENDOMMENE GAMMEL KONGEVEJ 31 OG BAGERSTRÆDE 9

Vi skal hermed afgive høringssvar i forhold til miljøkonsekvenserne af ovennævnte projekt. Idet langt hovedparten af de forventede påvirkninger stammer fra anlægsfasen, er der i svaret særlig fokus på denne.

Generelle betragtninger:

-koordination

Vi har generelt en stor bekymring for manglende koordinering med Skt. Jørgens Sø projektet og vil opfordre til at disse projekter sammentænkes allerede nu. F.eks. vil der i tilfælde af det foretrukne scenarie 3 eller 4 for Skt. Jørgens sø skulle etableres tilslutningsværker til Kalvebodstunnellen. Dette er ikke afspejlet i den nuværende projektplan og der er derfor stor risiko for, at der efterfølgende skal opstartes nye arbejder. For at reducere den samlede miljøpåvirkning bør beslutninger, projektering og gennemførelse for de to projekter samordnes langt bedre. Givet det lange tidsperspektiv i Skybrudsplanen bør en evt. resulterende forsinkelse være at betragte som et mindre problem - Økonomisk set bør en samordning også give besparelser.

-Overordnet udførelse

Der bør undersøges om man kan udføre projektet udelukkende med tunnelboring fra Kalvebod brygge projektet. Fordelene ved dette vil være store og bør undersøges reelt.

- Skønnes at ville medføre mindsket behov for byggepladsanlæg på såvel Halmtorvet som ved Skt. Jørgens sø.

- Vil i betydelig grad reducere støj og vibrationspåvirkninger og negativ påvirkning af omgivelserne i øvrigt.
- Vil gøre det muligt at sejle alt den udborede jord direkte til opfyldning ved Lynetteholmen
- derved vil en hel del lastbiltrafik og CO2-udledninger blive sparet.

- Behovet for en større byggeplads ved Kalvebod brygge kan let imødekommes og vil genere langt færre beboere og erhvervsliv end det foreslåede projekt.

#### -Støj og luftforurening

Københavns Kommune har nyligt vedtaget en plan om at reducere CO2 udledningerne mv fra anlægsarbejder. Dette ses på ingen måde afspejlet i projektet, der er helt traditionelt udført. Skal Københavns Kommune leve op til egne målsætninger er projektet her en oplagt lejlighed til at komme i gang -ikke mindst når det netop er for at afbøde klimaforandringerne af projektet gennemføres.

Der kan peges på følgende muligheder for forbedringer

- Skærpe normen for lastbilers og andre entreprenørmaskiners udledning. Der stilles kun krav om Euro 4 hvilket ikke er ambitiøst. Der vil hermed kunne anvendes forholdsvis gamle lastvogne hvilket generelt øger både udledninger og støj.
- Krav om anvendelse af elektrisk materiel i stedet for dieseldrevet. Der kan her f.eks. peges på kranen, der skal hejse tunnelmuck op om natten bør være elektrisk, ligesom også presseværket til at indføre tunnelringe bør være det.
- Der bør ikke bores om natten bortset fra den kritiske strækning under Det nye Teater - Det vil i høj grad mindske beboerstøjgener at der ikke skal ske servicering af boremaskine og optagning af tunnelmuck om natten. En forlængelse af anlægsperioden er langt at foretrække.

-Fysiske skader ved støj (se også under specifikke bemærkninger)

Der henvises løbende i Miljøvurderingsrapporten til WHO, men der er ikke en lægelig vurdering af det konstante støjniveau på 70 decibel over længere perioder. Der er mange ældre og selvstændige i området herunder de ansatte i butikker og restauranter. Disse grupper er meget udsatte for fysiske følger ved vedvarende støj og i værste fald alvorlige hjertesygdomme, som støj er mest skyld i ifølge WHO.

#### -Klimabelastning

Det bemærkes med en vis forundring - ikke mindst givet baggrunden for projektet - at der ikke gøres rede for hvordan klimabelastningen ved selve projektet kan minimeres. Dette er ellers en målsætning for Københavns Kommune bl.a. fremhævet af overborgmesteren på den nylige C40 konference i København. En reduktion af klimabelastningen kunne blandt andet søges opnået gennem klimavenlige arbejdsmetoder (transport, elektriske materiel i videst muligt omfang) samt anvendelse af klimavenlig beton.

#### -Økonomisk compensation

I modsætning til metroprojektet forudses ikke økonomisk compensation til særlig udsatte naboer under den givne anlægsbestemmelse. Dette er uacceptabelt da projektets længde og gener vil påvirke et mindre antal erhvervsdrivende i betydelig grad. Det er ikke rimeligt at de alene skal bære byrden for kollektivets behov.

- Der bør derfor på grundlag af en konkret vurdering kunne tilbydes erstatning. For ejendommen Gammel Kongevej 31 kan forudses betydelige gener for butik i gadeplan samt for restaurant i

Bagerstræde 9, der er afhængig af udeservering.

Specifikke bemærkninger (se under fysiske skader ved støj).

#### -Støj

Vi er uenige i at de beregnede støjbelastninger kan klassificeres som moderate - De er ifølge vores opfattelse væsentlige. Der er i modelberegninger angivet støjniveauer på 70+ DB målt på facaden på ejendommen Gammel Kongevej 31 i en længere periode. Der er også en periode på 90 dage med støjende arbejder om natten, og det skal her bemærkes, at flere af lejlighederne har soveværelser som vender mod byggepladsen.

For at afbøde og reducere konsekvenserne af dette foreslår vi følgende:

- At bygherre reducerer støjniveauet til MAX 60 decibel og 40 decibel weekender og aftener.
- At bygherren opsætter støjmålingsudstyr på facaden af Gl Kongevej 31 og Bagerstræde 9 ved 2. sals højde, så det løbende kan dokumenteres om reglerne overholdes af entreprenøren.
- Udpege en kontaktperson for dialog omkring støj.
- Reducere støjniveauet gennem stærkt øget anvendelse af elektrisk udstyr og elimination af tomgang for dieseldrevet udstyr og lastbiler.
- Varsle særligt støjende arbejder mindst en uge i forvejen a.h.t. planlægning af aktiviteter hos beboerne.
- Indskrænke den støjende del af byggeperioden til kl. 9-16 på hverdage.

#### -Vibrationer

Vi mener der er betydelig risiko for at vibrationer og ændrede grundvandsforhold fører til sætninger og revner i ejendommen -som i øvrigt er bevaringsværdig:3.

Vi ønsker derfor:

- at bygherren for begge ejendomme sikrer meget nøje uvildig opmåling og fotodokumentation af facader både udenfor og indenfor i de enkelte lejligheder på alle etager, i opgang og i kælder. Herunder må der ske en indvendig fastlæggelse af evt. tidligere opståede sætninger, som har været uoprettelige, så vi kan sammenligne med evt. nye skader.
- Denne dokumentation bør stilles til rådighed i kopi for ejendommens bestyrelse og beboere.
- At der bliver taget højde for, at der på sigt kan opstå sætningskader pga. ændrede grundvandsforhold.
- At der opsættes vibrationsmålere, som kan aflæses af ejendommens beboere i den relevante anlægsperiode.
- At bygherren dækker sagsomkostninger i forbindelse med tvister om genopretning.

Høringssvar fra beboere og forretninger i ejendommene Gammel Kongevej 31 og Bagerstræde 9:

Annie og Helmut Lueken, Gl. Kongevej 31, 1.th.

Sofia Claro og Lars Graugaard, Gl. Kongevej 31, 2. tv.

Tine og Peter Sommer, Gl. Kongevej 31, 2. th.

Kirsti Sparrevohn og Niels-Henrik Haastrup, Gl. Kongevej 31, 3.tv.

Jette Faurshou, Gl. Kongevej 31, 3. th.

Tove og Regner Grasten, Gl. Kongevej 31, 4 tv.

Steffen Jensen, Gl. Kongevej 31, 4. th.

Dorte Meyer, Gl. Kongevej 31, 5 tv.

Gina Ginelli og Marc Hansen, Gl. Kongevej 31, 5. th.

Jupiter Cykler, Gl. Kongevej 31, st.

Restaurant Mangia, Bagerstræde 9, st.  
Fam. Nguyen, Bagerstræde 9, 1.  
Agnethe Christensen og Sören Floderus, Bagerstræde 9, 2.  
Rie Mørck og Tim Eriksen, Bagerstræde 9, 3.  
Anna og Povl E. Overgaard, Bagerstræde 9, 4.

**MATERIALE:**

hoerings\_svar\_gl.\_kongevej\_31\_bagerstraede\_9.pdf

28.11 -2019

**Vedr. Kalvebod brygge skybrudstunnel - Fokus på byggeplads ved Skt. Jørgens sø**

**Sagsnummer: 2018-0238144**

## **HØRINGSSVAR FRA BEBOERE I EJENDOMMENE GAMMEL KONGEVEJ 31 OG BAGERSTRÆDE 9**

Vi skal hermed afgive høringssvar i forhold til miljøkonsekvenserne af ovennævnte projekt. Idet langt hovedparten af de forventede påvirkninger stammer fra anlægsfasen, er der i svaret særlig fokus på denne.

### Generelle betragtninger:

#### **-koordination**

Vi har generelt en stor bekymring for manglende koordinering med Skt. Jørgens Sø projektet og vil opfordre til at disse projekter sammentænkes allerede nu. F.eks. vil der i tilfælde af det foretrukne scenarie 3 eller 4 for Skt. Jørgens sø skulle etableres tilslutningsværker til Kalvebodstunnellen. Dette er ikke afspejlet i den nuværende projektplan og der er derfor stor risiko for, at der efterfølgende skal opstartes nye arbejder. For at reducere den samlede miljøpåvirkning bør beslutninger, projektering og gennemførelse for de to projekter samordnes langt bedre. Givet det lange tidsperspektiv i Skybrudsplanen bør en evt. resulterende forsinkelse være at betragte som et mindre problem - Økonomisk set bør en samordning også give besparelser.

#### **-Overordnet udførelse**

Der bør undersøges om man kan udføre projektet udelukkende med tunnelboring fra Kalvebod brygge projektet. Fordelene ved dette vil være store og bør undersøges reelt.

- Skønnes at ville medføre mindsket behov for byggepladsanlæg på såvel Halmtorvet som ved Skt. Jørgens sø.
- Vil i betydelig grad reducere støj og vibrationspåvirkninger og negativ påvirkning af omgivelserne i øvrigt.
- Vil gøre det muligt at sejle alt den udborede jord direkte til opfyldning ved Lynetteholmen – derved vil en hel del lastbilstrafik og CO<sub>2</sub>-udledninger blive sparet.
- Behovet for en større byggeplads ved Kalvebod brygge kan let imødekommes og vil genere langt færre beboere og erhvervsliv end det foreslåede projekt.

#### **-Støj og luftforurening**

Københavns Kommune har nyligt vedtaget en plan om at reducere CO<sub>2</sub> udledningerne mv fra anlægsarbejder. Dette ses på ingen måde afspejlet i projektet, der er helt traditionelt udført. Skal Københavns Kommune leve op til egne målsætninger er projektet her en oplagt lejlighed til at komme i gang -ikke mindst når det netop er for at afbøde klimaforandringerne af projektet gennemføres.

Der kan peges på følgende muligheder for forbedringer

- Skærpe normen for lastbilers og andre entreprenørmaskiners udledning. Der stilles kun krav om Euro 4 hvilket ikke er ambitiøst. Der vil hermed kunne anvendes forholdsvis gamle lastvogne hvilket generelt øger både udledninger og støj.
- Krav om anvendelse af elektrisk materiel i stedet for dieseldrevet. Der kan her f.eks. peges på kranen, der skal hejse tunnelmuck op om natten bør være elektrisk, ligesom også presseværket til at indføre tunnelringe bør være det.
- Der bør ikke bores om natten bortset fra den kritiske strækning under Det nye Teater - Det vil i høj grad mindske beboerstøjgener at der ikke skal ske servicering af boremaskine og optagning af tunnelmuck om natten. En forlængelse af anlægsperioden er langt at foretrække.

#### **-Fysiske skader ved støj (se også under specifikke bemærkninger)**

Der henvises løbende i Miljøvurderingsrapporten til WHO, men der er ikke en lægelig vurdering af det konstante støjniveau på 70 decibel over længere perioder. Der er mange ældre og selvstændige i området herunder de ansatte i butikker og restauranter. Disse grupper er meget udsatte for fysiske følger ved vedvarende støj og i værste fald alvorlige hjertesygdomme, som støj er mest skyld i ifølge WHO.

#### **-Klimabelastning**

Det bemærkes med en vis forundring - ikke mindst givet baggrunden for projektet - at der ikke gøres rede for hvordan klimabelastningen ved selve projektet kan minimeres. Dette er ellers en målsætning for Københavns Kommune bl.a. fremhævet af overborgmesteren på den nylige C40 konference i København. En reduktion af klimabelastningen kunne blandt andet søges opnået gennem klimavenlige arbejdsmetoder (transport, elektriske materiel i videst muligt omfang) samt anvendelse af klimavenlig beton.

#### **-Økonomisk kompensation**

I modsætning til metroprojektet forudses ikke økonomisk kompensation til særlig udsatte naboer under den givne anlægsbestemmelse. Dette er uacceptabelt da projektets længde og gener vil påvirke et mindre antal erhvervsdrivende i betydelig grad. Det er ikke rimeligt at de alene skal bære byrden for kollektivets behov.

- Der bør derfor på grundlag af en konkret vurdering kunne tilbydes erstatning. For ejendommen Gammel Kongevej 31 kan forudses betydelige gener for butik i gadeplan samt for restaurant i Bagerstræde 9, der er afhængig af udeservering.

#### **Specifikke bemærkninger (se under fysiske skader ved støj).**

##### **-Støj**

Vi er uenige i at de beregnede støjbelastninger kan klassificeres som moderate - De er ifølge vores opfattelse væsentlige. Der er i modelberegninger angivet støjniveauer på 70+ DB målt på facaden på ejendommen Gammel Kongevej 31 i en længere periode. Der er også en periode på 90 dage med støjende arbejder om natten, og det skal her bemærkes, at flere af lejlighederne har soveværelser som vender mod byggepladsen.

For at afbøde og reducere konsekvenserne af dette foreslår vi følgende:

- At bygherre reducerer støjniveauet til MAX 60 decibel og 40 decibel weekender og aftener.
- At bygherren opsætter støjmålingsudstyr på facaden af Gl Kongevej 31 og Bagerstræde 9 ved 2. sals højde, så det løbende kan dokumenteres om reglerne overholdes af entreprenøren.
- Udpege en kontaktperson for dialog omkring støj.
- Reducere støjniveauet gennem stærkt øget anvendelse af elektrisk udstyr og elimination af tomgang for dieseldrevet udstyr og lastbiler.
- Varsle særligt støjende arbejder mindst en uge i forvejen a.h.t. planlægning af aktiviteter hos beboerne.
- Indskrænke den støjende del af byggeperioden til kl. 9-16 på hverdage.

#### **-Vibrationer**

Vi mener der er betydelig risiko for at vibrationer og ændrede grundvandsforhold fører til sætninger og revner i ejendommen -som i øvrigt er bevaringsværdig:3.

Vi ønsker derfor:

- at bygherren for begge ejendomme sikrer meget nøje uvildig opmåling og fotodokumentation af facader både udenfor og indenfor i de enkelte lejligheder på alle etager, i opgang og i kælder. Herunder må der ske en indvendig fastlæggelse af evt. tidligere opståede sætninger, som har været uoprettelige, så vi kan sammenligne med evt. nye skader.
- Denne dokumentation bør stilles til rådighed i kopi for ejendommens bestyrelse og beboere.
- At der bliver taget højde for, at der på sigt kan opstå sætningsskader pga. ændrede grundvandsforhold.
- At der opsættes vibrationsmålere, som kan aflæses af ejendommens beboere i den relevante anlægsperiode.
- At bygherren dækker sagsomkostninger i forbindelse med tvister om genopretning.

#### **Høringssvar fra beboere og forretninger i ejendommene Gammel Kongevej 31 og Bagerstræde 9:**

Annie og Helmut Lueken, Gl. Kongevej 31, 1.th.

Sofia Claro og Lars Graugaard, Gl. Kongevej 31, 2. tv.

Tine og Peter Sommer, Gl. Kongevej 31, 2. th.

Kirsti Sparrevohn og Niels-Henrik Haastrup, Gl. Kongevej 31, 3.tv.

Jette Faurshou, Gl. Kongevej 31, 3. th.

Tove og Regner Grasten, Gl. Kongevej 31, 4 tv.

Steffen Jensen, Gl. Kongevej 31, 4. th.

Dorte Meyer, Gl. Kongevej 31, 5 tv.

Gina Ginelli og Marc Hansen, Gl. Kongevej 31, 5. th.

Jupiter Cykler, Gl. Kongevej 31, st.

Restaurant Mangia, Bagerstræde 9, st.

Fam. Nguyen, Bagerstræde 9, 1.

Agnethe Christensen og Sören Floderus, Bagerstræde 9, 2.

Rie Mørck og Tim Eriksen, Bagerstræde 9, 3.

Anna og Povl E. Overgaard, Bagerstræde 9, 4.



## **Svar til: 2018-0238144 af: Claus Gybeck Bendstrup**

APPLICATION DATE

2. december 2019

SVARNUMMER

9

INDSENDT AF

Claus Gybeck Bendstrup

VIRKSOMHED / ORGANISATION

HOFOR / Frederiksberg Forsyning

BY

København S

POSTNR.

2300

ADRESSE

Ørestads Boulevard 35

HØRINGSSVAR

Høringssvar vedlagt.

MATERIALE:

hofor\_kal\_vvm\_hoeringssvar.pdf



## Notat

Dato: 02.12.2019  
Opgave: Høringssvar KAL VVM-tilladelse  
Afsender: HOFOR og Frederiksberg Forsyning  
Modtager: Københavns Kommune, Frederiksberg  
Kommune og Trafik-, Bygge- og  
Boligstyrelsen

Projekt- & Byggeledelse  
Miljøsektionen  
Claus Gybeck Bendstrup  
**Direkte tlf.** 2795 4209  
**E-mail** cgbe@hofor.dk

## Høringssvar: Udkast til VVM-tilladelse for Kalvebod Brygge Skybrudstunnel

Hermed fremsendes HOFORs og Frederiksberg Forsynings høringssvar til myndighedernes udkast til VVM-tilladelse (§25-tilladelse efter Miljøvurderingsloven). HOFOR og Frederiksberg Forsyning er bygherre i det pågældende projekt.

### Generelle kommentarer

I den udarbejdede Miljøkonsekvensrapport for Kalvebod Skybrudstunnel, som ligeledes er en del af høringen, redegør HOFOR/Frederiksberg Forsyning for, at projektet ikke vil medføre væsentlige miljøpåvirkninger som følge af anlægsarbejdet med etablering af skybrudstunnel og pumpestation samt i den efterfølgende driftsfase for det samlede anlæg.

Allerede i planlægning og design af projektet, valg af anlægs- og arbejdsmetoder mv. er der foretaget en række ændringer, som har medført, at potentielle væsentlige miljøpåvirkninger er blevet reduceret eller helt afværget. Endvidere er der i de konkrete undersøgelser af de mest kritiske miljøpåvirkninger allerede planlagt en række afværgeforanstaltninger, som er en forudsætning for, at en given miljøpåvirkning ikke bliver væsentlig. Fx er det forudsat i støjberegningerne i rapporten, at der opsættes et 4 meter højt byggepladshegn med støjdæmpende effekt omkring alle 3 byggepladser i projektet.

Af "Vejledning til lov om miljøvurdering af planer og programmer og af konkrete projekter" (som pt er i udkast), afsnit 13.2 fremgår følgende:

*"Efter miljøvurderingslovens § 28, stk. 1, skal myndigheden stille vilkår i tilladelsen, såfremt projektet vil have væsentlige skadelige virkninger på miljøet. Vilkårene vedrører foranstaltningerne, der påtænkes truffet for at undgå, forebygge eller begrænse og om muligt modvirke/neutralisere de væsentlige skadelige indvirkninger på miljøet."*

Det er således bygherres opfattelse, at VVM-tilladelsen reelt ikke bør have vilkår, da tilladelsen i sig selv sikrer, at det ansøgte projekt inkl. de forudsatte afværgeforanstaltninger efter bygherres vurdering ikke medfører væsentlige miljøpåvirkninger.

### **Uddybende bemærkninger til de specifikke vilkår**

Ud over de generelle bemærkninger ovenfor har HOFOR/Frederiksberg Forsyning følgende vilkårsspecifikke bemærkninger:

#### Vilkår 1

*At anlæg og drift sker inden for de fysiske og miljømæssige rammer, som angives i Miljøkonsekvensrapporten for Kalvebod Brygge Skybrudstunnel med de afværgetiltag, der er indbygget i projektet.*

HOFOR og Frederiksberg Forsyning er af den opfattelse at VVM-tilladelsen gives ud fra de forudsætninger og implementerede afværgeforanstaltninger, der er anført i Miljøkonsekvensrapporten. Såfremt der sker væsentlig projektændringer i forhold til det ansøgte, som er beskrevet i Miljøkonsekvensrapporten, og det medfører risiko for væsentlige miljøpåvirkninger, vil det umiddelbart være i strid med VVM-tilladelsen, også uden vilkår 1, og derfor formentlig kræve en fornyet miljøvurderingsproces fx ved en screening.

Derfor synes vilkår 1 umiddelbart overflødig og kan udelades af tilladelsen.

#### Vilkår 2 (vibrationer)

*At der ved overskridelse af nedenstående grænseværdier for korterevarende bygningsskadelige vibrationer sker ændring af arbejdsmetoder fx ændring af faldlodshøjde, skift mellem ramning, vibrering eller silent piling eller anvendelse af forboring, så vibrationspåvirkningerne reduceres under grænseværdien. (figur udeladt)*

Vilkåret indeholder krav til korterevarende, bygningsskadelige vibrationer. I figuren til dette vilkår, som kommer fra Miljøkonsekvensrapporten, angives de vejledende grænseværdier herfor, samt hvorledes bygherre skal forholde sig ved evt. overskridelser. Vilkårsteksten er enslydende med de afværgeforanstaltninger, som er beskrevet i Miljøkonsekvensrapporten.

Der er dog ingen vilkår om, hvor og hvornår, der skal foretages målinger på de korterevarende bygningsskadelige vibrationer, hvorfor det kan blive svært for myndighederne at vurdere, hvorvidt vilkåret er overholdt. Bygherre har dog i Miljøkonsekvensrapporten redegjort for omfanget af planlagte vibrationsmålinger.

Efter bygherres vurdering er de nævnte krav til bygningsskadelig vibrationer allerede omfattet af VVM-tilladelsen, da de er indarbejdet som væsentlige forudsætninger for projektet og beskrevet i Miljøkonsekvensrapporten.

Vilkåret bør derfor udelades.

Såfremt vilkåret fastholdes, bør der indsættes et nyt vilkår, som præciserer, hvordan vilkåret dokumenteres overholdt.

#### Vilkår 3 (støj)

*At der inden støjende anlægsarbejder etableres et 4 m højt støjdæmpende byggepladshegn omkring byggepladserne.*

Efter bygherres vurdering er det nævnte krav til støjdæmpende byggepladshegn allerede omfattet af VVM-tilladelsen, da det er indarbejdet som væsentlig forudsætning for projektet og beskrevet i Miljøkonsekvensrapporten.

Endvidere vil støjforholdene i hele projektet efterfølgende blive detailreguleret med påbud efter Miljøbeskyttelseslovens §42 og/eller forskrifter for bygge- og anlægsarbejder.

Vilkåret bør derfor udelades.

Fastholdes vilkåret bør det suppleres med en konkret begrundelse jf. forvaltningsloven.

#### Vilkår 4 (luftforurening)

*At luftemissioner fra opbevaring af jord/tunnelmuck overholder B-værdien for Benzen i skel (figur udeladt).*

Vilkåret indeholder krav til en immissionskoncentration (B-værdien) i skel. I figuren til dette vilkår, som kommer fra Miljøkonsekvensrapporten, er B-værdien omregnet til en minimumsafstand (15m) til nærmeste bygning, hvorved B-værdien kan overholdes. Idet en af de nærmeste bygninger ligger på samme matrikel (inden for samme skel) som byggepladsen, vil vilkåret med krav om overholdelse i skel reelt være en lempelse ift. til de påtænkte foranstaltninger i Miljøkonsekvensrapporten, fordi opbevaringen af muck jf. vilkåret reelt kan foregå lige op og ned af bygningen på samme matrikel, og derfor medføre større risiko for påvirkning af menneskene i bygningen.

Som beskrevet ovenfor er afstandskravet på 15 meter, efter bygherres vurdering, allerede omfattet af VVM-tilladelsen, som en forudsætning for projektet beskrevet i Miljøkonsekvensrapporten. Såfremt placeringen bliver tættere end 15 meter på bygninger fx på grund af udfordringer med indretning af byggepladsen, er der også beskrevet afværgeforanstaltninger hertil.

Efter bygherres vurdering er det nævnte krav til luftemissioner fra muck allerede omfattet af VVM-tilladelsen, da det er indarbejdet som væsentlig forudsætning for projektet og beskrevet i Miljøkonsekvensrapporten.

Vilkåret bør derfor udelades.

Såfremt myndighederne ønsker at bevare vilkåret, bør det omformuleres.

02.12.2019/cgbe

## **Svar til: 2018-0238144 af: Ole Damsgaard**

APPLICATION DATE

2. december 2019

SVARNUMMER

8

INDSENDT AF

Ole Damsgaard

VIRKSOMHED / ORGANISATION

Danmarks Naturfredningsforening

BY

København Ø

POSTNR.

2100

ADRESSE

H.c. Lumbyes Gade 6

HØRINGSSVAR

Danmarks Naturfredningsforening finder, at miljøkonsekvensrapporten for Kalvebod Skybruds-tunnel er mangelfuld på specielt to punkter. Begge vedrører selve anlægsfasen: Manglende vurdering af mulig påvirkning af flora og fauna, og manglende vurdering af mulig påvirkning af vandstanden i Skt. Jørgens Sø. Uddybes i det vedhæftede dokument

MATERIALE:

kalvebod\_skybrud\_dn\_bemaerkninger.pdf

**DN København**

Formand: Ole Damsgaard, H.C. Lumbyes Gade 6, 2100 København Ø  
Telefon: 50515880, koebenhavn@dn.dk:



Dato: 2. december 2019

København Kommune  
Vand og VVM  
Njalsgade 13  
2300 København S

### **Miljøkonsekvensrapport for Kalvebod Brygge Skybrudstunnel**

Danmarks Naturfredningsforening finder, at miljøkonsekvensrapporten for Kalvebod Skybrudstunnel er mangelfuld på specielt to punkter. Begge vedrører selve anlægsfasen: Manglende vurdering af mulig påvirkning af flora og fauna, og manglende vurdering af mulig påvirkning af vandstanden i Skt. Jørgens Sø. Dette uddybes nedenfor:

#### Fravalg af vurdering af mulig påvirkning af flora og fauna

I afsnit 3.1.1 nævnes, at emnet biodiversitet på forhånd fravælges i miljøvurderingen idet man mener at kunne afvise, at projektet under anlæg og drift vil medføre væsentlige påvirkninger af flora og fauna. Afvisningen begrundes ikke og DN er ikke enig i vurderingen.

Byggepladsen ved Skt. Jørgens Sø grænser umiddelbart op til den fredede sø. Søen, som er en dybvandssø, har et rigt dyre- og planteliv, og der er registreret mindst en rødlistet art i søen (flodkrebs). Søen er karakteristisk ved at have en meget lille udskiftning af vand og det stillestående vand betyder, at søen temperaturmæssigt er delt i flere lag, som hver har sit karakteristiske dyre- og planteliv. Søen er derfor ikke kun sårbar i forhold til forurening med næringsstoffer, sedimenter eller miljøfremmede stoffer, men også sårbar i forhold til hurtige vandspejlsændringer, som vil kunne ødelægge eller forstyrre søens opdeling i lag.

Det kan videre efter DNS opfattelse heller ikke på forhånd udelukkes at byggepladsen, med hensyn til støj, vibrationer og lysforurening, vil have en væsentlig påvirkning af søens fugleliv. Ligeledes kan det heller ikke på forhånd udelukkes, at byggepladsen kan have en påvirkning i forhold til flagermus og deres fouragering over søen.

Miljørapporten bør efter DNS opfattelse derfor suppleres med en specifik vurdering af Skt. Jørgens Sø byggeplads mulige påvirkning af flora og fauna inden den endelige VVM tilladelse gives af kommunen, se endvidere afsnittet nedenfor om grundvand.

Endeligt skal det bemærkes at afgrænsningen af byggepladsen (f. eks. side 51) ved Skt. Jørgens Sø er placeret meget tæt på 5 – 6 af træerne omkring søen. Specielt er to træer ved opgangen til Svineryggen fra Vodroffvej i risikozonen for varige skader i og med at hegn og kontor containere er placeret mindre end ti meter fra stammerne. Ligeledes placeres et elskab tæt ved de samme træer ved anlæg af skakt efter at tunneleringen er afsluttet.

#### Overfladevand og vandkvalitet

Af kapitel 15 fremgår, at man samlet vurderer at driften af Kalvebod Skybrudstunnel ikke vil forværre havnens tilstand som vandområde eller hindre målopfyldelse i forhold til målsætningerne i vandområdeplanen for vandområdet "København Havn". Dette er baseret på, at man forventer den samme mængde regn- og kloakvand vil blive udledt i havnen som under de nu-

værende forhold, og at mængden af næringsstoffer og miljøfarlige stoffer ved en 10-årshændelse endda vil blive reduceret med op til 9%.

Disse vurderinger bygger på, at der også i fremtiden kan opretholdes samme gode gennemstrømning i Havnen som i dag. Imidlertid tager man her ikke højde for, at anlæg af Lynetteholm må forventes at give en dårligere gennemstrømning i Havnen end i dag, fordi Lynetteholm kommer til at afspærre en del af havneindløbet mod Øresund og skal fungere som højvandsikring. Endvidere tages der ikke højde for, at klimaændringerne vil medføre større nedbørmængder og mere voldsomme hændelser end man kender i dag.

Under de kumulative effekter savnes derfor en vurdering af, hvordan driften skybrudstunnelen vil påvirke havnens vandkvalitet under dårligere gennemstrømningsforhold og større nedbørmængder end vi kender i dag.

#### Grundvand og drikkevand

I miljøvurderingens kapitel 16 er vurderet, hvordan grundvandshåndtering i forbindelse med anlægsarbejder potentielt kan påvirke fundering af eksisterende bygninger, vandindvinding eller sprede eksisterende grundvandsforurening.

Imidlertid rummer rapporten ingen vurdering af, hvordan en grundvandssænkning på 0,5 m under udgravningsniveau på byggepladsen ved Skt. Jørgens Sø kan påvirke vandspejlet i søen. Det vurderes heller ikke hvilke afværgeforanstaltninger, som vil være nødvendige, hvis for eksempel ler-membranen omkring søen tørrer ud og sprækker, så søens vandspejl begynder at synke.

DN skal derfor opfordre til, at miljøvurderingen suppleres med en vurdering af den mulige påvirkning af vandspejlet i Skt. Jørgens Sø, når grundvandsspejlet i byggeskakten ganske tæt ved Svineryggen sænkes til 15 – 20 m under terræn.

Ud over denne vurdering bør der, uanset udfaldet og de mulige afværgeforanstaltninger, som foreslås etableret, iværksættes et overvågningsprogram for søen, som omfatter vandstand, temperaturforhold, vandkvalitet mv. Dette program bør igangsættes allerede et år før anlægsarbejdets start for at etablere tilstrækkelige reference data under selve byggeprocessen.

Med venlig hilsen

Ole Damsgaard,  
Formand for DN København

Niels Hartung Nielsen  
Formand for DN Frederiksberg



## **Svar til: 2018-0238144 af: Merete Pedersen**

APPLICATION DATE

2. december 2019

SVARNUMMER

7

INDSENDT AF

Merete Pedersen

VIRKSOMHED / ORGANISATION

Bestyrelsen Prangerhuset (Halmtorvet 26-30, Gasværksvej 35)

BY

København K

POSTNR.

1700

ADRESSE

Halmtorvet 28, 2.tv.

HØRINGSSVAR

Vedr. retablering af Halmtorvet efter afvikling af byggeplads

Der er på grund af oprettelsen af H17 stort behov for at se på udearealerne på Halmtorvet, og da byggepladsområdet mellem Gasværksvej og næsten hen til Viktoriagade skal retableres efter at byggepladsen bliver nedlagt, er det oplagt at se på, om det er muligt at lave et mere brugbart og trygt rekreativt område, og så vi kan få mindre narkosalg og urinering, og så det igen bliver muligt for os at bruge området.

Vi foreslår derfor, at der i god tid inden udgravningerne er færdige lægges en plan for retablering af området, hvor beboere, brugere fra H17, restauratører, bl.a. H15 og BioMio, samt Mændenes hjem, som driver H17, inddrages.

Med venlig hilsen

Bestyrelsen, Prangerhuset

## **Svar til: 2018-0238144 af: Vanessa Selandia og Thorben Nielsen**

APPLICATION DATE

1. december 2019

SVARNUMMER

6

INDSENDT AF

Vanessa Selandia og Thorben Nielsen

VIRKSOMHED / ORGANISATION

Pauseriet

BY

Frederiksberg

POSTNR.

1900

ADRESSE

Vodroffsvej 2A

HØRINGSSVAR

Høringssvar fra Pauseriet.

MATERIALE:

indsigelse\_skybrudsprojekt\_pauseriet\_vodroffsvej.pdf

1. December 2019

## INDSIGELSE

### Angående skybrudsprojektet fra Vodroffsvej til Kalvebodbrygge

Vi har stor forståelse for, at det er nødvendigt at sikre området mod oversvømmede kældre i fremtiden, ved at etablere en skybrudstunnel.

Men, som aller nærmeste naboer, er vi meget bekymrede over projektets placering.

1. Udgravningen og piloteringen kommer til at være meget tæt op af den fredede bygning af Kay Fisker på Vodroffsvej 2, og vi frygter at den vil tage skade af vibrationerne. Larmen vil også have stor påvirkning i en bygning hvor alle bor med enkeltglasvinduer på grund af fredningen.
2. Vi er meget bekymrede for forretningslivet i starten af gaden. Vi har en café på hjørnet som vi nu har brugt tre år på at køre op, med investeringer, istandsættelse og utallige arbejdstimer, for at skabe det sted det er i dag, et rart sted at komme, der også er ved at være økonomisk bæredygtigt. En meget stor del af vores omsætning kommer fra, at man kan sidde på vores pladser udenfor i solen og nyde sin kaffe og mad i fred og ro, at man kan se os fra Gl. Kongevej og at man kan købe sin kaffe med til en gåtur om søerne. Med projektets foreslåede placering, kommer vi til at miste alt dette. Plankeværket der kommer tæt på os, kommer til at gøre os helt usynlige. Trappen op til søen vil ikke længere være tilgængelig, og derved vil færre komme forbi os og købe kaffe med til gåturen. Og ikke mindst larmen vil gøre det ulideligt at sidde udenfor og nyde noget som helst på vores udeserveringpladser. Måske gælder dette endda også vores siddepladser indenfor.

Man kan måske forvente, på et eller andet tidspunkt, at blive påvirket i nogle uger ved normalt vejarbejde eller en facaderenovering. Men dette skybrudstunnelprojekt kommer til at vare i flere år, og vi frygter at vi kommer til at dø helt økonomisk på grund af det. At alt hvad vi har investeret af tid og penge vil være tabt. Og vi forventer at der kompenseres for dette.

Vi foreslår at I rykker placeringen af det store hul over på den anden side af vejen, over på den anden parkeringsplads foran Codanbygningen. Der er meget mere plads, og retningen for tunnelen mod Kalvebodbrygge under Det Ny Teater og Gasværksvej vil stadig være mulig. Derved vil I genere mindre, i forhold til larm, vibrationer, adgang til og fra søen og synlighed af forretningerne i starten af gaden. Og hvis det ikke er muligt at placere det derover, så i det mindste at rykke hullet tættere ud mod Gl. Kongevej og længere væk fra vores bygning.

Vi foreslår at adgangen til trappen op til søen stadig bevares og at plankeværket dels laves af plexiglas, så vi ikke mister lyset, men til gengæld får et vindue hvor folk kan følge med i skybrudsprojektet.

Vi ser frem til skybrudssikring, dog er vi meget bekymrede over placeringen og for vores bygning og forretnings overlevelse.

Venlig hilsen

Thorben Nielsen og Vanessa Selandia  
Pauseriet  
Vodroffsvej 2A  
1900 Frederiksberg

## **Svar til: 2018-0238144 af: Steen Egeberg**

APPLICATION DATE

30. november 2019

SVARNUMMER

5

INDSENDT AF

Steen Egeberg

VIRKSOMHED / ORGANISATION

Bestyrelsen Prangerhuset (Halmtorvet 26-30, Gasværksvej 35)

BY

København V

POSTNR.

1700

ADRESSE

Halmtorvet 30, 1. tv.

HØRINGSSVAR

Høringssvar vedr. opgravning af Gasværksvej til forbindelsen fra Istedgade til tunnelskakt (vedlagt)

MATERIALE:

skybrudstunnel\_kalvebod\_brygge\_hoeringssvar.pdf

## Skybrudstunnel Kalvebod Brygge høringsvar

### Yderligere opgravning Gasværksvej vs. renovation.

Halmtorvet 30. november 2019

På møde med Niras projektledere blev vi for første gang informeret om, at der også skal anlægges en regnvandstunnel på Gasværksvej fra Istedgade til tunnelskakt på Halmtorvet.

Dette blev ikke omtalt på borgermøderne, og fremgår ikke af miljøkonsekvensrapporten, på trods af at formål er at lede regnvand fra hovedledning på Istedgade ned i skybrudstunnel.

Det opleves som om dele af projektet søges holdt hemmeligt – ”salami-metoden”?

Det skal angiveligt ske som en ca. 2 meter bred opgravning, altså det meste af bil-kørebanen på Gasværksvej.

Her skal der i så fald tages hensyn til renovation i hele Skomagerkarréen – Gasværksvej-Istedgade-Viktoriagade-Halmtorvet.

Ca. halvdelen af hele renovationen til karréen sker via Gasværksvej:

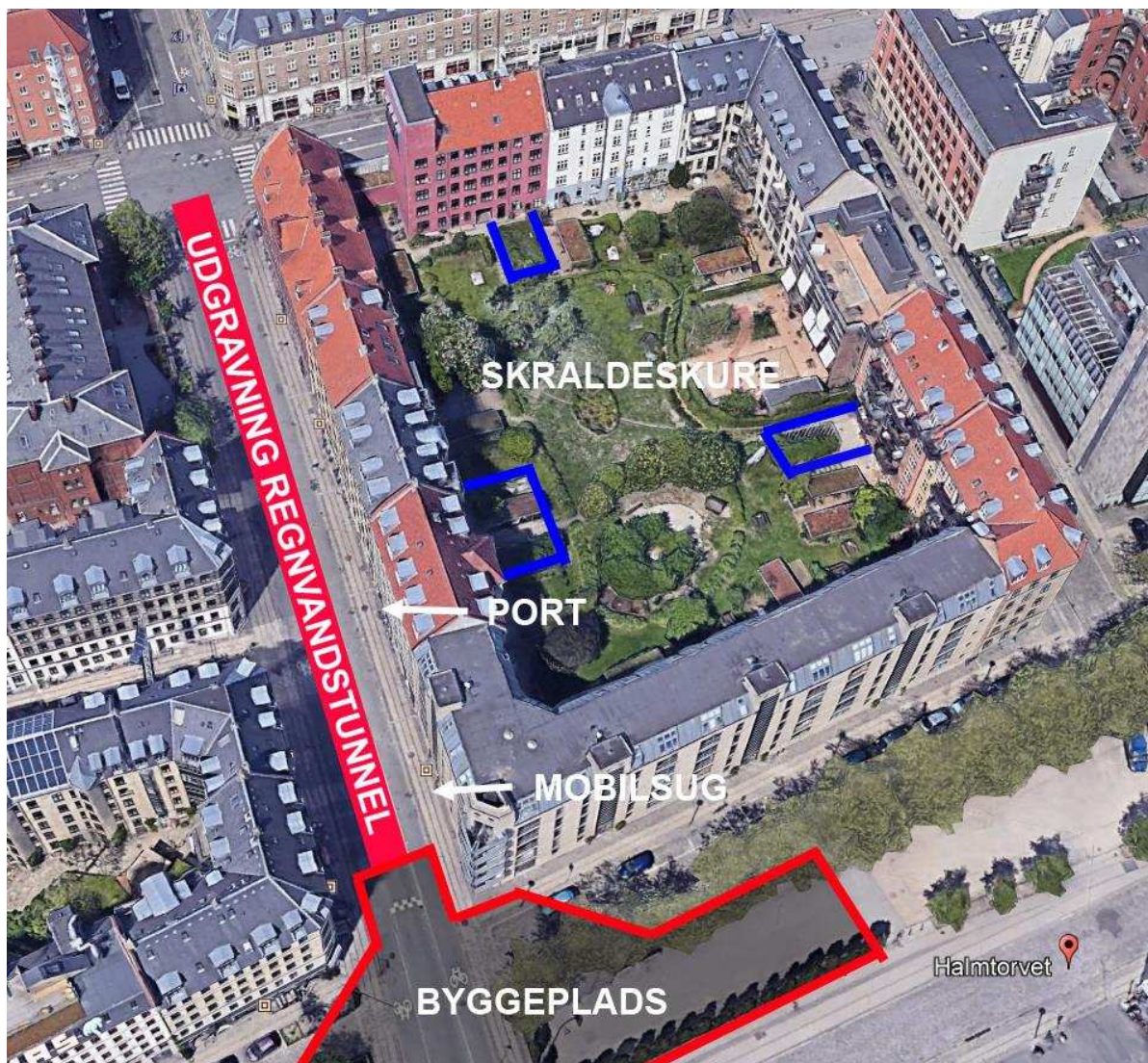
- 1. Renovation fra skraldeskure og hele karréens storskrald gennem port Gasværksvej 31**
- 2. Renovation restaffald mobilslug for Prangerhuset (Halmtorvet 26-30, Gasværksvej 35) med tilslutning på fortov Gasværksvej 35.**

Der er kun køreunderlag (fliser/asfalt) i gården fra skure til porte (mærket med BLÅT på tegning) – resten af gården er grus eller græs – så containere kan ikke køres til anden port.

Der er ikke plads i gården til at etablere ekstra container plads ved andre porte end Gasværksvej 31 – ligesom storskraldskur ikke kan flyttes uden store omkostninger.

**Der skal derfor sikres adgang for renovationskøretøjer til Gasværksvej 31 og 35 i byggeperioden.**

Steen Egeberg  
Bestyrelsen Prangerhuset (Halmtorvet 26-30, Gasværksvej 35)  
Halmtorvet 30, 1. tv.  
1700 København V  
Tel 21916965



Skitse renovation Skomagerkarreén Gasværksvej

# **Svar til: 2018-0238144 af: Rasmus Kjeldahl**

APPLICATION DATE

30. november 2019

SVARNUMMER

4

INDSENDT AF

Rasmus Kjeldahl

VIRKSOMHED / ORGANISATION

Ejerforeningen Gammel Kongevej 27

BY

København V

POSTNR.

1610

ADRESSE

Gammel Kongevej, 27

HØRINGSSVAR

Vedr. Kalvebod brygge skybrudstunnel - Sagsnummer: 2018-0238144

Høringssvar fra ejendommene Gammel Kongevej 25 og 27

- på vegne af ca 80 beboere fordelt på 20 beboelseslejligheder og 3 erhvervslejligheder.
- Fokus på byggeplads ved Skt Jørgens sø

Vi skal hermed på vegne af bestyrelsen for ejendommene Gammel Kongevej 25 og 27 afgive høringssvar i forhold til miljøkonsekvenserne af ovennævnte projekt. Idet langt hovedparten af de forventede påvirkninger stammer fra anlægsfasen er der i svaret særlig fokus på denne.

Generelle betragtninger

-koordination

Vi har generelt en stor bekymring for manglende koordinering med Skt Jørgens Sø projektet og vil opfordre til at disse projekter samtænkes allerede nu. F.eks vil der i tilfælde af det foretrukne scenarie 3 for Skt Jørgens sø skulle etableres tilslutningsværker til Kalvebodstunellen. Dette er ikke afspejlet i den nuværende projektplan og der er derfor stor risiko for, at der efterfølgende skal opstartes nye arbejder. For at reducere den samlede miljøpåvirkning bør beslutninger, projektering og gennemførelse for de to projekter samordnes langt bedre. Givet det lange tidsperspektiv i Skybrudsplanen bør en evt resulterende forsinkelse være at betragte som et mindre problem - Økonomisk set bør en samordning også give besparelser

-Overordnet udførelse

Det bør undersøges om man kan udføre projektet udelukkende med tunnelboring fra Kalvebod brygge projektet. Fordelene ved dette ville være store og bør undersøges reelt.

- Skønnes at ville medføre mindsket behov for byggepladsanlæg på såvel Halmtorvet som ved Skt



Jørgens sø - Vil i betydelig grad reducere støj og vibrationspåvirkninger og negativ påvirkning af omgivelserne i øvrigt

- Ville gøre det muligt at sejle alt det udborede jord direkte til opfyldning ved Lynetteholmen - derved ville en hel del lastbilstrafik og CO2-udledninger blive sparet. - Behovet for en større byggeplads ved Kalvebod brygge kan let imødekommes og vil genere langt færre beboere og erhvervsliv end det foreslåede projekt.

-Støj og luftforurening

Københavns Kommune har nyligt vedtaget en plan om at reducere CO2 udledningerne mv fra anlægsarbejder. Dette ses på ingen måde afspejlet i projektet, der er helt traditionelt udført. Skal Københavns Kommune leve op til egne målsætninger er projektet her en oplagt lejlighed til at komme i gang -ikke mindst når det netop er for at afbøde klimaforandringerne af projektet gennemføres.

Der kan peges på følgende muligheder for forbedringer

- Skærpe normen for lastbilers og andre entreprenørmaskiners udledning. Der stilles kun krav om Euro 4 hvilket ikke er ambitiøst. Der vil hermed kunne anvendes forholdsvis gamle lastvogne hvilket generelt øger både udledninger og støj. - Krav om anvendelse af elektrisk materiel i stedet for dieseldrevet. Der kan her f.eks peges på kranen, der skal hejse tunnelmuck op om natten bør være elektrisk, ligesom også presseværket til at indføre tunnelringe bør være det.

- Der bør ikke bores om natten bortset fra den kritiske strækning under Det nye Teater - Det vil i høj grad mindske beboerstøjgener at der ikke skal ske servicering af boremaskine og optagning af tunnelmuck om natten. En forlængelse af anlægsperioden er langt at foretrække.

Klimabelastning

Det bemærkes med en vis forundring. - ikke mindst givet baggrunden for projektet - at der ikke gøres rede for hvordan klimabelastningen ved selve projektet kan minimeres. Dette er ellers en målsætning for Københavns Kommune bl.a fremhævet af Overborgmesteren på den nylige C40 konference i København. En reduktion af klimabelastningen kunne blandt andet søges opnået gennem klimavenlige arbejdsmetoder (transport, elektriske materiel i videst muligt omfang) samt anvendelse af klimavenlig beton. -Økonomisk compensation i modsætning til metroprojektet forudses ikke økonomisk compensation til særlig udsatte naboer under den givne anlægsbestemmelse. Dette er uacceptabelt da projektets længde og gener vil påvirke et mindre antal erhvervsdrivende i betydelig grad. Det er ikke rimeligt at de alene skal bære byrden for kollektivets behov.

- Der bør derfor på grundlag af en konkret vurdering kunne tilbydes erstatning. For ejendommen Gammel Kongevej 27 kan forudses betydelige gener for butik i gadeplan samt for restaurant der er afhængig af udeservering.

- Der er pt også erhvervsaktivitet på Gammel Kongevej 27 2 th hvor der arbejdes med coaching og teamudvikling. Dette vil også være umuligt i projektets mest støjende faser og der bør tilbydes erstatning for at afløfte udgifter til leje af alternative lokaler i perioden.

Specifikke bemærkninger -Støj Vi er uenige i at de beregnede støjbelastninger kan klassificeres som moderate - De er ifølge vores opfattelse væsentlige. Der er i modelberegninger angivet støjniveauer på 80-85 DB målt på facaden på ejendommen Gammel kongevej 27 i en periode på samlet set 30 uger. Der er også en periode på 90 dage med støjende arbejder om natten og det skal her bemærkes at hovedparten af lejlighederne har soverum som vender mod byggepladsen.

For at afbøde og reducere konsekvenserne af dette foreslår vi følgende

- At bygherren opsætter støjmålingsudstyr på facaden af Gammel Kongevej 27 (2.sal højde) så det løbende kan dokumenteres om reglerne overholdes af entreprenøren. - Udpege en kontaktperson for dialog omkring støj - Reducere støjniveauet gennem stærkt øget anvendelse af elektrisk udstyr og elimination af tomgang for dieseldrevet udstyr og lastbiler. - Varsle særligt støjende arbejder mindst en uge i forvejen aht planlægning af aktiviteter hos beboere og erhverv - Indskrænke den støjende



del af byggeperioden til kl 8-16 hverdage

-Vibrationer

Vi mener der er betydelig risiko for at vibrationer og ændrede grundvandsforhold fører til sætninger og revner i ejendommen -som er bevaringsværdig. Der har indenfor de seneste fire år været ofret betydelige summer på ejendomsrenovering, herunder udbedring af sætningsskader og opretning af facaden både i nr 25 og nr 27 og der er i nr 27 planlagt udskiftning af tag i 2020.

Særligt bemærkes at ejendommen nr. 25 er opført så langt tilbage som i 1868 og derved er den næstældste etageejendom langs søerne.

Vi ønsker derfor

- at bygherren for begge ejendomme sikrer meget nøje uvildig opmåling og fotodokumentation af facader både udenfor og indenfor i de enkelte lejligheder på alle etager, i opgang og i kælder.

Herunder må der ske en indvendige fastlæggelse af de tidligere opståede sætninger, som har været uoprettelige, så vi kan sammenligne med evt. nye skader.

- I den forbindelse skal også medtages de i gården (nr 25) beliggende huse. Det drejer sig om et østligt tre etages muret hus og et to etages bindingsværkshus. Disse to ejendomme udgøres af ejerlejlighed 12 i Ejerforeningen.

- Denne dokumentation bør stilles til rådighed i kopi for ejendommens bestyrelse og beboere.

- At der opsættes vibrationsmåler, som kan aflæses af ejendommens beboere i den relevante anlægsperiode. - At bygherren dækker sagsomkostninger i forbindelse med tvister om genopretning.

På vegne af beboere og erhverv i Ejerforeningerne Gammel kongevej 25 og 27

Dato

Rasmus Kjeldahl Torsten Johnsen

Formand GK 27 Formand GK 25

MATERIALE:

kalvebodskybrudtunnel.pdf

28.11 -2019

Vedr. Kalvebod brygge skybrudstunnel -

Sagsnummer: 2018-0238144

### Høringssvar fra ejendommene Gammel Kongevej 25 og 27

- på vegne af ca 80 beboere fordelt på 20 beboelseslejligheder og 3 erhvervslejligheder.
- Fokus på byggeplads ved Skt Jørgens sø

Vi skal hermed på vegne af bestyrelsen for ejendommene Gammel Kongevej 25 og 27 afgive høringssvar i forhold til miljøkonsekvenserne af ovennævnte projekt. Idet langt hovedparten af de forventede påvirkninger stammer fra anlægsfasen er der i svaret særlig fokus på denne.

#### Generelle betragtninger

##### **-koordination**

Vi har generelt en stor bekymring for manglende koordinering med Skt Jørgens Sø projektet og vil opfordre til at disse projekter samtænkes allerede nu. F.eks vil der i tilfælde af det foretrukne scenarie 3 for Skt Jørgens sø skulle etableres tilslutningsværker til Kalvebodstunellen. Dette er ikke afspejlet i den nuværende projektplan og der er derfor stor risiko for, at der efterfølgende skal opstartes nye arbejder. For at reducere den samlede miljøpåvirkning bør beslutninger, projektering og gennemførelse for de to projekter samordnes langt bedre. Givet det lange tidsperspektiv i Skybrudsplanen bør en evt resulterende forsinkelse være at betragte som et mindre problem - Økonomisk set bør en samordning også give besparelser

##### **-Overordnet udførelse**

Det bør undersøges om man kan udføre projektet udelukkende med tunnelboring fra Kalvebod brygge projektet. Fordelene ved dette ville være store og bør undersøges reelt.

- Skønnes at ville medføre mindsket behov for byggepladsanlæg på såvel Halmtorvet som ved Skt Jørgens sø
- Vil i betydelig grad reducere støj og vibrationspåvirkninger og negativ påvirkning af omgivelserne i øvrigt

- Ville gøre det muligt at sejle alt det udborede jord direkte til opfyldning ved Lynetteholmen – derved ville en hel del lastbilstrafik og CO2-udledninger blive sparet.
- Behovet for en større byggeplads ved Kalvebod brygge kan let imødekommes og vil genere langt færre beboere og erhvervsliv end det foreslåede projekt.

### **-Støj og luftforurening**

Københavns Kommune har nyligt vedtaget en plan om at reducere CO2 udledningerne mv fra anlægsarbejder. Dette ses på ingen måde afspejlet i projektet, der er helt traditionelt udført. Skal Københavns Kommune leve op til egne målsætninger er projektet her en oplagt lejlighed til at komme i gang -ikke mindst når det netop er for at afbøde klimaforandringerne af projektet gennemføres.

Der kan peges på følgende muligheder for forbedringer

- Skærpe normen for lastbilers og andre entreprenørmaskiners udledning. Der stilles kun krav om Euro 4 hvilket ikke er ambitiøst. Der vil hermed kunne anvendes forholdsvis gamle lastvogne hvilket generelt øger både udledninger og støj.
- Krav om anvendelse af elektrisk materiel i stedet for dieseldrevet. Der kan her f.eks peges på kranen, der skal hejse tunnelmuck op om natten bør være elektrisk, ligesom også presseværket til at indføre tunnelringe bør være det.
- Der bør ikke bores om natten bortset fra den kritiske strækning under Det nye Teater - Det vil i høj grad mindske beboerstøjgener at der ikke skal ske servicering af boremaskine og optagning af tunnelmuck om natten. En forlængelse af anlægsperioden er langt at foretrække.

### **Klimabelastning**

Det bemærkes med en vis forundring. - ikke mindst givet baggrunden for projektet - at der ikke gøres rede for hvordan klimabelastningen ved selve projektet kan minimeres. Dette er ellers en målsætning for Københavns Kommune bl.a fremhævet af Overborgmesteren på den nylige C40 konference i København. En reduktion af klimabelastningen kunne blandt andet søges opnået gennem klimavenlige arbejdsmetoder (transport, elektriske materiel i videst muligt omfang) samt anvendelse af klimavenlig beton.

### **-Økonomisk kompensation**

I modsætning til metroprojektet forudses ikke økonomisk kompensation til særlig udsatte naboer under den givne anlægsbestemmelse. Dette er uacceptabelt da projektets længde og gener vil påvirke et mindre antal erhvervsdrivende i betydelig grad. Det er ikke rimeligt at de alene skal bære byrden for kollektivets behov.

- Der bør derfor på grundlag af en konkret vurdering kunne tilbydes erstatning. For ejendommen Gammel Kongevej 27 kan forudses betydelige gener for butik i gadeplan samt for restaurant der er afhængig af udeservering.
- Der er pt også erhvervsaktivitet på Gammel Kongevej 27 2 th hvor der arbejdes med coaching og teamudvikling. Dette vil også være umuligt i projektets mest støjende faser og der bør tilbydes erstatning for at afløfte udgifter til leje af alternative lokaler i perioden.

### Specifikke bemærkninger

#### **-Støj**

Vi er uenige i at de beregnede støjbelastninger kan klassificeres som moderate - De er ifølge vores opfattelse væsentlige. Der er i modelberegninger angivet støjniveauer på 80-85 DB målt på facaden på ejendommen Gammel kongevej 27 i en periode på samlet set 30 uger. Der er også en periode på 90 dage med støjende arbejder om natten og det skal her bemærkes at hovedparten af lejlighederne har soverum som vender mod byggepladsen.

For at afbøde og reducere konsekvenserne af dette foreslår vi følgende

- At bygherren opsætter støjmålingsudstyr på facaden af Gammel Kongevej 27 (2.sal højde) så det løbende kan dokumenteres om reglerne overholdes af entreprenøren.
- Udpege en kontaktperson for dialog omkring støj
- Reducere støjniveauet gennem stærkt øget anvendelse af elektrisk udstyr og elimination af tomgang for dieseldrevet udstyr og lastbiler.
- Varsle særligt støjende arbejder mindst en uge i forvejen aht planlægning af aktiviteter hos beboere og erhverv
- Indskrænke den støjende del af byggeperioden til kl 8-16 hverdage

#### **-Vibrationer**

Vi mener der er betydelig risiko for at vibrationer og ændrede grundvandsforhold fører til sætninger og revner i ejendommen -som er bevaringsværdig. Der har indenfor de seneste fire år været ofret betydelige summer på ejendomsrenovering, herunder udbedring af sætningsskader og opretning af facaden både i nr 25 og nr 27 og der er i nr 27 planlagt udskiftning af tag i 2020.

Særligt bemærkes at ejendommen nr. 25 er opført så langt tilbage som i 1868 og derved er den næstældste etageejendom langs søerne.

Vi ønsker derfor

- at bygherren for begge ejendomme sikrer meget nøje uvildig opmåling og fotodokumentation af facader både udenfor og indenfor i de enkelte lejligheder på alle etager, i opgang og i kælder. Herunder må der ske en indvendige fastlæggelse af de tidligere opståede sætninger, som har været uoprettelige, så vi kan sammenligne med evt. nye skader.
- I den forbindelse skal også medtages de i gården (nr 25) beliggende huse. Det drejer sig om et østligt tre etages muret hus og et to etages bindingsværkshus. Disse to ejendomme udgøres af ejerlejlighed 12 i Ejerforeningen.
- Denne dokumentation bør stilles til rådighed i kopi for ejendommenes bestyrelse og beboere.
- At der opsættes vibrationsmåler, som kan aflæses af ejendommens beboere i den relevante anlægsperiode.
- At bygherren dækker sagsomkostninger i forbindelse med tvister om genopretning.

På vegne af beboere og erhverv i Ejerforeningerne Gammel kongevej 25 og 27

Dato

Rasmus Kjeldahl

Torsten Johnsen

Formand GK 27

Formand GK 25

## **Svar til: 2018-0238144 af: Torben Dyring Kledal**

APPLICATION DATE

29. november 2019

SVARNUMMER

3

INDSENDT AF

Torben Dyring Kledal

VIRKSOMHED / ORGANISATION

KELLER Advokatfirma

BY

København V

POSTNR.

1553

ADRESSE

H.C. Andersens Boulevard 48, 1. th

HØRINGSSVAR

Høringssvar vedrørende anlæggelse af Kalvebod Brygge Skybrudstunnel

MATERIALE:

hoeringssvar\_vedroerende\_anlaeggelse\_af\_kalvebod\_brygge\_skybrudstunnel.pdf

bilag\_1.jpg



Københavns Kommune  
Teknik- og Miljøforvaltningen  
Postboks 457  
1505 København V  
Att.: Teknik- og Miljøborgmester Ninna Hedeager  
Olsen

29. november 2019  
Sagsnr. 70428-002

#### Høringssvar vedrørende anlæggelse af Kalvebod Brygge Skybrudstunnel

Hermed fremsender jeg høringssvar i forbindelse med anlæggelse af Kalvebod Brygge Skybrudstunnel. Høringssvaret er fremsendt på vegne af følgende klienter:

Hooked ApS, CVR nr.: 37306568, Ågade 144, st. th., 2200 København N, der driver restauranten Hooked Halmtorvet 34/Gasværksvej, 1750 København V,

Freddys Bar ApS, CVR nr.: 28658532, Gasværksvej 28, 1656 København V, der driver baren Freddy's bar, Gasværksvej 28, 1656 København V,

BIOMIO ApS AF 2013, CVR nr.: 25566521, Strandvejen 148, 2920 Charlottenlund, der driver restauranten BOB Halmtorvet 19, 1700 København V,

Paté Paté CPH Airport ApS, CVR nr.: 36898410, Kapelvej 46, 1. tv., 2200 København N, der driver restauranten Paté Paté, Slagterboderne 1, 1700 København V,

Cocktail Bar 1656 ApS, CVR nr.: 35415688, Friis Hansens Vej 5, 7100 Vejle, der driver baren 1656, Gasværksvej 33, 1656 København V

La Fattoria ApS, CVR nr.: 38489348, Halmtorvet 36, 1700 København V, der driver restauranten Public, Halmtorvet 36, 1700 København V,

INCO CC KØBENHAVN A/S, CVR nr.: 32322654, Flæsketorvet 84 A, 1711 København V, der driver en forretning med salg af fødevarer på adressen Flæsketorvet 84A, 1711 København V,

Bestyrelsen Prangerhuset Halmtorvet 26-30 og Gasværksvej 35, 1656 København V,

✉ tdk@kellerlaw.dk  
🔗 www.kellerlaw.dk  
📍 H.C. Andersens  
Boulevard 48, 1. th  
1553 København V

☎ +45 70 90 90 60

# CVR nr. 35 93 15 11  
🏦 Bank: Nykredit  
Reg.nr. 8117  
Kontonr. 3573170





E/F Halmtorvet 34, Gasværksvej 28, 1656 København V.

Høringssvaret er i det væsentlige koncentreret om selve byggepladsen på Halmtorvet og Gasværksvej. Høringssvaret er todelt, hvor første del indeholder de overordnede betragtninger og konklusioner og del 2 er den detaljerede gennemgang.

Del 1:

Overordnet set finder mine klienter at have fundet flere forhold, der enten ikke er medtaget i miljøkonsekvensrapporten eller er udeladt.

Hertil kommer, at der findes alternativ linjeføring og placering af skakten på Halmtorvet/Gasværksvej, der medfører væsentlig mindre miljømæssig påvirkning af omgivelserne, som ikke er undersøgt i miljøkonsekvensrapporten.

HOFOR og FREDERIKSBERG FORSYNING (herefter bygherre) har som baggrund for fravalget af en alternativ placering af skakten henvist til en række årsager uden at oplyse fordelene og ulemperne herved. Det er ikke muligt at se hvilken vægt påvirkningerne på omgivelserne er blevet tillagt i forhold til en alternativ placering af skakten.

En af begrundelserne er blandt andet angivet til at være øget tunnelering under bygninger, men da det allerede i projektet er forudsat, at der skal ske tunnelering under bygninger, er dette argument ikke holdbart.

Den valgte placering giver ikke mere plads mellem bygninger og byggeplads, tværtimod har den valgte placering af skakten medført, at der ikke er plads mellem byggepladsen og bygningerne.

Disse alternativer er ikke medtaget i miljøkonsekvensrapporten, da bygherre tilsyneladende har valgt den løsning, der er billigst og ikke den løsning, der giver den mindste påvirkning af miljøet. Forslag til alternativ placering af skakten er vist i bilag 1. Byggeherres forslag er markeret med

Dertil kommer, at miljøkonsekvensrapporten slet ikke har medtaget, at der samtidig med lukningen af Gasværksvej, bliver igangsat en række byggeprojekter i den hvide kødby, der betyder øget trafik af tunge lastbiler i området. Disse projekter er blandt andet renovering af ammoniakkanlægget i kødbyen, og opstart af byggeri af en ny skole på hjørnet af Skelbækgade og Ingerslevsgade.

Den øgede trafik af tunge lastbiler i området kan ikke undgå at give konflikter og stor risiko for uheld for så vidt angår de bløde trafikanter, specielt uheld mellem cyklister og de tunge lastbiler, når disse skal foretage højresving i området.

Det vil på grund af den megen cykeltrafik fra Dybbølsbro og ned igennem Halmtorvet og Gasværksvej give forsinkelser, idet lastbilerne ved højresving skal udvise ekstra

Side: 2 / 12

Dato: 29.11.2019

Sagsnr: 70428-002





opmærksomhed og derfor vil optage krydset i hele den grønne periode. Der vil således komme en væsentlig forøgelse af kødannelse i området som følge heraf.

Den påtænkte lukning af Gasværksvej vil i forhold til de andre byggeprojekter i den hvide kødby betyde, at erhvervsvirksomhederne i kødbyen får svært ved at fastholde og udvikle deres virksomhed. For nogle virksomheder kan lukningen af Gasværksvej betyde konkurs.

I forhold til virksomhederne i Kødbyen kan lukningen betyde, at de mindre og mellemstore erhvervsvirksomheder, der handler her, må opgive dette med det resultat, at virksomhederne ikke kan handle lokalt i kødbyen.

De kan i stedet blive tvunget til at måtte bestille varerne hos de store grossister, der leverer varerne fra centrallagre udenfor hovedstadsområdet, hvilket betyder tab af handel lokalt og øget transport med lastbiler og dermed øget forurening.

Videre ses det, at bygherre har planlagt at udføre den mest støjende del af anlægsarbejdet i den varmeste periode af året, hvor behovet for åbne vinduer og naturlig ventilation i lejlighederne er størst.

Mine klienter finder det stærkt kritisabelt, at der i miljøkonsekvensrapporten ikke er medtaget de følgearbejder, der relaterer sig direkte til projektet og at borgerne heller ikke er blevet hørt eller oplyst herom på informationsmødet.

Det var således først ved en direkte kontakt med bygherres repræsentant, at mine klienter blev bekendt med, at bygherre påtænker at grave Gasværksvej op på strækningen mellem Istedgade og Halmtorvet.

Eftersom dette arbejde er en del af arbejdet, der skal udføres i forbindelse med skybrudstunnellen, kan det undre, hvorfor dette ikke er medtaget i miljøkonsekvensrapporten. Specielt når opgravningen af det pågældende stykke af Gasværksvej ikke kan undgå at påvirke miljøet, herunder i forbindelse med håndteringen af forholdene omkring trafik, støj og forurening.

I forhold til den samlede vurdering af de miljømæssige forhold, ses der at være direkte modstridende konklusioner imellem, hvad det samlede projekt vil medføre af påvirkninger i forhold til det, der er beskrevet i miljøkonsekvensrapporten.

I miljøkonsekvensrapporten er den samlede påvirkning af menneskelig sundhed i figur 2.11 på side 33 i rapporten, angivet til at være ubetydelig under anlægsfasen hvilket ikke synes at stemme med det øvrige indhold i miljøkonsekvensrapporten.

Således har bygherre fået reduceret påvirkningen alene ved at bygge dette på en antagelse jf. side 26 i miljøkonsekvensrapporten, der lyder således:

Side: 3 / 12

Dato: 29.11.2019

Sagsnr: 70428-002



*"..Antallet af mennesker, som udsættes for støjen, er begrænset, da det kun er få ejendomme som udsættes for støjen og det må antages, at en del af disse beboere vil have mulighed for at sove i rum, der vender væk fra byggepladsen.."*

Bygherre antager således, at beboerne kan sove i værelser, der vender væk fra byggepladsen, hvorfor påvirkningen vurderes at være ubetydelig. Men dette bestrides. Der er tale om en antagelse, og ikke et faktum.

Bygherre fastsætter således påvirkningen som ubetydelig baseret på en antagelse og ikke på faktum.

I forhold til de gener, som anlæggelsen af skybrudstunnelen påfører erhvervslivet ses dette ikke at være medtaget i den samlede vurdering i figur 2.11, selvom det af rapportens side 212 fremgår, at der ikke vil være mulighed for udeservering på Gasværksvej og Halmtorvet.

Den manglende udeservering sammenholdt med den snævre adgangsvej vil betyde tab af et betydeligt antal arbejdspladser, hvorfor generne herfor skal medtages i den samlede vurdering i rapporten.

## Del 2:

Høringssvaret tager udgangspunkt i

- 1 - Placering af skakten
- 2 - Etablering af den foreslåede byggeplads
- 3 - Erhvervs- og beboergener
- 4 - Mistede arbejdspladser og økonomiske konsekvenser
- 5 - Støvgener
- 6 - Støj- og vibrationsgener
- 7 - Lysgener
- 8 - Trafikale konsekvenser
- 9 - Manglende vurdering af de erhvervsmæssige konsekvenser

### Punkt 1 – Placering af skakten

Det fremgår af forslaget, at skakten skal placeres på Gasværksvej mellem nr. 28 og nr. 34. Med den foreslåede placering af skakten vil det lukke for lysindfald til stuen i nr. 28 og nr. 34. Samtidig vil den smalle passage betyde en øget tiltrækning af ikke tryghedsskabende elementer.

Idet HOFOR samtidig planlægger at grave Gasværksvej op mellem Halmtorvet og Istedgade, vil det være umuligt for politiet at foretage en ordentlig patruljering i området, hvorfor det må befrygtes, at det bliver svært at holde narkohandlere væk fra området.

Side: 4 / 12

Dato: 29.11.2019

Sagsnr: 70428-002



Eftersom der ikke er mulighed for passage for biler i området, vil dette sted således hurtigt kunne blive yderst attraktivt for handel med narko, hvilket ikke kan anses for at være særligt heldigt, henset til, at der få meter derfra ligger en skole.

Der er ikke i den fremsendte miljøkonsekvensrapport angivet en beskrivelse af alternative placeringer af skakterne, endside begrundelsen for at placere skakten imellem to beboelsesejendomme.

Bygherre har på borgermødet oplyst, at placeringen af skakten er sket af hensyn til tilslutning til en eksisterende regnvandsledning, der løber under Halmtorvet, men dette ses ikke at være angivet nogle steder i miljøkonsekvensrapporten. I miljøkonsekvensrapporten er der heller ikke angivet alternative forslag til placering af skakten og hvilken indvirkning dette vil have på miljøet.

Der er ikke i miljøkonsekvensrapporten punkt 6.4.4 under placering af skakten ved Halmtorvet/Gasværksvej angivet en konkret begrundelse for, hvorfor de andre alternative forslag til placering af skakten er fravalgt. Det kan dog konkluderes, at beboernes sundhed og påvirkning fra byggepladsen, tabet af arbejdspladser og forebyggelse af utryghedsskabende forhold, ikke indgår i vurderingen af, hvor skakten skal placeres.

Således fremgår det af side 53 i miljøkonsekvensrapporten, at den foreslåede placering af skakten på Halmtorvet/Gasværksvej alene er valgt med baggrund i, hvad der er mest optimalt for anlægsprojektet.

#### Punkt 2 – Etablering af byggepladsen

Af miljøkonsekvensrapporten fremgår det, at byggepladsen i fase 2 skal etableres og henstå sådan i 2,5 år, selvom der i en længere periode ikke vil være aktivitet på byggepladsen. Det fremgår ikke af miljøkonsekvensrapporten hvad, der er årsagen til, at byggepladsen skal have den arealmæssige udstrækning, der er vist på tegningen.

I forhold til selve etableringen af byggepladsen er det blevet oplyst, at denne bliver stående, selvom der forekommer længere perioder, hvor der ikke er aktivitet, idet Københavns Kommune ikke vil godkende en nedtagning og genetablering af byggepladsen. Dette begrundes blandt andet i, at kommunen ikke godkender de samme trafikale omlægninger flere gange.

Eftersom Gasværksvej efter planen bliver spærret under hele byggeperioden, er det svært at se, hvilke trafikale omlægninger, der skal genetableres, da det ifølge Miljøkonsekvensrapporten er forudsat, at passagen af Halmtorvet ned mod Hovedbanegården forbliver åben i hele byggeperioden.

Side: 5 / 12

Dato: 29.11.2019

Sagsnr: 70428-002



Argumentet for at fastholde hele arealet til byggepladsen i hele perioden er derfor ikke begrundet i reelle forhold og hensyn, men formentlig alene i et rationale om, at det er nemmere end at nedtage byggepladsen og genetablere denne.

En nedtagning af byggepladsen, når skakten er etableret, og en genetablering af denne når tunnelboremaskinerne skal hejses op, vil påføre mine klienter langt færre gener, idet byggepladsen kun vil være aktiv i 11 måneder (44 uger) i forhold til i næsten 2½ år (110 uger).

Det bemærkes, at byggepladsen ifølge miljøkonsekvensrapporten kun skal være aktiv i 11 måneder jf. side 100 i miljøkonsekvensrapporten.

### Punkt 3 – Erhvervs- og beboergener

Med den nuværende placering af skakten vil støjen fra byggepladsen ikke alene have en direkte og betydelig påvirkning på mine klienters drift af deres virksomheder, men også på den beboerforening, som jeg repræsenterer. I beboerforeningen bor der flere pensionister og familier med børn, som vil blive udsat for en meget væsentlig påvirkning af støj, idet der på byggepladsen er tilladelse til at støje med op til 70 dB mellem kl. 7 – 19 på hverdage og kl. 8 – 17 på lørdage.

Beboerne vil således det meste af dagen opleve konstant støj, og da nogle af lejlighederne nærmest ligger op og ned ad byggepladsen, vil støjen herfra opleves endnu mere markant. Der er ej heller i Miljøkonsekvensrapporten taget højde for, at beboerne vil blive udsat for en ekstra støjpåvirkning på den varme årstid, hvor det er nødvendigt at have vinduerne åbne for at kunne have en acceptabel temperatur i lejlighederne.

Placeringen af skakten vil påvirke de erhvervsdrivende hårdt, idet en væsentlig del af deres omsætning foregår i dette tidsrum i dagtimerne. Ydermere vil etablering af fase 2 af byggepladsen fjerne enhver mulighed for udeservering for mine klienter.

Dertil kommer, at byggepladsen vil forhindre enhver synlighed for mine klienters virksomheder og den smalle passage vil med stor sandsynlighed tiltrække utryghedsskabende elementer, som yderligere vil medføre en stor og varig nedgang i indtægterne.

De erhvervsdrivende i området henter en væsentlig del af deres omsætning på baggrund af deres synlighed og muligheden for at kunderne kan sidde og betragte omgivelserne mens de spiser.

Bygherre har ikke i forbindelse med placeringen af skakten og etableringen af byggepladsen medtaget dette forhold i vurderingen og har helt overset, at det for flere erhvervsdrivende i området kan betyde, at de skal starte helt forfra igen i 2023. Dette er vel at mærke kun hvis de stadigvæk er aktive og ikke forinden er gået konkurs eller

Side: 6 / 12

Dato: 29.11.2019

Sagsnr: 70428-002



har måtte lukke som følge af tabt omsætning på grund af skaktens og byggepladsens placering.

#### Punkt 4 – Mistede arbejdspladser og økonomiske konsekvenser

Eftersom etableringen af byggepladsen og dennes placering i flere år fratager mine klienter deres indtægtsgrundlag jf. punkt 3, har mine klienter opgjort, at mellem 12-16 fuldtidsstillinger vil forsvinde som følge af byggepladsens placering. Dette forhold ses heller ikke at være medtaget som et selvstændigt punkt i Miljøkonsekvensrapporten.

Hvis dette forhold er medtaget under punktet "*materielle goder*" i figur 2.11 i Miljøkonsekvensrapporten er vurderingen af hvilken indflydelse projektet har på erhvervslivet forkeret, da indflydelsen af tabet af mange arbejdspladser ikke kan siges at være "*mindre*".

Med etableringen af den foreslåede byggeplads vil erhvervslokalerne være usælgelege, ligesom andels- og ejerlejlighederne heller ikke vil kunne sælges.

Som følge af generne vil flere lejere fraflytte deres lejemål, hvilket betyder, at beboerafdelingen må sætte huslejen op for at dække tabet af lejeindtægten. Dette vil betyde yderligere fraflytning af lejere hvilket igen vil øge beboerafdelingens tab yderligere.

#### Punkt 5 – Støvgener

Miljøkonsekvensrapporten ses ikke at forholde sig til det faktum, at der vil blive spredt en masse jordstøv, når det udgravede materiale skal fra skakten og over i en container, inden dette transporteres bort.

Bygherre har ganske vist mundtligt oplyst, at der vil komme presenning over jordcontainerne, hvis der kommer perioder uden regn.

Bygherre ses ikke i sin planlægning at have forholdt sig til, hvordan spredningen af jordstøv undgås ved transporten fra skakten til containeren. Eftersom udgravningen af skakten skal foregå i sommerhalvåret, hvor der også er risiko for en længere periode med tørke, er der stor risiko for, at jordstøv spreder sig til de omkringliggende omgivelser.

Da området er kendetegnet ved forurening fra tidligere virksomheder, er der en betydelig risiko for, at forurenede jordstøv kan brede sig til omgivelserne, og herunder til den nærliggende skole. Denne risiko forekommer også i forbindelse med opgravningen af Gasværksvej, der ifølge bygherre skal foregå samtidig med etableringen af skakten.

Side: 7 / 12

Dato: 29.11.2019

Sagsnr: 70428-002



Side: 8 / 12  
Dato: 29.11.2019  
Sagsnr: 70428-002

I forbindelse med Metrobyggeriet blev det konstateret, at jorden under Halmtorvet, i samme område var meget stærkt forurenede og at Metroselskabet flyttede nøddudgangen ned af Halmtorvet væk fra det område hvor skakten er planlagt. Der bør derfor foretages yderligere boringer i området for at sikre, at der ikke er stærk forurening i området.

Forureningsrisikoen på omgivelserne som følge af den kraftige forurening af jorden er ekstra stor, da jordstøv, der indeholder forurening kan sprede sig i området herunder til den nærliggende skole.

Bygherres vurdering af, at påvirkningsgraden fra jord er ubetydelig under anlægsfasen, må derfor befyrgtes at være forkert.

#### Punkt 6 – Støj- og vibrationsgener

Det fremgår af miljøkonsekvensrapporten, at der i perioden fra kl. 8 – 19 på hverdage og kl. 8 – 17 om lørdagen er tilladelse til at arbejde, så længe støjen ikke overstiger 70 dB. Dertil kommer, at der i perioder kan forekomme støj, der overstiger denne værdi som følge af nedramning af spunsvægge til skakterne.

Tabel 9.3 viser sammen med bilag 2 side 11 og side 29 – 39 hvordan støjen påvirker området, herunder grænseværdier for støjen. Af side 114 fremgår det, at der i byggefaserne 1a, 3, 4, 5 og 6, vil være særligt støjende arbejde, hvor støjen vil være over 70 dB.

Denne periode er på næsten 8 måneder (31 uger) og arbejdet skal efter planen foregå fra 2. kvartal til slutningen af 4. kvartal, hvilket vil sige fra marts måned til november måned.

Bortset fra marts og oktober/november vil det mest støjende arbejde således foregå i den periode af året, der er varmest, og hvor der er mest behov for at kunne åbne vinduerne for at kunne have en fornuftig temperatur i lejlighederne.

Det fremgår videre af rapporten, at der fra myndighedernes side ikke er grænseværdier for denne støj. Det betyder i praksis, at støjen fra denne type arbejde kan blive meget høj.

Hertil kommer at der i de 22 ud af de 31 uger eller næsten 6 ud af de 8 måneder vil forekomme impulsstøj der kan forhøje støjen yderligere med op til 5 dB. Dette arbejde vil ligeledes forekomme i den varmeste periode af året.

Hvilke bygninger der bliver udsat for væsentlig støj, fremgår af bilag 2. Det ses af bilag 2, at det er en stor del af bygningerne, der ligger på Halmtorvet i nærheden af Gasværksvejs udmundning i Halmtorvet og starten af Gasværksvej, der bliver mest



støjplagede. Støjen fra arbejdet vil således påvirke mange hundrede mennesker og deres hverdag, da støjen og den manglende mulighed for at åbne vinduerne på grund af støjen vil gøre boligerne nærvæd ubeboelige i perioden maj – september.

Denne erkendelse fra bygherres side jf. side 114 og bilag 2 i rapporten står i direkte kontrast til konklusionen i figur 2.11 under "mennesker og sundhed" på side 33 i rapporten hvor det er angivet, at menneskers sundhed kun bliver påvirket ubetydeligt under anlægsfasen. Desuden er påvirkningen af støj fra anlægget sat til "moderat" i samme skema.

Bygherre har tilsyneladende ikke vurderet støjpåvirkningen som særlig alvorlig, måske med baggrund i en antagelse om, at støjpåvirkningen kan reduceres, hvis beboerne finder et andet rum at sove i, jf. side 26 i miljøkonsekvensrapporten.

Bygherre ses ikke at have medtaget, hvilken påvirkning det vil have på mennesker og sundhed, dersom beboerne ikke har rum de kan sove i, der vender væk fra byggepladsen.

Videre er det bygherres vurdering, at støjgenerne for naboerne til byggepladsen kan reduceres ved at informere beboerne herom. Det er for mine klienter lidt svært at forestille sig hvordan information kan begrænse støjgener. Specielt i lyset af, at mine klienter på nuværende tidspunkt kan konstatere, at bygherre ikke har været særlig god til at informere om projektet.

Bygherre er af den vurdering, at der med information kan ske en reduktion af støjgenerne så disse kun bliver moderate.

Uanset niveauet for information, reducerer denne information ikke påvirkningen for beboerne, da det ikke kan forventes, at beboerne nødvendigvis kan forlade byggepladsen permanent i den periode, hvor det støjende arbejde foregår.

Støjgenerne og vurderingen af hvordan disse påvirker omgivelserne, er forkert, da denne påvirkning ikke kan blive moderat, alene fordi man informerer naboerne herom.

I forhold til vibrationsgener og risikoen for sætningsskader anfører bygherre selv i miljøkonsekvensrapporten, at der er risiko for, at generne, der opstår som følge af vibrationerne ved etablering af skakterne, vil overskride de tilladte grænseværdier.

Bygherre vil overlade det til entreprenøren at vælge, hvilken metode der skal anvendes, selv om en nedramning af spuns vægge medfører en påvirkning af langt flere bygninger i forhold til boring af huller til sekskantpæle.

Det er således bygherres vurdering, at påvirkningen af vibrationerne kan reduceres til moderat, såfremt bygningerne bliver overvåget. En overvågning af bygningerne får ikke problemet til at forsvinde. Det er et faktum, at der er stor risiko for

Side: 9 / 12

Dato: 29.11.2019

Sagsnr: 70428-002



sætningsskader og dette vil påvirke en masse mennesker. Når først sætningsskaderne er opstået kan de ikke fjernes igen.

Videre synes bygherre alene at have interesse for de fredede bygninger og bygninger med en høj bevaringsværdi. Således ses bygherre ikke at have den store interesse for, hvilke påvirkninger bygningerne på Gasværksvej/Halmtorvet vil blive udsat for.

Bygherre synes også helt at se bort fra det faktum at støjen og vibrationerne vil påvirke de erhvervsdrivende i området, da støjen og vibrationsgenererne i det meste af de erhvervsdrivendes åbningstider vil betyde en kraftig kundenedgang. Der findes næppe ret mange mennesker, der ønsker at spise en frokost eller middag når der hele tiden er larm og vibrationer fra byggepladsen.

På denne baggrund er den samlede vurdering af påvirkningerne af vibrationsgenererne forkert, da denne ikke kun er moderat.

#### Punkt 7 – Lysgener

I forbindelse med etablering af byggepladsen vil der blive opsat et 4 m højt hegn ca. 2 -3 m fra facaderne. Dette hegn vil fratage alt naturligt dagslys i stueetagen og delvist på 1. sal. Eftersom byggepladsen bliver etableret i en periode på 2½ år, vil der være tale om en massiv påvirkning af de mennesker, der bor og arbejder i området. Denne fratagelse af dagslyset ses ikke at være medtaget under den samlede vurdering i miljøkonsekvensrapporten.

Hertil kommer, at bygherre i forsøget på at undgå, at passagen bliver mørk og dunkel i lygtetændingstiden (aften og nat) vil opsætte ekstra belysning, hvilket vil påføre beboerne i stueetagen et forstyrrende element i forhold til deres nattesøvn.

#### Punkt 8 – Trafikale konsekvenser

Det fremgår af side 97 og 98 i miljøkonsekvensrapporten, at etableringen af byggepladsen vil medføre en forøget aktivitet på 650 køretøjer i hele byggeperioden. Bygherre vurderer, at der vil være en aktivitet på op til 9 tunge køretøjer om dagen i visse perioder. Bygherre vurderer at denne forøgelse er minimal set i forhold til den gennemsnitlige trafik hen over året og vurderer derfor, at påvirkningen vil være minimal.

Dette er ikke en korrekt sammenligning, da der er forskel på, om det er mindre lastbiler, der skal levere varer eller der er tale om store køretøjer, der transporterer jord. Alene vægten og størrelsen af køretøjet, har en væsentlig betydning for omfanget af generne.

Side: 10 / 12

Dato: 29.11.2019

Sagsnr: 70428-002





Etableringen af byggepladsen på Halmtorvet/Vesterbro medfører, at aktiviteten med tunge køretøjer stiger fra ingenting til 100 %, idet denne type køretøjer ikke passerer dette område under normale forhold.

Bygherre ses heller ikke at have vurderet de støjmæssige og trafikale konsekvenser som de tunge lastbiler udsætter de bløde trafikanter i form af cykler, løbejul og gående for, her tænkes blandt andet på den forøgede risiko for højresvingsulykker.

Det skal bemærkes, at de tunge køretøjer kommer til at passere belægninger med brosten og skal igennem en rundkørsel, hvor oversigtsforholdene i dag er vanskelige mellem almindelige biler og cyklister.

Videre har bygherre ikke i miljøkonsekvensrapporten oplyst, hvilken rute de tunge lastbiler skal følge, når de skal køre til og fra byggepladsen fra det overordnede vejnet.

Dette bør indgå i miljøkonsekvensrapporten, da de tunge lastbilers kørsel til og fra byggepladsen vil påvirke området omkring Halmtorvet og Gasværksvej. Som følge heraf, er den miljømæssige vurdering i miljøkonsekvensrapporten også her forkert. Påvirkningen kan ikke siges at være mindre.

I forhold til lukningen af Gasværksvej mellem Halmtorvet og Istedgade som følge af bygherres opgravning og tilslutning af kloakledningen i Istedgade til Skybrudstunnelen medfører dette omfattende trafikale gener. Bygherres repræsentant oplyste, at lastbilerne der skulle levere varer til mine klienter og afhente affald, havde mulighed for at bakke derned.

Bygherre har imidlertid ikke inddraget det forhold, at denne løsning betyder, at 1) lastbilerne skal vende og blokere krydset Istedgade/Gasværksvej i myldretiden for at kunne bakke ned ad Gasværksvej og 2) skal bakke forbi en skole. Denne manøvre skal foregå på cykelstien, som samme bygherre forventer skal kunne benyttes af cyklisterne samtidig.

Dette skal ses i sammenhæng med, at bygherre i miljøkonsekvensrapporten forudsætter, at beredskabstrafikken kan passere igennem passagerne på byggepladsen.

Hvis et redningskøretøj f.eks. skal hen til en opgang, der ligger på højre side når man orienterer sig mod Istedgade, skal redningskøretøjet i praksis enten komme fra Istedgade eller hvis det kommer fra Halmtorvet passere på den side hvor Eriksgade løber ud i Gasværksvej. Derefter skal det køre op til Istedgade og vende rundt og køre ned ad Gasværksvej igen, da Gasværksvej er gravet op på stykket fra Halmtorvet til Istedgade og det ifølge bygherre ikke bliver muligt at passere før Istedgade.

Redningskøretøjet kan ikke i praksis passere på den højre side, da passagen er for smal jf. figur 2.5 på side 16 i miljøkonsekvensrapporten.

Side: 11 / 12  
Dato: 29.11.2019  
Sagsnr: 70428-002



Alt dette forudsætter, at der ikke samtidig holder et køretøj og skal læsse varer af, da passagen i givet fald vil været spæret.

Forudsætningen for, at beredskabskøretøjer kan passere på begge sider af byggepladsen er ikke i praksis opfyldt og yderligere er der i miljøkonsekvensrapporten lagt til grund, at der ikke sker en opgravning af Gasværksvej, hvilket den vil blive ifølge bygherre.

Dette er yderligere et argument for, at miljøkonsekvensrapporten ikke giver det korrekte billede af projektets påvirkning på miljøet og omgivelserne, når væsentlige tilslutningsarbejder ikke er medtaget i vurderingen.

#### 9 – Manglende vurdering af de erhvervsmæssige konsekvenser

En følge af den foreslåede løsning til etablering af en skakt på Gasværksvej og Halmtorvet er, at mine klienter må lukke deres virksomheder, da deres omsætning forringes væsentligt som følge af 1) byggeaktivitet ved frokost og aftensmadstid, 2) synligheden og trygheden forsvinder og 3) udeservering forsvinder.

Ingen af disse forhold ses at være medtaget i VVM vurderingen, idet der ikke på noget tidspunkt er foretaget en vurdering af, hvilke påvirkninger projektet vil påføre de erhvervsdrivende under anlægsarbejdet.

Anlægsarbejdet vil således betyde at området i flere år vil henstå tomt og øde uden aktiviteter, hvilket vil skabe endnu mere utryghed i området.

I figur 2.11 i skemaet er alene medtaget et felt der hedder "*materiale goder*" og her er vurderingen hvad angår Gasværksvej og Halmtorvet vurderet til "*mindre*". NIRAS, der har udarbejdet Miljøkonsekvensrapporten, har selv oplyst, at påvirkningen af erhvervslivet er medtaget under denne rubrik.

Hvis dette er korrekt, er denne vurdering ikke foretaget med afsæt i, at erhvervsvirksomhederne i området henter en væsentlig del af deres omsætning som følge af synlighed, tryghed og mulighed for udeservering om sommeren.

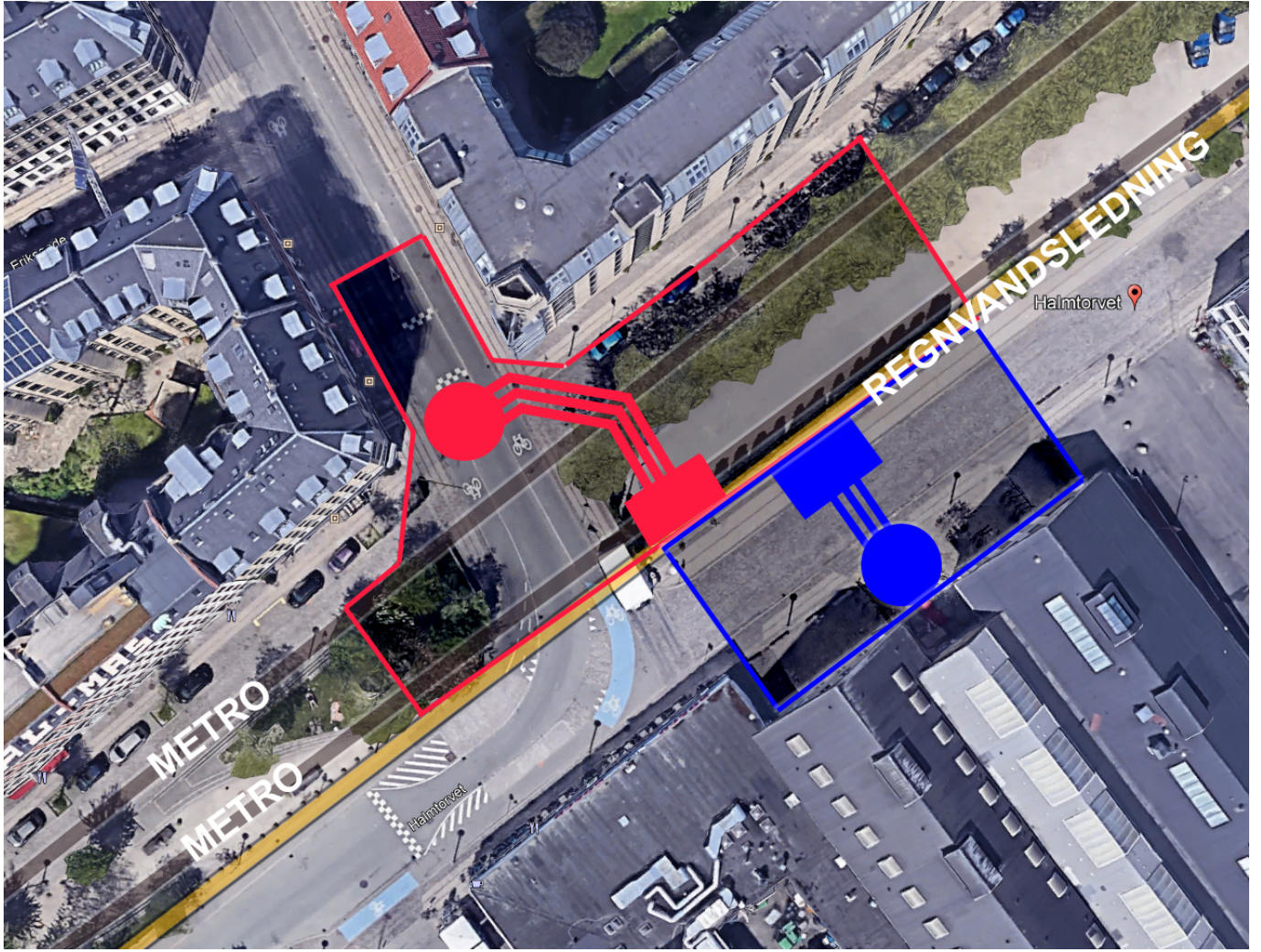
Med venlig hilsen  
KELLER Advokatfirma

Advokat Torben Dyring Kledal  
(Sendes elektronisk uden underskrift)

Bilag 1: Skitse til alternativ placering af skakten ved Halmtorvet/Gasværksvej

Side: 12 / 12  
Dato: 29.11.2019  
Sagsnr: 70428-002

bilag\_1.jpg



# **Svar til: 2018-0238144 af: Christian Alexandersson**

## APPLICATION DATE

26. november 2019

## SVARNUMMER

2

## INDSENDT AF

Christian Alexandersson

## VIRKSOMHED / ORGANISATION

Landskrona stad

## BY

Landskrona

## POSTNR.

26180

## ADRESSE

Stadshuset, Drottninggatan 7

## HØRINGSSVAR

Europasporet er et forslag til en jernbanetunnel for både person- og godstrafik mellem København og Landskrona i Skåne. Europasporet kan løse kapacitetsproblemet på Københavns Hovedbanegård ved at forbedre kapaciteten med 50-100% og samtidigt binde Øresundsregionen sammen med kortere rejsetider. Et større område på begge side af Øresund får pendlingsafstand til København og Malmø, hvilket forstærker hele Greater Copenhagen regionen.

Baneområdet syd-sydvest for Københavns Hovedbanegård er essentielt for at i fremtiden kunne øge Hovedbanegårdens kapacitet. Kapaciteten på Hovedbanegården er allerede meget anstrengt og en af få realistiske løsninger for at forbedre situationen er at udbygge stationen gennem en ny tunnel-stationsdel.

Cirka en kilometer vest for København H passerer Sydhavnsmetroen under banegårdsområdet. En fremtidig banetunnel ind mod Københavns Hovedbanegård vil skulle passere over eller under Sydhavnsmetroen. Området mellem Sydhavnsmetroen og Hovedbanegården er dermed afgørende for at kunne bygge en banetunnel ved Hovedbanegården i fremtiden. Skybrudstunnellens placering i dette område begrænser mulighederne for en fremtidig banetunnels placering og hældning.

Det er vigtigt for Københavns fremtidsmuligheder at styrke den kollektive togtrafik og øge kapaciteten på Hovedbanegårde, hvorfor også skybrudstunnellens er meget vigtig. Se illustration "Plan\_järnvägsområde" og "Profil\_metroskugga". Illustrationen "Profil\_metroskugga" viser, hvordan skybrudstunnellens (dagvattenledning på svensk i illustrationen) placering gør det umuligt med en banetunnel med 2,5% hældning.

Metroens placering skaber en "skygge", hvor en ny jernbanetunnel ikke kan bygges uden at påvirke metroen. Udgangspunktet for det producerede baggrundsmateriale er udforningen af Metroens afgrænsningskamre syd for banegården. Den skygge som skabes af Sydhavnsmetroen bør udnyttes for placeringen af skybrudstunnellen for at sikre, at skybrudstunellen ikke begrænser mulighederne for en fremtidig tunnel til Københavns Hovedbanegård. Det vil indebære, at skybrudstunnellen anlægges lidt dybere end, hvad der er planlagt med tunnellens overkant på mindst cirka -17 meter

under klargøringscentret i stedet for cirka -14 meter. Ved at placere skybrudstunnellen længere vestpå øges handlingsfriheden for en kommende ny banetunnel yderligere og er derfor at anbefale for at styrke jernbanens fremtidsmuligheder. Illustration "Profil\_metroskugga\_flyttad ledning" viser, hvordan en skybrudstunnel på -17 meter skulle tillade en banetunnel med 2,5% hældning samt, hvordan en placering af skybrudstunnellen længre vestpå giver banetunnellen større sikkerhed.

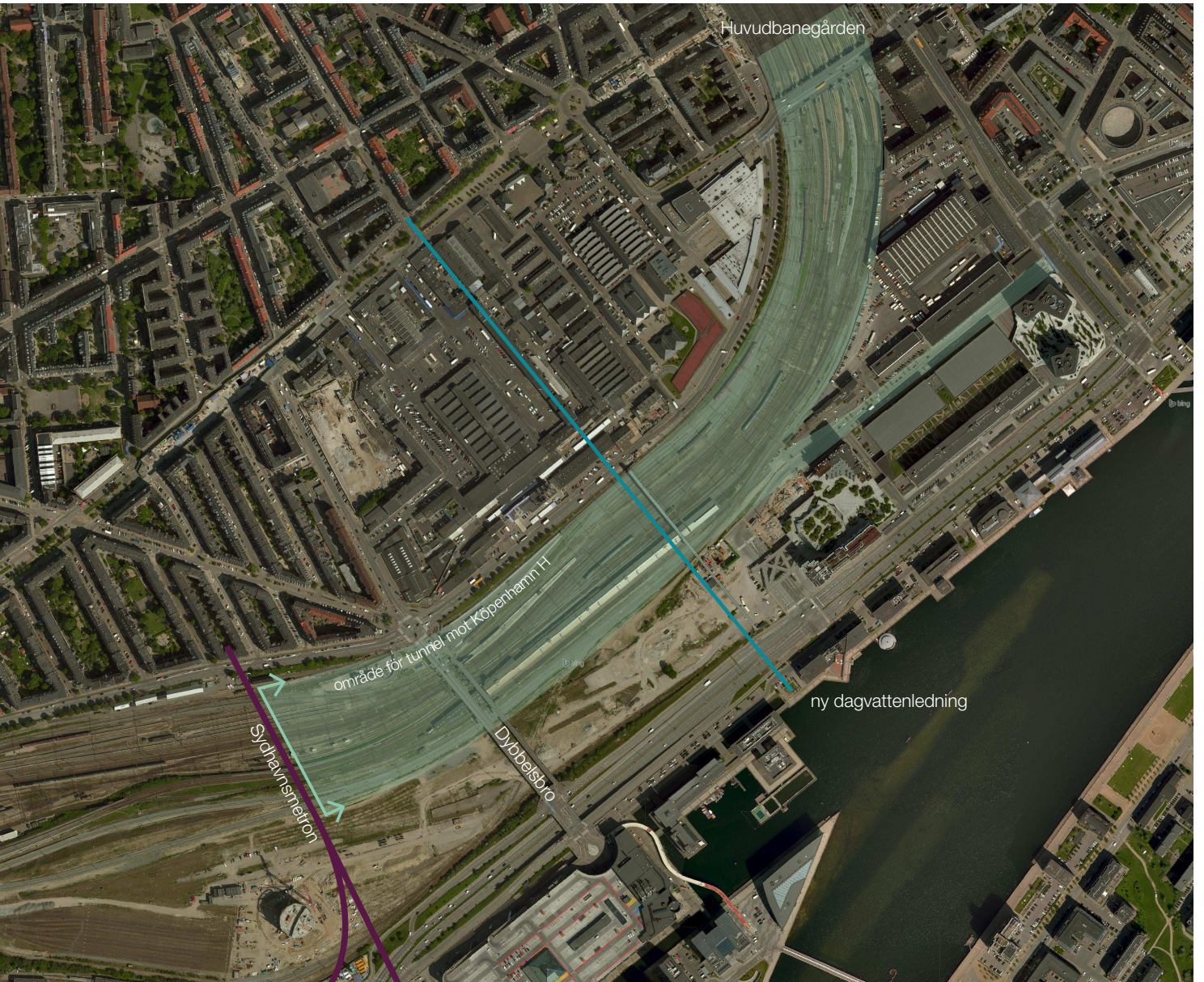
#### MATERIALE:

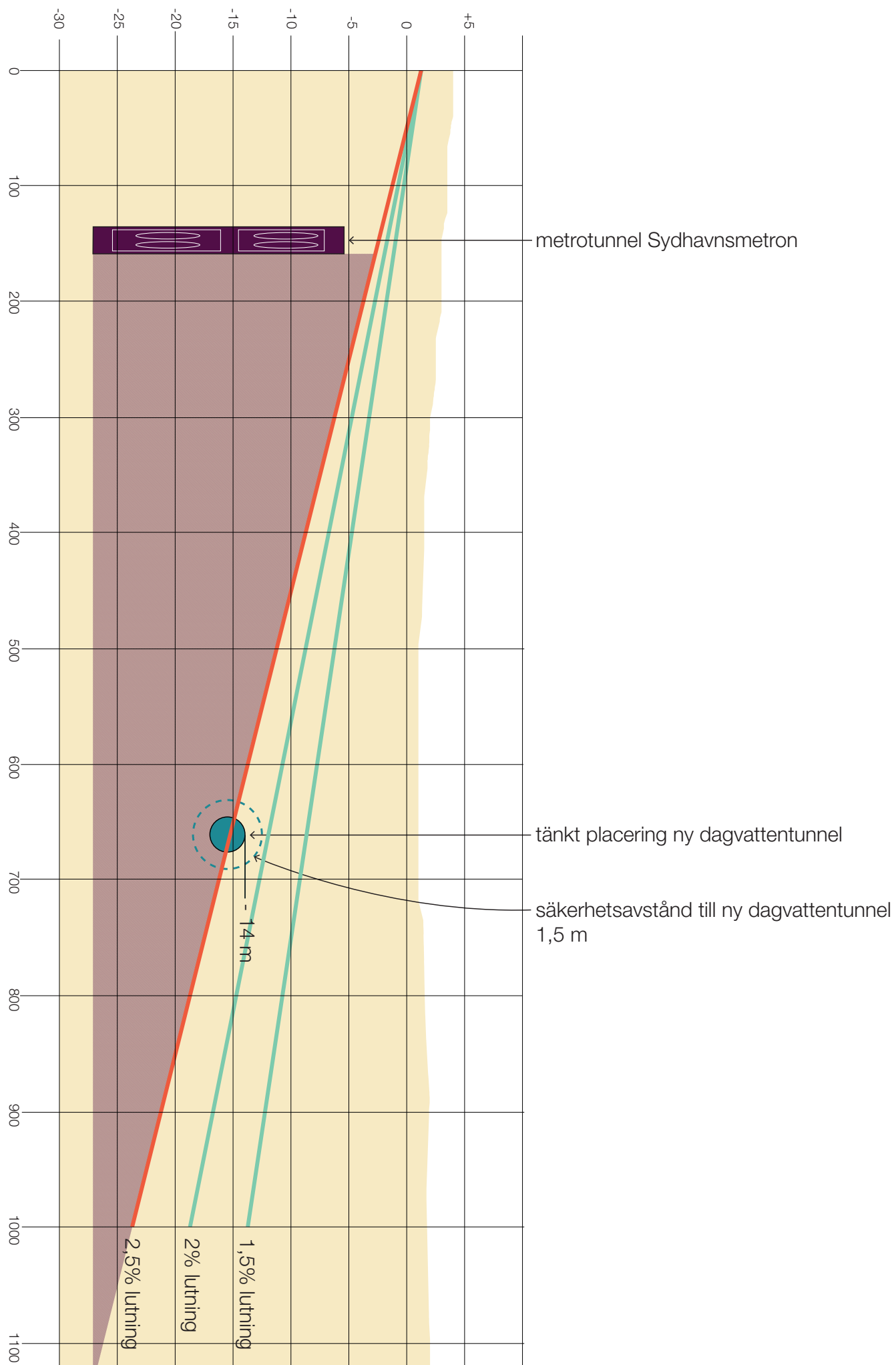
[plan\\_jarnvagsomraade.pdf](#)

[profil\\_metroskugga.pdf](#)

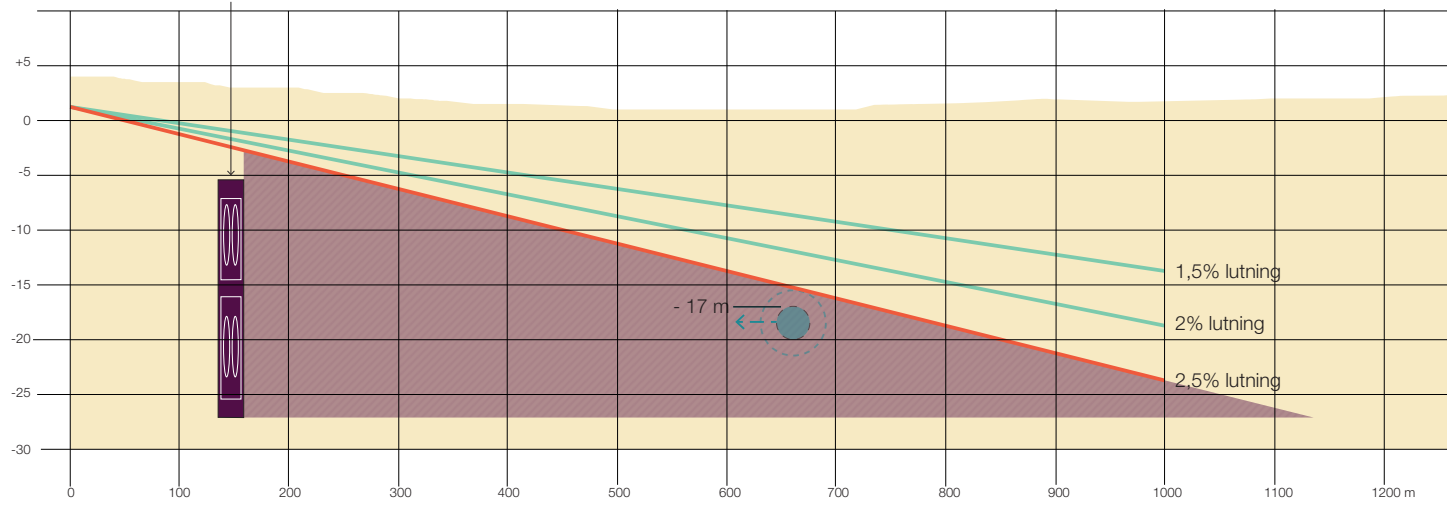
[profil\\_metroskugga\\_flyttad\\_ledning.pdf](#)







metrotunnel Sydhavnsmetron





## **Svar til: 2018-0238144 af: Steen Egeberg**

APPLICATION DATE

23. november 2019

SVARNUMMER

1

INDSENDT AF

Steen Egeberg

VIRKSOMHED / ORGANISATION

Bestyrelsen Prangerhuset (Halmtorvet 26-30, Gasværksvej 35)

BY

København V

POSTNR.

1700

ADRESSE

Halmtorvet 30, 1.tv

HØRINGSSVAR

Pumpesvigt?

Er skybrudstunnel sikret mod øget oversvømmelse af det lavtliggende Gasværksvej/Istedgade/Halmtorv område ved pumpesvigt?

Strømafbrydelse eller svigt af skybrudspumperne og deres styreautomatik ved et skybrud vil bevirke at skybrudstunneller ikke bliver tømt.

Gasværksvej området - som også ved 2011 skybrud blev oversvømmet - ligger et par meter lavere end det opland, hvorfra regnvand ved skybrud vil komme, Frederiksberg Ø m.fl. og vand løber som bekendt nedad til det laveste sted.

Ved et skybrud - hvor pumperne svigter - vil der vel stadig komme meget store mængder regnvand ind i skybrudstunnellerne oppe fra det højere beliggende område ved Skt. Jørgens Sø?

Kan dette regnvand - ved pumpesvigt - blive presset over i spildevandsledninger og dermed op i kloakafløb i gadeplan Gasværksvej/Halmtorvet/Istedgade?

Der er omtalt nogle "skybrudsklapper" i rapporten - hvordan er disse sikret således så regnvand ikke kan løbe "baglæns" fra skybrudstunnel op til kloakafløb?

Det gælder også de omtalte "tømmepumper" som skal tilbagepumpe regnvand efter et skybrud fra skybrudstunnel til spildevandsledninger - er disse sikret så regnvand ikke kan passere disse ved svigt på skybrudspumper?

Er der andre konstruktionsmæssige forhold i skybrudstunnellerne, som kan bevirke at højdeforskellen på et par meter mellem Frederiksberg Ø og Gasværksvej, ved uheldige omstændigheder kan sende større vandmasser "nedad" til Gasværksvej-området fra Frederiksberg Ø?