



HOFOR A/S
Ørestads Boulevard 35
2300 København S

Udtalelse fra VVM-myndigheden om afgrænsning af indhold i miljøkonsekvensrapport for Valby Skybrudstunnel

Indledning

I henhold til miljøvurderingslovens § 23 skal VVM-myndigheden forud for bygherres udarbejdelse af miljøkonsekvensrapport afgive en udtalelse om, hvor omfattende og detaljeret de oplysninger skal være, som bygherre skal fremlægge i miljøkonsekvensrapporten.

VVM-myndigheden har på baggrund af intern høring og løbende dialog med bygherres rådgiver drøftet en detaljeret afgrænsning af miljøkonsekvensrapporten. Bygherres rådgivers og myndighedernes notat til afgrænsning af miljøkonsekvensrapport er vedlagt som bilag 1.

Forud for myndighedens udtalelse skal offentligheden og berørte myndigheder høres. Høring af offentligheden og berørte myndigheder er sket i perioden fra 4. januar 2021 til 24. januar 2021.

Høringssvar fra blivhørt er vedlagt som bilag 2. Offentlighedsfolder er vedlagt som bilag 3. VVM-myndighedens behandling af de indkomne høringssvar (hvidbog) er vedlagt som bilag 4.

Afgrænsning af Miljøkonsekvensrapport

VVM-myndigheden skal hermed oplyse bygherre om, at miljøkonsekvensrapporten skal omfatte indhold iht. miljøvurderingslovens § 20 samt indeholde og undersøge de miljøforhold med de metoder og den detaljeringsgrad der fremgår af afgrænsningsnotat af 4. dec. 2020 vedlagt som bilag 1.

Derudover skal miljøkonsekvensrapporten indeholde følgende redegørelser og undersøgelser jf. konklusion i hvidbog, bilag 4:

1. Miljøkonsekvensrapporten skal redegørelse for lyspåvirkning og støvpåvirkning i anlægsfasen fra byggepladserne på et kvalitativt niveau.

17. marts 2021

Sagsnummer
2020-0862248

Dokumentnummer
2020-0862248-29

Bygge-, Parkerings- og
Miljømyndighed
Vand og VVM
Njalsgade 13
Postboks 380
2300 København S

EAN-nummer
5798009809452

2. Miljøkonsekvensrapporten skal udover afgrænsningsnotatets beskrivelse af undersøgelse og besigtigelse af padde også undersøge projektets påvirkning på den rødlistede isfugl samt øvrige mulige bilag 4 arter indenfor projektområdet. Besigtigelse skal ske på det relevante tidspunkt for de pågældende arter.

3. Miljøkonsekvensrapporten skal redegøre for projektets påvirkning på § 3- området. Det skal undersøges om, hvor stor del af det påvirkede område, som vil kunne tilbageføres til naturtilstand og hvor stor andel af arealet der permanent vil skulle udtages f.eks. bygninger og andre befæstede arealer

Generelt

Miljøvurderingsmetode

Hvert afsnit for de forskellige miljøparametre afsluttes med en vurdering af grad af påvirkning for hhv. anlæg og drift. F.eks.:

- Ubetydelig, neutral eller ingen påvirkning: Der forventes ikke at være nogen påvirkning af miljøet. Ingen påvirkninger, eller påvirkningerne anses som så små, at der ikke skal tages højde for disse ved gennemførelse af projektet.
- Mindre påvirkning: Der forventes en påvirkning af kortere varighed i et begrænset område. Usandsynligt, at afværgeforanstaltninger er nødvendige.
- Moderat påvirkning: Der forventes en påvirkning af længere varighed i et større omfang/berøre et større område. Afværgeforanstaltninger eller mindre projektilpasninger bør overvejes.
- Væsentlig påvirkning: Der forventes en stor påvirkning i hele projektets levetid, og den vil have et stort omfang/berøre et stort område. Påvirkning anses for så alvorlig, at man bør ændre projektet eller gennemføre afværgeforanstaltninger for at mindske påvirkningen.

Miljøkonsekvensrapporten skal desuden indeholde et afsluttende afsnit der samler op på alle miljøparametrenes grader af miljøpåvirkning samt relevante afværgetiltag. Dette skal bruges ved udarbejdelse af VVM-tilfaldelse og eventuelle vilkår i denne.

Nye oplysninger undervejs i processen

Derudover skal Københavns Kommune oplyse om, at der kan blive stillet yderligere krav fra VVM-myndigheden til miljøkonsekvensrapporten, hvis der undervejs i processen indkommer nye oplysninger og informationer om miljøparametrenes påvirkninger, som kan have betydning for omgivelser og miljø.

Venlig hilsen

Thomas Frederik K Iversen, Sagsbehandler

Notat

HOFOR og Frederiksberg Forsyning

Valby Skybrudstunnel

Dokument No:Val-AP-MIL-GEN-NOT-017

Afgrænsningsnotat - miljøvurdering

Projekt nr.: 229404

Revision 1.0

Udarbejdet af ALM/LKR/CHM

Kontrolleret af ALM

Godkendt af ALM

Indhold

1	Baggrund	3
2	VVM-pligt efter lov om miljøvurdering af planer og programmer og af konkrete projekter	3
2.1	Lovkrav til indholdet af miljøkonsekvensrapporten	4
2.2	Afgrænsningsnotat for Valby skybrudstunnel	4
2.2.1	Afgrænsning af indhold i Miljøkonsekvensrapporten	5
2.2.2	Miljøvurderinger	5
3	Projektet	6
3.1	Byggepladser	7
3.1.1	Byggeplads ved FLSmidt-grunden (FLS)	7
3.1.2	Byggeplads ved Blushøjvej (BLU)	8
3.1.3	Byggepladser ved Blushøjvej/Folehaven	8
3.1.4	Byggeplads ved Musikbyen (MUS)	8
3.1.5	Byggeplads ved Enghave Kanal (ENG)	8
3.2	Anlægsaktiviteter	8
3.2.1	Etablering af skakte	8
3.2.2	Boremetode og -retning	8
3.2.3	Aktiviteter på byggepladserne ved tunnelering	9
3.2.4	Jord- og muckhåndtering	10
3.2.5	Støj og vibrationer	10
3.2.6	Tilslutningsbygværker – byggepladser	10
3.3	Afledning af skybrudsvand	11
3.4	Miljøpåvirkninger under anlæg og i drift	11

4	Afgrænsning - miljøvurderingens indhold	12
4.1	Projektbeskrivelse	12
4.2	Hovedforslag og alternativ	12
4.3	Fravalgte alternativer	19
4.4	Referencescenariet	20
4.5	Ikke-teknisk resumé	20
4.6	Eksisterende forhold	20
4.7	Metodebeskrivelse	20
4.8	Kumulative effekter	20
4.9	Manglende viden	21
4.10	Afværgeforanstaltninger og overvågning	21
4.11	Miljøtemaer	21

1 Baggrund

Grundet de alvorlige konsekvenser som skybruddet d. 2. juli 2011 – og andre, mindre kraftige skybrud – har haft for Hovedstadsområdet, er der udarbejdet en klimatilpasningsplan for Københavns Kommune.

Københavns Kommune og Frederiksberg Kommune har sammen med deres forsyningsselskaber HOFOR og Frederiksberg Forsyning i 2012 udarbejdet en skybrudsplan (Københavns Kommune, 2012) på baggrund af Københavns Kommunes klimatilpasningsplan (Københavns Kommune, 2011). Efterfølgende har Københavns og Frederiksberg kommuner som konkretisering af skybrudsplanerne belyst skybrudsinitiativer, der kan medvirke til at reducere skaderne i forbindelse med skybrudshændelser fremover.

Som en del af klimatilpasningstiltagene i Københavns Kommune og Frederiksberg Kommune skal HOFOR og Frederiksberg Forsyning etablere Valby Skybrudstunnel. Skybrudsledningen skal forløbe under Valby og bortlede vand fra skybrudsoplandet Valby og Frederiksberg Vest. Valby Skybrudstunnel bliver en del af "Den Urbane Strøm", som iht. skybrudskonkretiseringsplanen skal løbe fra Lindevangsparken i Frederiksberg i nord til udløb i Kalveboderne.

Tunnelprojektet skal bidrage til at opnå det overordnede servicemål om maksimalt 10 cm vand på terræn ved en 100-års skybrudshændelse om 100 år. Tunnelen skal, udover at håndtere skybrudsvand i forhold til overløb til recipient, samtidig bruges som bassinledning for at reducere antal overløb ved hverdagsregn, og i øvrigt understøtte et spildevandssystem, der forberedes til fremtidens klimaudfordringer.

Københavns borgerrepræsentation vedtog i foråret 2018 tillæg nr. 8 til Spildevandsplan 2008, der tilvejebringer det planmæssige grundlag for anlægsprojekter på spildevandsområdet, herunder arealreservation for etablering af bygværker/skakte til Valby skybrudstunnel (Københavns Kommune, 2018). Som følge af projektjusteringer og efterfølgende fastlæggelse af skaktplaceringer og tracé, er der behov for at reservere nye arealer til skakte og tracé. Arealreservationerne vil blive indarbejdet i spildevandsplanen efterfølgende. Etablering af selve tunnelen kræver et tillæg til spildevandsplanen fra 2018. Frederiksberg Kommune vedtog december 2019 spildevandsplan 2019-2031, hvor skybrudstunnelen indgår.

HOFOR og Frederiksberg Forsyning har i oktober 2020 ansøgt VVM-myndigheden Københavns Kommune om at gennemføre en miljøvurdering (VVM) af projektet. Nærværende notat indeholder en afgrænsning af miljøkonsekvensrapportens indhold og omfang som led i VVM-processen.

2 VVM-pligt efter lov om miljøvurdering af planer og programmer og af konkrete projekter

Den foreslåede skybrudsløsning omfatter etablering af en ca. 2.480 m lang tunnel fra F.L. Smidths parkeringsplads ved Høffdingsvej/Ramsingsvej, med mellemskakte ved Blushøjvej og Musikbyen, til udløb i Kalveboderne via Enghave Kanal. Skybrudsløsningen skal forhindre skybrudsvand i at oversvømme Valby og Frederiksberg.

Projektet er fastlagt efter et omfattende analysearbejde, der har kortlagt, hvilket udledningspunkt, der vil være bedst for at opnå projektets succeskriterier. Analyserne er gennemført i forhold til hydraulik, anlægstekniske forhold, jura/planforhold, miljø og anlægøkonomi, ligesom løsningerne er blevet vurderet på realiser- eller bygbarhed af projektet.

Skybrudstunnelens anlæg er omfattet af bilag 2, nr. 10b, *anlægsarbejder i byzoner* og punkt 10g *dæmnings og andre anlæg til opstuvning eller varig oplagring af vand (projekter, som ikke er omfattet af bilag 1)* i Bekendtgørelse af lov om miljøvurdering af planer og programmer og af konkrete projekter (Miljø- og Fødevareministeriet, 2020). Projekter omfattet af bilag 2 er som udgangspunkt screeningspligtige med henblik på at træffe afgørelse om eventuel pligt til at gennemføre en miljøvurdering af det konkrete projekt.

HOFOR og Frederiksberg Forsyning vurderer, at projektet er af et sådant omfang, at der er overvejende sandsynlighed for, at udfaldet af en screening vil medføre krav om miljøvurdering og tilladelse efter miljøvurderingslovens §25. HOFOR og Frederiksberg Forsyning har derfor den 12. oktober 2020 indsendt en VVM-ansøgning til Københavns Kommune med anmodning om, at projektet skal undergå en miljøvurdering uden forudgående screening, hvilket lovens § 18, stk. 2 giver mulighed for.

VVM-myndigheden Københavns Kommune har 14. oktober 2020 på baggrund af HOFORs og Frederiksberg Forsynings VVM-anmodning igangsat en miljøvurdering af projektet, herunder at bygherre påbegynder udarbejdelse af miljøkonsekvensrapport, der beskriver, om projektet kan få væsentlig indvirkning på miljøet. Miljøkonsekvensrapporten udarbejdes på baggrund af nærværende afgrænsningsnotat.

2.1 Lovkrav til indholdet af miljøkonsekvensrapporten

Miljøkonsekvensrapporten skal udarbejdes således, at den opfylder kravene beskrevet i Bekendtgørelse af lov om miljøvurdering af planer og programmer og af konkrete projekter (Miljø- og Fødevareministeriet, 2020). Det forventede indhold i miljøkonsekvensrapporten er beskrevet i bekendtgørelsens § 20 og bilag 7.

Miljøkonsekvensrapporten skal indeholde en beskrivelse af projektet med oplysninger om projektets placering, udformning, dimensioner og andre relevante særkender. Derudover skal der indgå en beskrivelse af projektets forventede væsentlige indvirkninger på miljøet, herunder direkte, indirekte, sekundære, kumulative, grænseoverskridende, kort-, mellem- og langsigtede, vedvarende og midlertidige samt positive og negative virkninger. De foranstaltninger, der påtænkes truffet for at undgå, forebygge eller begrænse og om muligt neutralisere forventede væsentlige skadelige indvirkninger på miljøet beskrives. Rapporten skal ligeledes indeholde en beskrivelse af de rimelige alternativer, som bygherren har undersøgt, og som er relevante for projektet og dets særlige karakteristika, og en angivelse af hovedårsagerne til den valgte løsning under hensyntagen til projektets indvirkninger på miljøet.

Miljøkonsekvensrapporten skal beskrive og vurdere den sandsynlige væsentlige indvirkning på miljøet. Ved miljøet forstås befolkningen og menneskers sundhed, den biologiske mangfoldighed, jordarealer, jordbund, vand, luft og klima, materielle goder, kulturarv og landskab og samspillet mellem ovenstående faktorer.

2.2 Afgrænsningsnotat for Valby skybrudstunnel

Afgrænsningsnotatet udgør myndighedernes bestilling til bygherre og rådgiver forud for udarbejdelsen af miljøkonsekvensrapporten. Her fastlægges, hvilke miljøvurderinger, der skal gennemføres for samlet at kunne vurdere anlæggets miljømæssige konsekvenser.

Afgrænsningen fastlægger, hvor omfattende og detaljerede oplysninger, der skal fremgå i miljøkonsekvensrapporten, herunder om og i hvilket omfang, der skal udføres feltundersøgelser og beregninger som grundlag for miljøvurderingerne.

Som en del af miljøvurderingsprocessen skal der gennemføres en foroffentlighedsfase (idéfase) med henblik på den endelige afgrænsning af miljøkonsekvensrapportens indhold. Høringsperioden er som udgangspunkt fastsat til 2 uger, hvor borgere, interesseorganisationer og øvrige myndigheder kan komme med forslag til, hvad de ønsker undersøgt.

Høringssvar fra første offentlighedsfase indarbejdes efterfølgende i afgrænsningen i relevant omfang.

2.2.1 Afgrænsning af indhold i Miljøkonsekvensrapporten

I kapitel 4 er der lavet en foreløbig afgrænsning af de faglige emner i miljøkonsekvensrapporten. Miljøkonsekvensrapporten behøver ikke følge samme struktur som emne-tabellen i afgrænsningsnotatet, men det er afgørende, at krav stillet i afgrænsningsnotatet er dækket i de efterfølgende beskrivelser og vurderinger.

Med bekendtgørelse af lov om miljøvurdering af planer og programmer og af konkrete projekter (VVM) (Miljø- og Fødevareministeriet, 2020) er det intentionen, at afgrænsningsfasen kan anvendes til at fravælge emner, hvor det på forhånd kan afvises, at projektet vil medføre væsentlige påvirkninger.

Som det fremgår af Tabel 1, er det vurderet, at følgende emner skal medtages i miljøkonsekvensvurderingen, da det ikke uden en nærmere vurdering eller tilpasning af projektet /etablering af afværgeforanstaltninger kan afvises, at der vil være en væsentlig påvirkning af miljøet:

Anlægsfasen:

- Støj og vibrationer
- Trafik
- Jordforurening
- Grundvand
- Fredninger
- Friluftsliv

Driftsfasen:

- Vandkvalitet
- Natura 2000
- Visuelle forhold
- Friluftsliv (badevandskvalitet)

Samtidig er det vurderet, at følgende emner kan fravælges (scopes ud): lys, varme, stråling, kulturarv, projektets sårbarhed samt grænseoverskridende påvirkninger, idet det er vurderet, at der ikke er potentielt væsentlige miljøpåvirkninger forbundet hermed.

Høringssvar fra første offentlighedsfase indarbejdes i afgrænsningen.

2.2.2 Miljøvurderinger

Miljøvurderingerne foretages med udgangspunkt i projektforslaget med efterfølgende nødvendige projektændringer undervejs i processen.

Større projektændringer, der kan have væsentlige skadelige indvirkninger på miljøet er omfattet af krav om VVM-ansøgning. Sådanne ændringer skal derfor ansøges hos relevante myndigheder for supplerende VVM-screening, for en vurdering af VVM-pligt af ændringerne. Det vil for alle faglige emner i miljøvurderingsrapporten fremgå, hvilke tekniske løsninger og anlægsmetoder miljøvurderingen tager udgangspunkt i.

Hvis det vurderes, at der kan blive tale om en væsentlig miljøpåvirkning, skal der i miljøkonsekvensrapporten foreslås afværgeforanstaltninger, herunder eksempelvis begrænsninger i anlægsperioder, anlægsmetoder eller ændringer af det tekniske projekt, udpegning af erstatningsnatur eller lign.

Såfremt der vurderes behov for overvågning med henblik på at kunne identificere uforudsete negative påvirkninger som følge af projektet, udarbejdes forslag til overvågningsprogram.

3 Projektet

HOFOR og Frederiksberg Forsyning skal etablere en skybrudsledning fra F.L. Smidths (FLS) parkeringsplads ved Høffdingsvej/Ramsingsvej til et område øst for kolonihaveområdet Musikbyen i Sydhavnen med udløb i Enghave Kanal (ENG). Kanalen er via en mindre lagune forbundet med Kalveboderne. Der anlægges en mellemskakt på Blushøjvej nær McDonalds i Folehaven (BLU), samt på et parkeringsareal vest for kolonihaveforeningen H/F Musikbyen (MUS).

Tunnelen skal fra skybrudsoplandene Valby og Frederiksberg Vest modtage skybrudsvand og samtidig bruges som bassinledning for at reducere antal overløb i Gåsebækrenden (UK11) ved hverdagsregn, og i øvrigt understøtte et spildevandssystem, der forberedes til fremtidens klimaudfordringer.

Efter etablering af Valbytunnelen vil en stor del af det vand, der i dag udledes urensset via overløbsbygværk i Gåsebækrenden (UK11) og videre ud i Kalveboderne, føres ned i tunnelen. Tunnelen vil tilføje et bassinvolumen til spildevandssystemet, hvilket betyder, at der årligt kan ledes en større mængde vand til Renseanlæg Damhusåen, hvor det renses og herefter ledes til Øresund. Ændringerne i vanddynamikken efter etablering af skybrudstunnelen medfører således, at der overordnet både vil ske en stor reduktion i mængden af udledt overløbsvand (regnvand iblandet spildevand) fra bygværket i Gåsebækrenden (UK11) til vandområdet Kalveboderne, ligesom antallet af overløbshændelser vil blive reduceret. HOFOR og Frederiksberg Forsyning arbejder løbende med at forbedre udnyttelsen af det opstrøms beliggende kloaksystem. Hermed vil der på sigt ske en yderligere reduktion af den samlede udledning til området.

Det eksisterende kloaknet tilsluttes skybrudstunnelen via tilslutningsbygværker. Der etableres et tilslutningsbygværk på FLSmidth-grunden, hvor regnvand og skybrudsvand fra eksisterende kloakledning opsamles. Tilsvarende etableres et større tilslutningssystem fra Blushøjvej til Folehaven, hvor regnvand og skybrudsvand fra et etableret skybrudsprojekt i Folehaven opsamles. Ved Musikbyen etableres tilslutning fra den eksisterende Gåsebækkloak til skybrudstunnelen, inden vandet udledes via overløb i bygværk i Enghave Kanal.

Skybrudstunnelen udføres som en boret tunnel mellem de fire bygværker/skakte ved FLSmidth-grunden, Blushøjvej, Musikbyen og Enghave Kanal. Tunnelen etableres 15-20 m under terrænoverfladen nede i kalken og følger et tracé, der går fra bygværket ved FLSmidth-grunden mod syd under banen, forbi Grønttorvet og ned til McDonalds/Blushøjvej, herefter tager tracéet en sydøstlig retning under Valby Idrætspark og Valbyparken for at ende ved Enghave Kanal. Ved skakten ved FLSmidth-grunden gøres det teknisk muligt at tilkoble en videreførelse af tunnelen fra FLS, men der sker ikke en regulær forberedelse til dette.

Tunnelen forventes at blive ca. 2.480 m lang og den endelige tunnellængde afhænger af den eksakte placering af de fire skakte ved FLSmidth, Blushøjvej, Musikbyen og Enghave Kanal samt eventuelle justeringer af tunnelkurver.

Tunnelen er på hele strækningen dimensioneret til en indvendig diameter på 3,4 m.



Figur 3.1 Oversigt over placering af skybrudstunnel og bygværkerne ved FLSmidth-grunden, Blushøjvej, Musikbyen og Enghave Kanal

3.1 Byggepladser

Af Figur 3.1 ses skitse af tunneltracé samt bygværkerne på de 4 lokaliteter.

3.1.1 Byggeplads ved FLSmidth-grunden (FLS)

Byggepladsen ved FLSmidth-grunden skal i anlægsfasen bruges til etablering af skakt til brug for tunneleringen. Skakten vil være en modtageskakt for boremaskinen. Der etableres også et tilslutningsbygværk på FLSmidth-grunden, hvor regnvand og skybrudsvand fra eksisterende kloakledning opsamles og føres ned i tunnelen i driftsfasen.

Der er foretaget vurderinger af flere løsninger med placering af skakt/bygværk og dermed også byggepladsen. Der er mange hensyn at tage ift. bl.a. naboer, udførelsesmetoder, eksisterende ledninger, trafik, støj- og vibrationsgener, tilslutninger og tilgængelighed i driftsperioden. På den baggrund placeres byggepladsen ved parkeringspladsen på FLSmidth.

3.1.2 Byggeplads ved Blushøjvej (BLU)

Byggepladsen ved Blushøjvej skal i anlægsfasen bruges til etablering af skakt til brug for tunneleringen, dvs den skakt tunnelboremaskinen sendes afsted fra. Til driftsfasen skal den ombygges til et bygværk, som fører skybrudsvandet ned i tunnelen, og der skal etableres et større tilslutnings-system fra Folehaven til Blushøjvej, hvor regnvand og skybrudsvand fra et etableret skybrudsprojekt i Folehaven opsamles.

3.1.3 Byggepladser ved Blushøjvej/Folehaven

Der etableres mindre byggepladser hhv. på Blushøjvej og i Folehaven, som skal anvendes i forbindelse med etablering af tilslutning fra tidligere udført skybrudsprojekt i Folehaven til Valbytunnelen. På byggepladserne etableres byggegruber for mikrotunnelering og efterfølgende mindre brønde for adgang.

3.1.4 Byggeplads ved Musikbyen (MUS)

Byggepladsen ved haveforeningen Musikbyen skal i anlægsfasen anvendes til etablering af et tilslutningsbygværk i form af en skakt, hvor vand fra Gåsebækkloaken opsamles og føres ned i skybrudstunnelen, skakten vil i driftsfasen føje ekstra volumen til skybrudstunnelen. Skakten ved Musikbyen vil enten være en modtageskakt, hvortil der tunneleres eller en mellemskakt, som tunnelboremaskinen kører gennem.

Flere placeringer af skakt/bygværker og dermed også byggeplads er blevet gennemgået, og den mest optimale placering ift. anlægsprojektet er fundet at være på parkeringspladsen ved Musikbyen.

3.1.5 Byggeplads ved Enghave Kanal (ENG)

Byggepladsen ved Enghave Kanal skal i anlægsfasen bruges til etablering af skakt til brug for tunneleringen. Til driftsfasen ombygges skakten til udløbsbygværk. I bunden af skakten etableres pumpestation til tilbagepumpning af bassinvand til kloaksystemet/rensingsanlæg. Afhængig af, hvilken løsning, der findes for den sydlige tunnelstrækning (se nedenfor), kan skakten ved Enghave Kanal enten blive en tunneleringsskakt eller en modtageskakt for boremaskinen.

Nær udløbsbygværket ved Enghave Kanal etableres en 90 m² teknikbygning i op til 4 meters højde til udstyr for pumpestationen, der etableres i skakten. Det overvejes i projektet om teknikbygningen skal være underjordisk, men dette afventer nærmere afklaring med folkene, som skal stå for driften af anlægget.

3.2 Anlægsaktiviteter

3.2.1 Etablering af skakte

Alle tre tunneleringsskakte (FLS, BLU, ENG) samt skakten ved MUS udføres med sekantpæle, der bores fra terræn med borerigge. Jord fra borehuller bortkøres på lastbiler parallelt med tilkørsel af beton og armering. Skaktene udgraves med gravemaskiner fra terræn ned til overside kalk. Kalken brydes op nede fra skakten og bringes op med kran. Jord og kalk fragtes bort på lastbiler. Alt indvendigt betonarbejde i skakten støbes på stedet med tilkørsel af armering og beton.

3.2.2 Boremetode og -retning

Som udgangspunkt påtænkes skybrudstunnelen etableret ved tunnelering som pipejacking med boremetoden EPB (Earth Pressure Balance). Bygherre ønsker imidlertid valgfrihed til entreprenøren

ift. tunneleringsmetode, hvorfor anvendelsen af den alternative slurry-metode ikke kan afvises. De potentielle miljøkonsekvenser af de to boremetoder skal derfor vurderes i miljøkonsekvensrapporten.

Tunnelen bores som udgangspunkt som tre separate tunneler. Den nordlige tunnel påbegyndes fra byggepladsen ved Blushøjvej mod FLSmidt-grunden. Den midterste tunnelsektion påbegyndes fra Blushøjvej til Musikbyen, mens den sydlige tunnel påbegyndes ved Enghave Kanal og bores mod Musikbyen.

Der pågår undersøgelser om muligheden for at bore strækningen Blushøjvej til Enghave Kanal som én lang tunnel. Det vil i en senere projektfase blive fastlagt, hvorvidt denne tunnelstrækning også skal påbegyndes fra byggepladsen ved Blushøjvej, eller om tunneleringen skal foregå fra byggepladsen ved Enghave Kanal via skakten i Musikbyen.

Da boremetoder og -retning endnu ikke er endelig fastlagt, vil begge metoder og de mulige varianter i tunneleringsretning for den sydlige tunnelstrækning blive undersøgt ligeværdigt i miljøkonsekvensrapporten. Tunneleringsretningen afgøres primært af bygbarheden, fx vil man under normale omstændigheder helst tunnelere opad, hvilket vil sige fra Enghave Kanal mod Blushøjvej, men andre forhold kan veje tungere. Forhold og påvirkninger, som belyses i miljøkonsekvensrapporten vil ligeledes blive inddraget i fastlæggelse af tunneleringsretning, herunder fx trafikale forhold og støj.

Der skal som minimum tunneleres kontinuert under de banestrækninger, der krydses samt under eventuelt pælefunderede bygninger for at minimere risikoen for sætningsskader og minimere risikoen for, at boremaskinen sætter sig fast. Grundet disse driftsmæssige risici er der et ønske om at tunnelere begge strækninger i døgndrift (24 timer, 7 dage om ugen), hvorfor de potentielle miljøkonsekvenser af dette skal vurderes i miljøkonsekvensrapporten. Undersøgelsen vil derfor omfatte de miljømæssige konsekvenser både af tunnelering i dagtimerne i hverdage og døgntunnelering alle ugens 7 dage.

3.2.3 Aktiviteter på byggepladserne ved tunnelering

Startskakt

Fra startskakte (pressegruber) ved Blushøjvej og evt. Enghave Kanal vil der være til- og frakørsel med lastbiler, der tilkører byggematerialer i form af bl.a. tunnelelementer og kører bort med jord/tunnelmuck/affald.

Byggepladserne bliver af en størrelse, der gør det muligt at indrette pladsen, således at det sikres, at der er opbevaringskapacitet til tunnelrør og muck/jord, så dette ikke skal transporteres til/fra byggepladsen i aften- og natperioden samt i weekenden. Der kan således tunneleres hele døgnet og i weekenden uden til- og frakørsel med lastbiler uden for dagtimerne.

På byggepladsen vil en byggepladskran nedsænke byggematerialer/tunnelelementer til bunden af skakten og hæve jord/muck/affald op fra skakten, ligesom der vil være et betonitanlæg på begge byggepladser. Ved anvendelse af slurrymetoden vil der tillige være et separationsanlæg på pladserne.

Tunnelboremaskinerne vil primært få strøm fra ledningsnettet, men der vil være nødstrømsgenerator ved udfald på nettet.

Modtageskakt

Skakten ved FLSmidt-grunden og enten Blushøjvej, Musikbyen eller Enghave Kanal skal bruges til at få boremaskinen op. Når tunnelboremaskinen er brudt igennem til skakten skilles den ad nede i skakten, og delene løftes op af en mobilkran og bortkøres.

3.2.4 Jord- og muckhåndtering

En foreløbig beregning viser, at der skal håndteres ca. 60.000 ton jord/muck fra etablering af skakte/bygværker og tunnelstrækninger.

HOFOR har leverandøraftaler med modtageanlæg frem til april 2023, som kan bruges til bortskaffelse af jord, sand og muck.

Der vil i nødvendigt omfang blive foretaget forklassificering af jorden og kalk fra skakte og tunnel-tracé, så jorden/kalk kan blive bortskaffet mest optimalt, og ren jord evt. kan genindbygges i projektet eller på andre af bygherres projekter, hvis jorden er egnet hertil.

3.2.5 Støj og vibrationer

En byggeplads giver uundgåeligt støj og vibrationsgener til omgivelserne. Generne vil være mest markante fra etableringen af byggepladserne og skaktene, og efterfølgende ved de skakte som benyttes som startskakte/pressegruber dvs. Blushøjvej og evt. Enghave Kanal.

Støj og vibrationer fra anlægsprojektet vil udelukkende være i områderne omkring byggepladserne til skakte/bygværker. Selve tunneleringen vil ikke medføre støjgener og forventes heller ikke at medføre vibrationer pga. den store bodedybde (i kalken).

Byggepladserne etableres med den mest hensynsfulde indretning evt. med støjvægge, placering af skurvogne, så de danner støjskærm mv. ligesom pladserne i muligt omfang indrettes, således at lastbilerne kan køre gennem byggepladsen og dermed ikke skal bakke.

Der vil i forbindelse med etablering og ombygning af skakte forekomme andre støjende aktiviteter såsom nedbrydning af asfalt, beton mv.

For byggepladser med tunneleringsskakte forventes etablering af transformere og dermed permanent eltilslutning, således der ikke forekommer støjgener fra elforsyning. Såfremt der mod forventning skal etableres elforsyning via generatorer vil disse støjdæmpes i muligt omfang.

Særligt støjende aktiviteter vil blive henlagt til dagtimerne kl. 8:00 – 17:00 på hverdage. Der kan opstå forhold som nødvendiggør enkelte særligt støjende aktiviteter uden for dette tidsrum, men det tilstræbes at undgå dette.

Arbejdet i natperioden begrænses som udgangspunkt til det minimum, der skal til for at holde tunnelboremaskinen kørende. Der vil skulle hejSES muck op fra udgravning med kran og hejSES tunnelrør ned i skakten. Byggepladsen laves stor nok til, at tunnelrør og muck/jord kan opbevares og ikke skal transporteres i aften- og natperioden.

3.2.6 Tilslutningsbygværker – byggepladser

De tilslutningsbygværker og ledninger, der skal etableres ved skaktene, forventes at blive etableret efter tunneleringen er afsluttet.

Der er behov for nedramning/vibrering af spuns ved etablering af tilslutningsbygværkerne/byggegruber på byggepladserne ved FLSmidt-grunden, Blushøjvej, Musikbyen og Enghave Kanal.

Inden etablering af tilslutningsbygværkerne vil der foregå ledningsomlægninger med gravearbejde og let aktivitet i terræn. Efterfølgende etableres en spunsvæg til byggegrubeindfatningen ved ramning eller vibrering, og der monteres løbende interne afstivninger. Byggegruben udgraves med gravemaskiner fra terræn, og jorden køres bort på lastbiler.

Tilslutningsbygværkerne udføres som præfabrikerede elementer eller støbes på stedet. Elementer fragtes til byggepladsen på blokvogne og installeres med kran. Pladsstøbte bygværker opbygges på stedet med form og armering, og der støbes med beton fragtet til pladsen på lastbiler.

Ledningerne ved Blushøjvej etableres ved mikrotunneling mellem de etablerede byggegruber. Ledningen transporteres til byggepladsen via lastbiler, og det udborede materialet køres ligeledes bort på lastbiler.

Der tilfyldes med grus omkring bygværkerne, som fragtes til pladsen på lastbiler. Der afsluttes med terrænarbejder med asfaltering, brolægning og montering af udstyr mv.

3.3 Afledning af skybrudsvand

HOFORs servicemål som forsyningsselskab er, at **byen skal beskyttes mod skadevoldende oversvømmelser på terræn**. Disse oversvømmelser optræder, når det eksisterende kloaknets kapacitet er opbrugt. Når det sker, skal skybrudstunnelerne tages i anvendelse og aflaste det eksisterende kloaknet til disse. Dette gøres under terræn af hygiejne- og sikkerhedsmæssige årsager.

Helt overordnet, så ønsker HOFOR og Frederiksberg Forsyning at udlede skybrudsvand fra Valby Skybrudstunnel til Enghave Kanal, for derved at mindske oversvømmelser af gaderne i Valby og Frederiksberg Vest. Tunnelprojektet skal bidrage til at opnå det overordnede servicemål om maksimalt 10 cm vand på terræn ved en 100-års skybrudshændelse om 100 år. Tunnelen skal, udover at håndtere skybrudsvand, samtidig bruges som bassinledning for at reducere antal overløb ved hverdagsregn, og i øvrigt understøtte et spildevandssystem, der forberedes til fremtidens klimaudfordringer.

Tunnelen vil ved hverdagsregn fungere som bassinledning, for at reducere antal overløb ved Gåsebækrenden (UK11), hvor vandet fra daglig regn opmagasineres i ledningen og tilbagepumpes til kloaksystemet/renseanlæg, når der atter er plads. Afhængig af, hvilken løsning der vælges, vil der kunne forekomme sjældne overløb fra skybrudstunnelen ved hverdagsregn. Dertil vil tunnelen fungere som skybrudsledning, der opsamler og udleder skybrudsvand til Enghave Kanal ved skybrudshændelser svarende til regnhændelser forekommende med en hyppighed på 10 år eller sjældnere.

Efter etablering af Valbytunnelen vil en stor del af det vand, der i dag udledes urensset via overløbsbygværk (UK11) i Gåsebækrenden og videre ud i Kalveboderne, således føres ned i tunnelen. Tunnelen vil tilføje et bassinvolumen på 25.000 m³ til spildevandssystemet, hvilket betyder, at der årligt kan ledes en større mængde vand til Renseanlæg Damhusåen, hvor det renses og herefter ledes til Øresund. Ændringerne i vanddynamikken efter etablering af skybrudstunnelen medfører, at der overordnet både vil ske en reduktion i mængden af udledt overløbsvand fra UK11 (regnvand iblandet spildevand) til vandområdet Kalveboderne, ligesom antallet af overløbshændelser vil blive reduceret. Reduktionen i antal overløb vil medføre, at målsætningen i Københavns Kommunes spildevandsplan 2018 om en reduktion af årlige antal overløb til Gåsebækrenden (UK11) til $n = 1$ opfyldes.

Vandet, der afledes, vil bestå af regnvand fra pladser, tage og veje iblandet få procent (anslået 2-5 %) spildevand. Spildevandet stammer fra fælleskloakker, der ved voldsomme regnhændelser ikke kan aflede vandet uden overløb til terræn.

3.4 Miljøpåvirkninger under anlæg og i drift

Anlægsperioden forventes at være af ca. 50 måneders varighed på byggepladser for tunnelerings-skakte samt Musikbyen (MUS) og ca. 6 måneder for de mindre byggepladser ved Blushøjvej/Folehaven. I anlægsfasen gennemføres en række anlægsaktiviteter, som vil påvirke det omgivende miljø.

De primære påvirkninger forventes at være støj og vibrationer fra entreprenørmaskiner samt trafik fra transportaktiviteter til og fra byggepladserne herunder bortkørsel af jord og tunnelmuck og tilkørsel af tunnelelementer.

Tunneltracéet går gennem og passerer flere forureningskortlagte arealer, og forureningsgrad og jordhåndtering skal undersøges og beskrives nærmere.

Andre påvirkninger i anlægsfasen, der undersøges nærmere, er påvirkning af grundvand og overfladevand, herunder det nærliggende marine Natura 2000 område. Derudover undersøges en evt. påvirkning af fredede arealer.

Ved Musikbyen er der en skovbyggelinje omkring fredskov i Valbyparken, som der skal dispenseres midlertidigt fra ifm. byggepladsen.

I driftsfasen vil eneste påvirkning stamme fra udledning af vand til Enghave Kanal ved skybrudshændelser, ud over den positive effekt som tunneldriften har på overløb fra Gåsebækrenden. Da vandet udledes via overløb, vil der ikke forekomme støjpåvirkning ifm. udledningen. Tilbagepumpning af bassinvand til kloaksystem/reuseanlæg foregår via pumper dybt nede i skakten ved Enghave Kanal, og der vil ikke forekomme støjpåvirkninger hverken fra tilbagepumpning eller pumpe-tests.

4 Afgrænsning - miljøvurderingens indhold

Herunder beskrives indholdet i miljøvurderingen iht. Bekendtgørelse af lov om miljøvurdering af planer og programmer og af konkrete projekter (Miljø- og Fødevarerministeriet, 2020), og selve afgrænsningen af de faglige emner/miljøfaktorer i miljøkonsekvensrapporten for etablering og drift af Kalvebod Skybrudstunnel fremgår af tabel 1.

4.1 Projektbeskrivelse

Anlæggets fysiske udformning og karakteristika, ligesom arealanvendelsesbehovet under anlægs- og driftsfasen vil blive beskrevet i miljøkonsekvensrapporten med angivelse af anlæg på kortbilag.

Den fysiske udformning af skybrudstunnel, teknikbygning mv. beskrives. For de midlertidige anlæg/byggepladser beskrives omfang, placering og indretning samt væsentlige anlægsprocesser.

Dertil beskrives de væsentligste karakteristika/scenarier ved projektets driftsfase, herunder tømnings af Valbytunnelens magasin og koordinationen med Damhusåens Renseanlæg.

4.2 Hovedforslag og alternativ

Anlæg

Der undersøges ét hovedforslag for etablering af skybrudstunnel og tilslutningsbygværker, herunder skakte mv. som beskrevet ovenfor.

Drift

Der undersøges et hovedforslag samt et alternativ for drift af skybrudstunnelen.

Hovedforslag - overløbskant: Det er HOFORs ønske at etablere skybrudstunnelen, således der ledes vand ud i Enghave Kanal fra Valbytunnelen via et autonomt styringsprincip med en fast overløbskant i kote +1,5 i udløbsbygværket. Det betyder, at der vil ske overløb fra Valbytunnelen til Enghave Kanal, når tunnel og afløbssystemet er fyldt helt op, hvilket vil forekomme ca. 0,5 gange/år. Ved at anlægge udløbet med fast overløbskant og ikke klapstyret, opnås et langt mere

driftssikkert system, der vil virke i alle tænkelige vejrforhold og evt. strømafbrydelse. Derudover vil denne løsning ikke kræve nogen nævneværdig løbende omkostninger til drift og vedligehold.

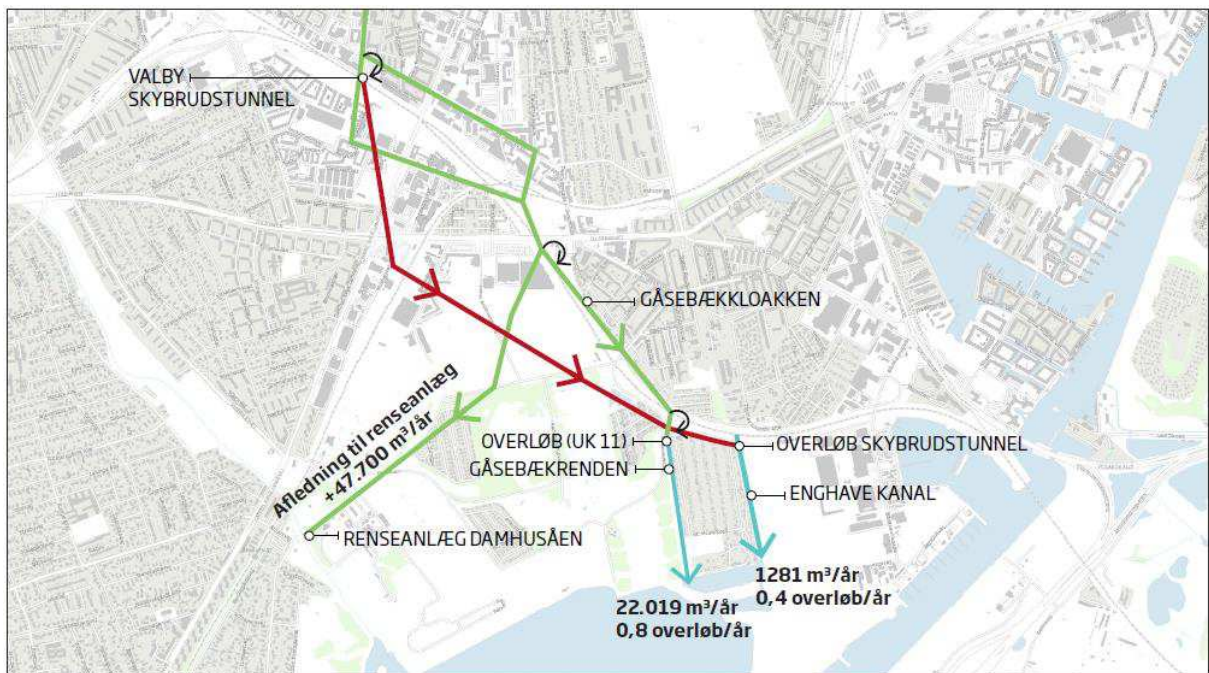
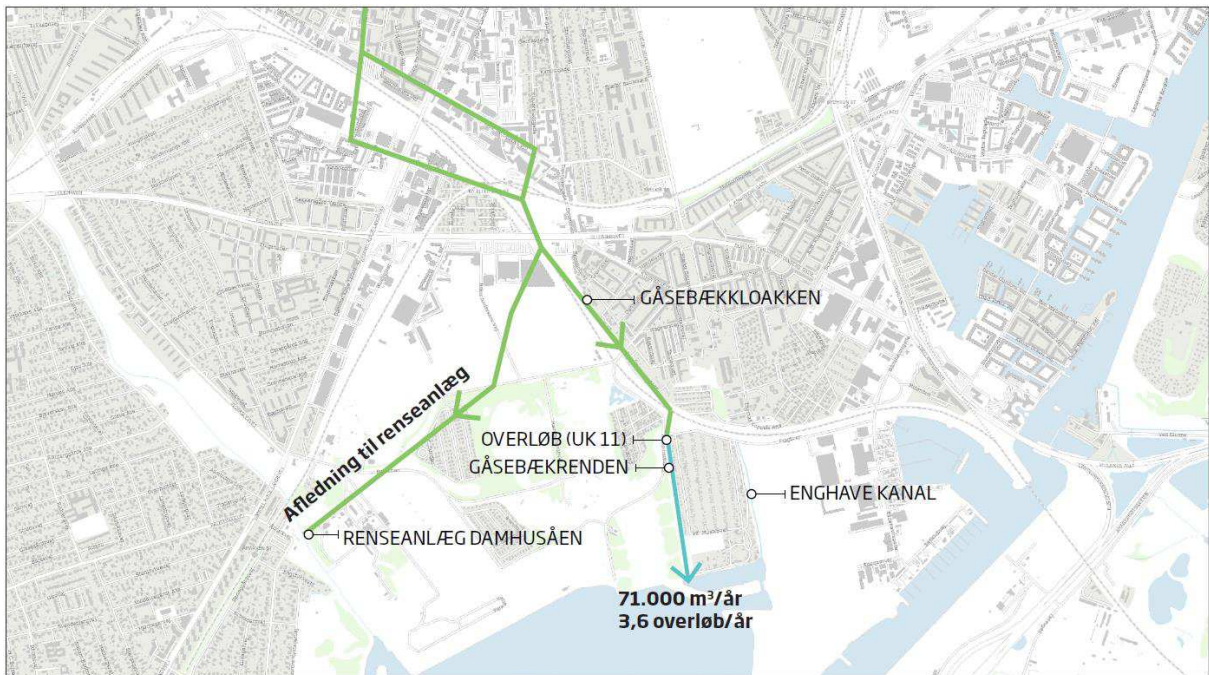
Alternativ - skybrudsklapper: Københavns Kommunes spildevandsplan muliggør udledning af skybrudsvand svarende til en 10-års regnhændelse eller værre, svarende til Københavns Kommunes definition af skybrud. Derfor er en løsning, hvor tunnelen idriftsættes ved minimum en 10-års regnhændelse, ligeledes undersøgt. Her styres udløbet fra Valbytunnelen af såkaldte skybrudsklapper, der aktiveres/åbnes ved skybrud svarende til regnhændelser, der statistisk set forekommer hver 10. år eller derover. Skybrudsklapperne vil blive udført med åbne/lukke-mulighed ved hjælp af en hydraulikstation med tilhørende hydraulikolietank og vil desuden kræve en kompliceret styring for at sikre, at klapperne virker på det helt rigtige tidspunkt. Dette system vil kræve en del drift og vedligeholdelse af både styringen og den tilhørende hydraulikstation.

Undersøgelserne af de to driftsløsninger vil omfatte tre nedbørsscenarier:

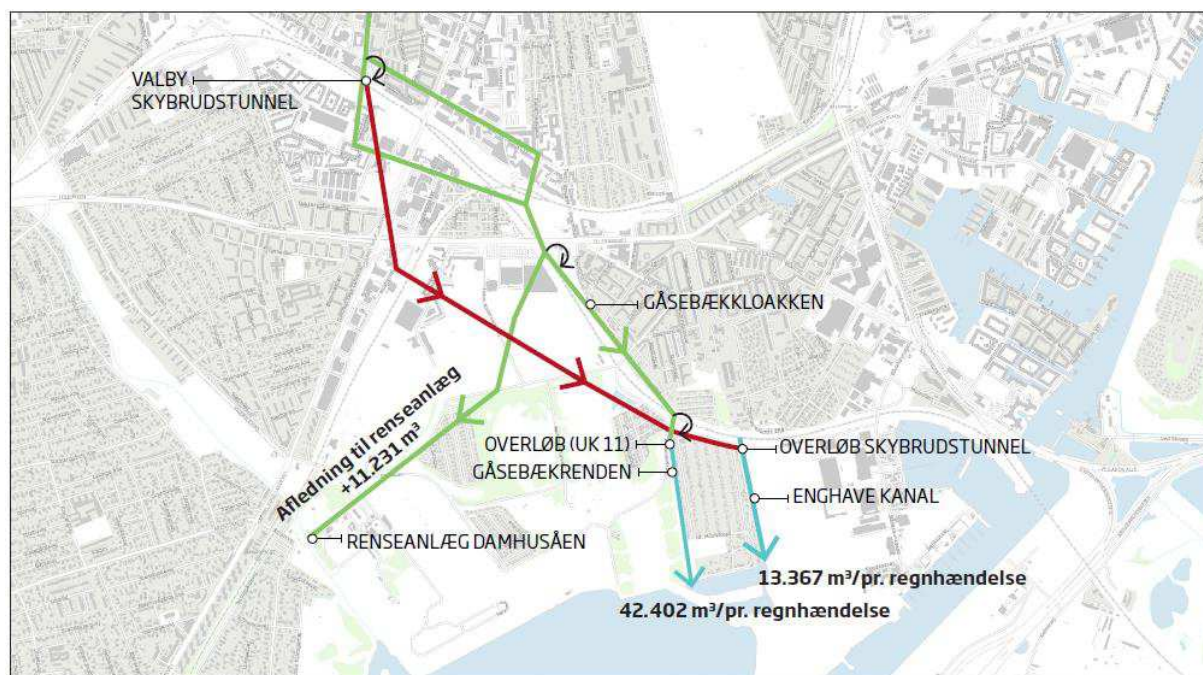
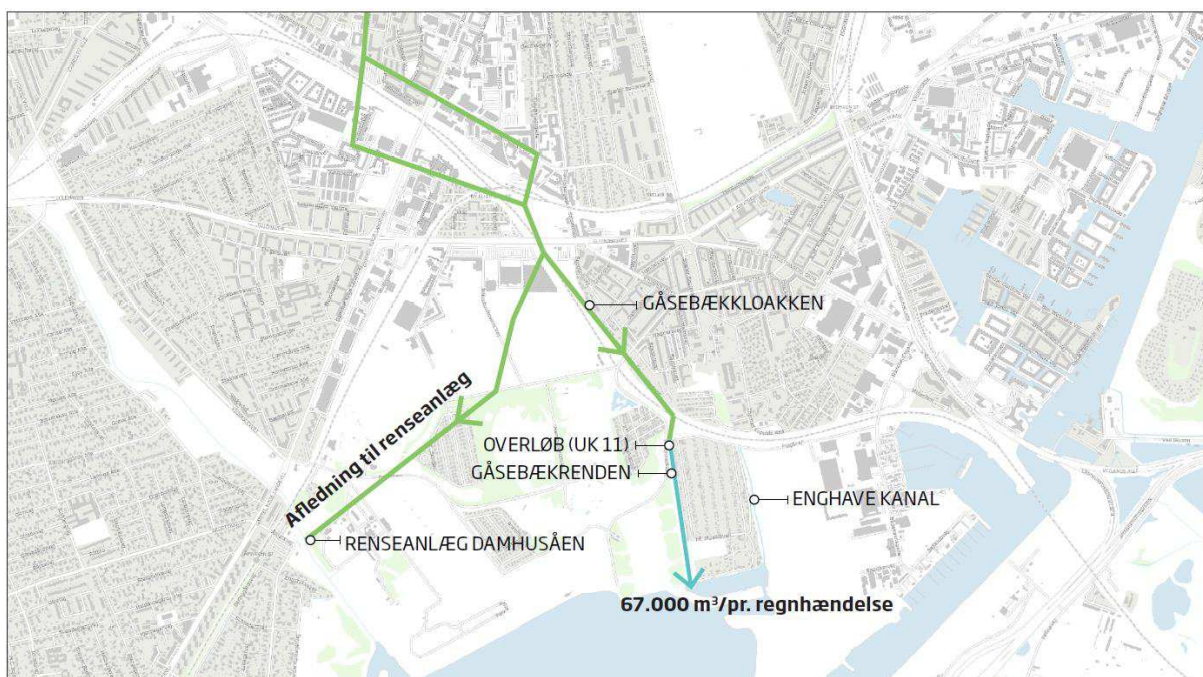
- **Hverdagsregn.** Til bestemmelse af de årlige overløbsmængder samt antallet af overløbshændelser anvendes historiske regnserier over 30 år.
- **Skybrud/10 års hændelse.** For at beskrive ændringen i udledte vandmængder til Kalveboderne ved en 10 års regnhændelse (skybrud) efter etablering af Valbytunnelen, er den 3. største regnhændelse igennem de sidste 30 år, der giver udledning af skybrudsvand fra Valby Skybrudstunnel anvendt. Der er brugt data fra en faktisk historisk hændelse (7. august 2001) for at give et realistisk billede af tunnelens funktion.
- **Kraftigt skybrud/100 års hændelse.** For at beskrive forskellen i udledte vandmængder til Kalveboderne ved en ekstrem regnhændelse efter etablering af skybrudstunnelen, er den største regnhændelse igennem de sidste 30 år valgt. Der tages udgangspunkt i hændelsen den 2. juli 2011, som var en ekstrem hændelse på mange måder, og som i denne kontekst bruges til at demonstrere, hvordan systemet vil reagere på en hændelse, som er kraftigere end en 100-års-regn.

Ligeledes beskrives positive effekter af tunnelens samtidige anvendelse som bassinledning ved hverdagsregn. Vandet fra daglig regn opmagasineres i ledningen og tilbagepumpes til kloaksystemet, når der atter er plads.

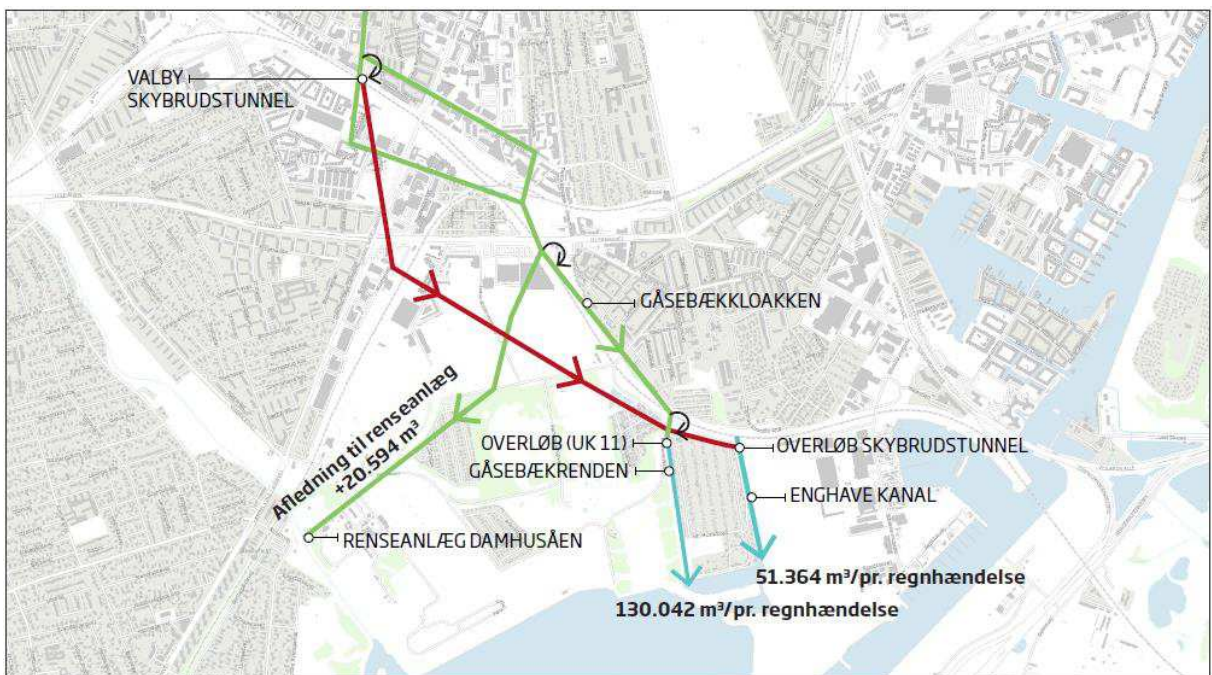
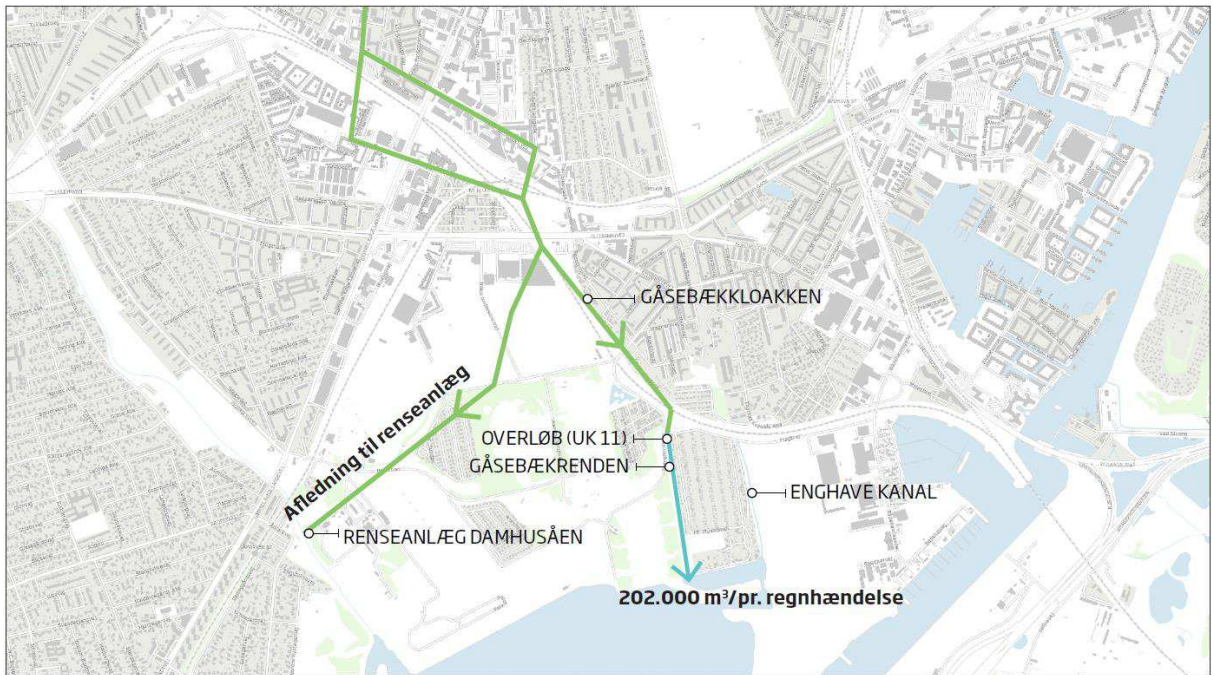
Illustration af vandets vej samt udledte vandvolumener og hyppighed af overløbshændelser ved de to løsninger kan ses af Figur 4.1 - Figur 4.6.



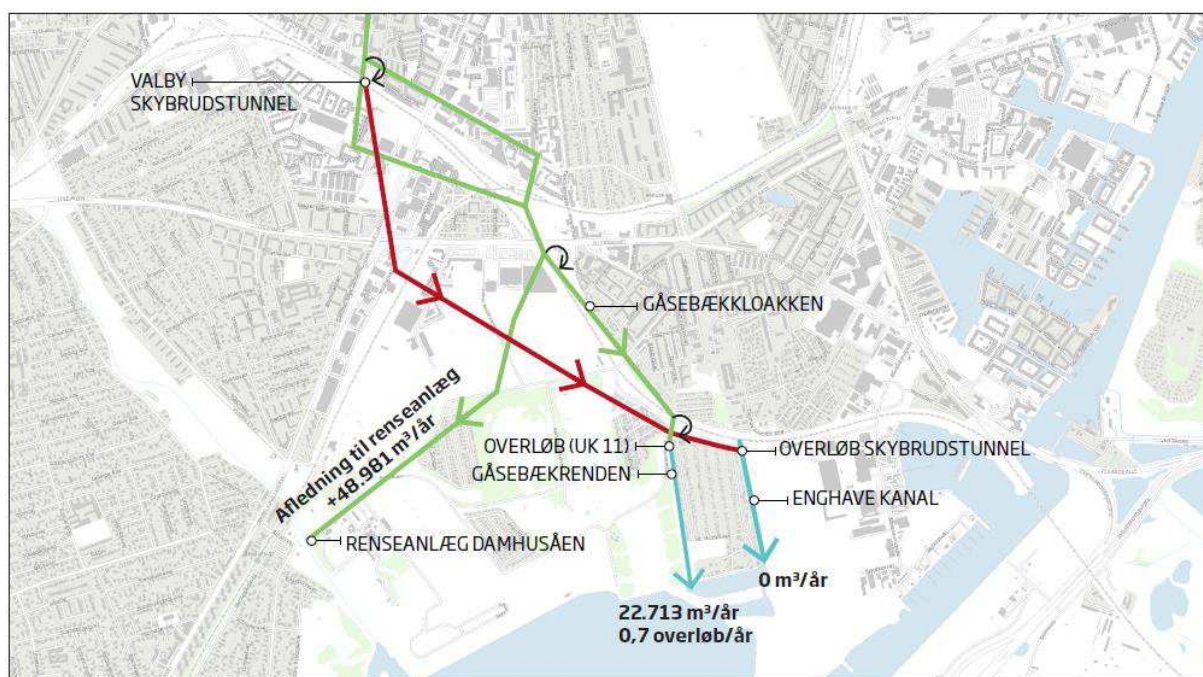
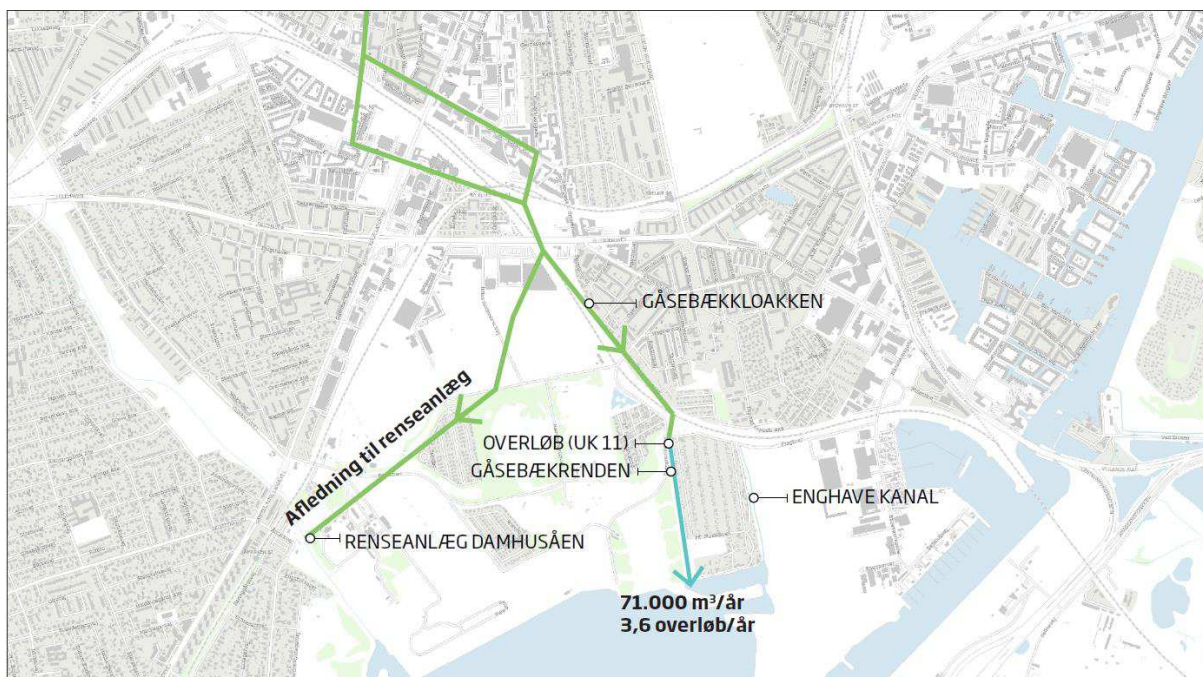
Figur 4.1 **Hovedforslag.** Udløbning til Gåsebækkrenden og Enghave kanal ved hverdagsregn i dag (øverst) og fremtidigt med Valby Skybrudstunnel (nederst) for en løsning med overløbskant.



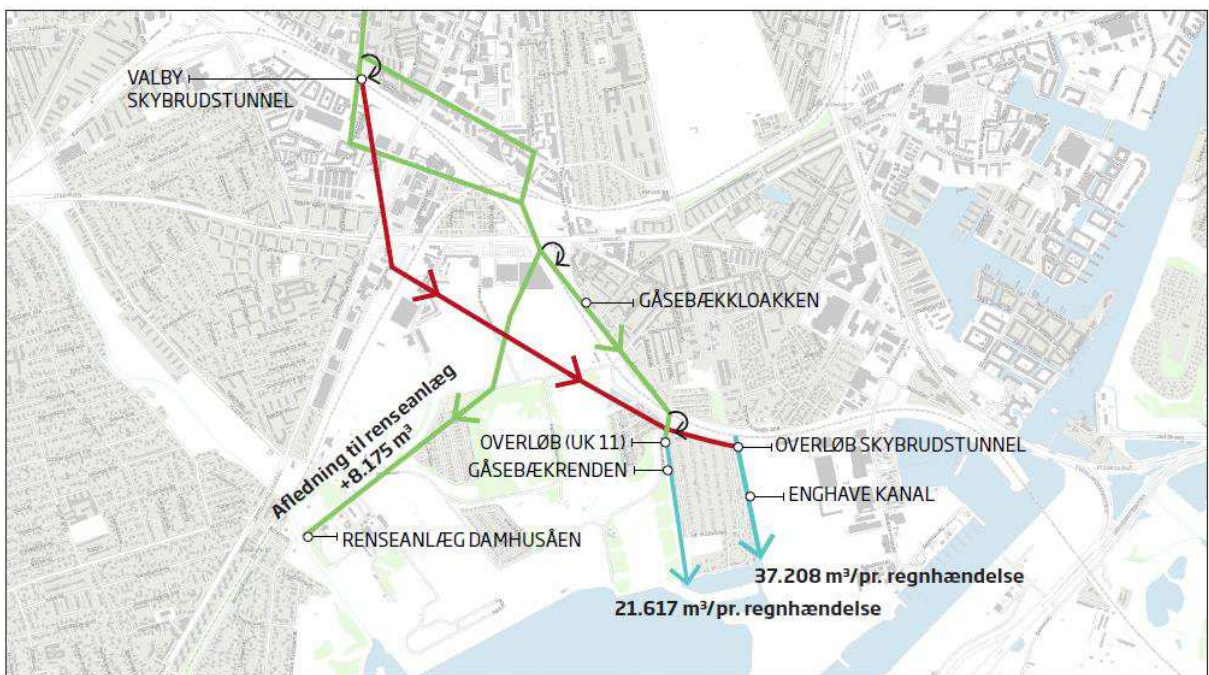
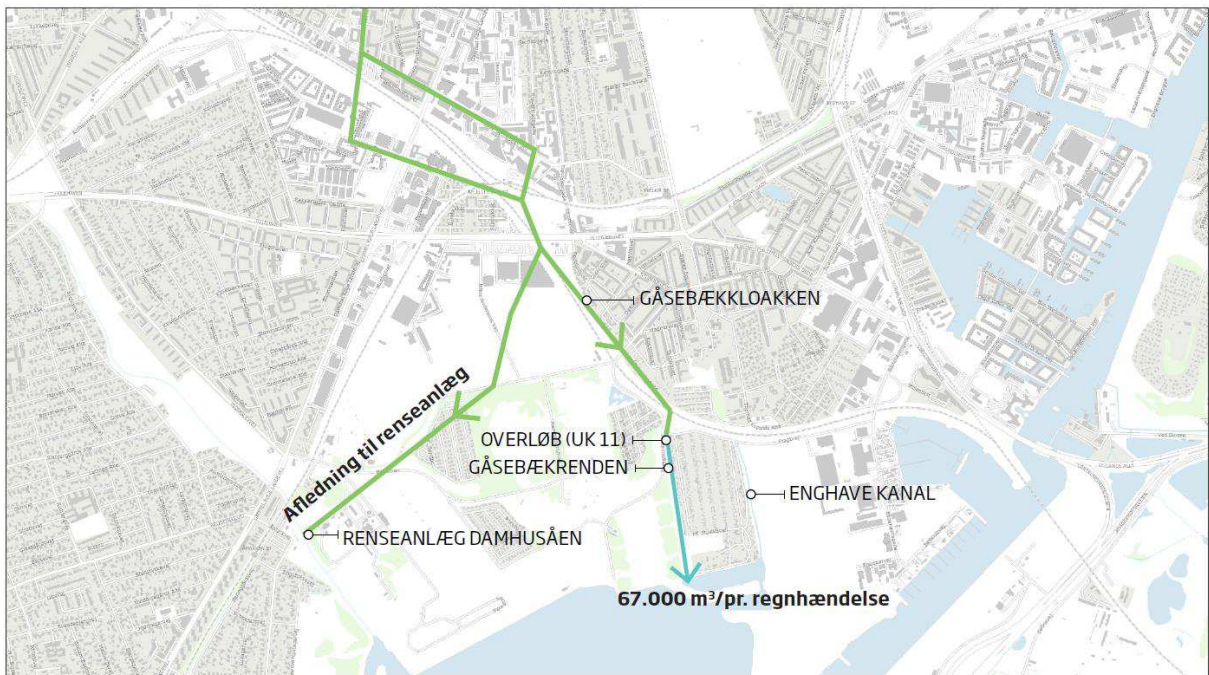
Figur 4.2 **Hovedforslag.** Udløbning til Gåsebækrenden og Enghave kanal ved skybrud/10-års hændelse (eksemplificeret ved nedbørshændelsen 7. august 2001) i dag (øverst) og fremtidigt med Valby Skybrudstunnel (nederst) for en løsning med overløbskant.



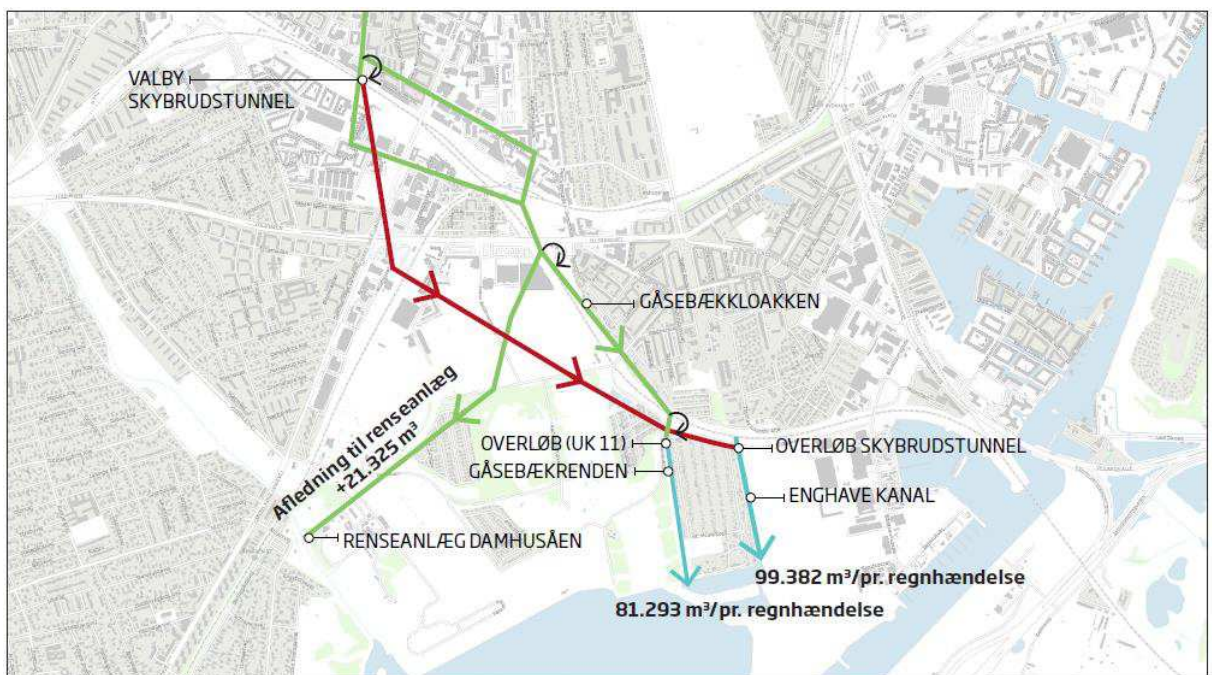
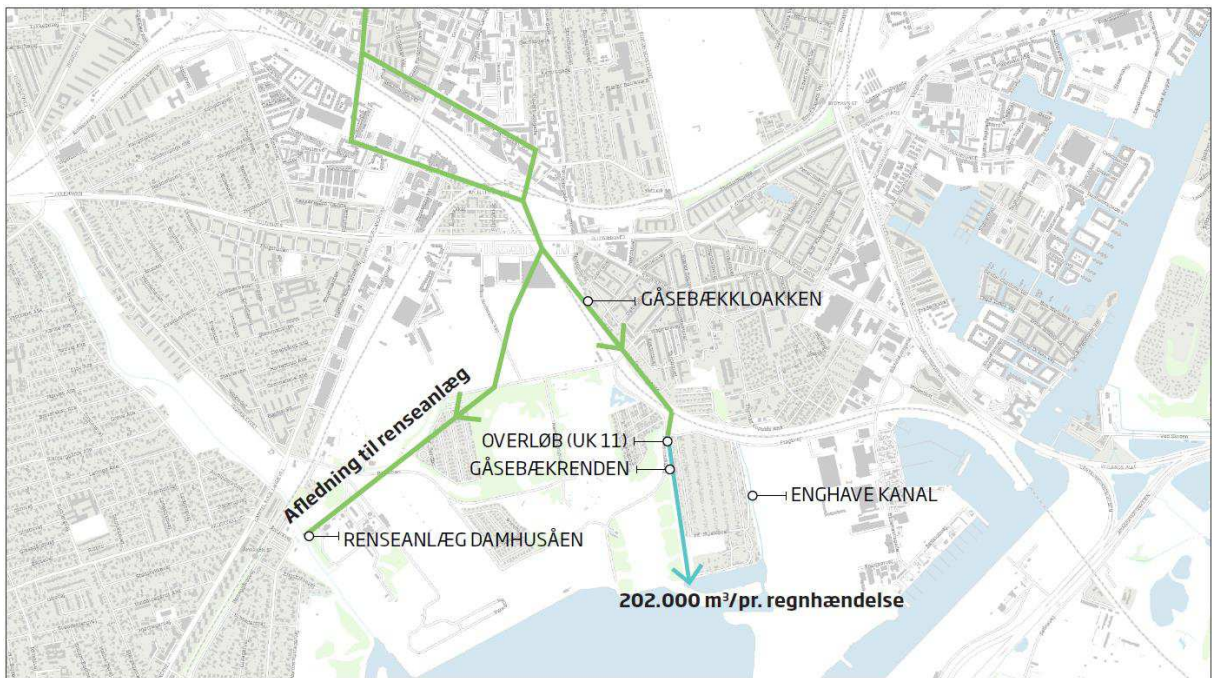
Figur 4.3 **Hovedforslag.** Udlledning til Gåsebækrenden og Enghave kanal ved kraftigt skybrud/100 års-hændelse (eksemplificeret ved nedbørshændelsen 2. juli 2011) i dag (øverst) og fremtidigt med Valby Skybrudstunnel (nederst) for en løsning med overløbskant.



Figur 4.4 **Alternativ**. Udlledning til Gåsebækrenden og Enghave kanal ved hverdagsregn i dag (øverst) og fremtidigt med Valby Skybrudstunnel (nederst) for en løsning med skybrudsklapper i tunnelen.



Figur 4.5 **Alternativ.** Udledning til Gåsebækrenden og Enghave kanal ved skybrud/10-års hændelse (eksemplificeret ved nedbørshændelsen 7. august 2001) i dag (øverst) og fremtidigt med Valby Skybrudstunnel (nederst) for en løsning med skybrudsklapper i tunnelen.



Figur 4.6 **Alternativ.** Udløb til Gåsebækrenden og Enghave kanal ved kraftigt skybrud/100 års-hændelse (eksemplificeret ved nedbørshændelsen 2. juli 2011) i dag (øverst) og fremtidigt med Valby Skybrudstunnel (nederst) for en løsning med skybrudsklapper i tunnelen.

4.3 Fravalgte alternativer

Skybrudtunnelprojektet har gennemgået flere analysefaser, hvor der er arbejdet med forskellige løsninger til etablering af en tunnel på strækningen mellem FLSmidt-grunden under Valby med udløb til Kalveboderne. Der er gennemført et omfattende analysearbejde for at kortlægge, hvilket udløbspunkt, der vil være bedst for at opnå projektets succeskriterier. Analyserne er gennemført i forhold til hydraulik, anlægstekniske forhold, jura-/planforhold, natur- og miljøforhold og anlægøkonomi, ligesom løsningerne er blevet vurderet på realiser- eller bygbarhed af projektet.

I analysefaserne er der sket ændringer bl.a. af tunnelens tracé, udløbspunkt og antal og placering af skakte samt anlægsmetoder mv. og dermed er den samlede påvirkning på omgivelserne herunder især gener ift. omgivelser, miljø og trafik blevet reduceret markant.

Der er også i perioden ændret på ønsket til tunnelens funktion. Skybrudstunnelprojektet havde oprindeligt slutpunkt på Gastårnsgrunden, og ansvaret for udledning af vandet lå i et kommunalt projekt (KV64), som skulle lede vandet i en delvist åben kanal gennem Valbyparken til udløb. I 2018 overdrog Københavns Kommune imidlertid udledningsdelen til forsyningsselskaberne, så denne del udgik af projektet. Endelig har Københavns Kommunes krav om reduktion af antallet af overløb til Gåsebækrenden fra de nuværende ca. 4 til kun 1 pr. år betydet, at tunnelen nu også designs til at kunne fungere som bassin under kraftig regn.

Miljøkonsekvensrapporten vil indeholde en beskrivelse af de væsentligste alternativer, som bygherren har undersøgt, samt en begrundelse for den valgte løsning.

4.4 Referencescenariet

Der redegøres for den sandsynlige udvikling, hvis projektet ikke gennemføres (det vil sige 0-alternativet). Den eksisterende situation fremskrives til f.eks. år 2030, efter nærmere aftale med myndighederne.

4.5 Ikke-teknisk resumé

Der vil blive udarbejdet et ikke-teknisk resumé i et letlæseligt sprog.

4.6 Eksisterende forhold

Den aktuelle miljøstatus for projektområdet beskrives for hvert af de faglige emner, som indgår i miljøkonsekvensrapporten. De faglige emner gennemgås i tabellen herunder.

Rapporten vil ligeledes beskrive og forholde sig til de gældende internationale, nationale, regionale og lokale planlægnings- og lovgivningsmæssige forhold og bindinger, der findes i projektområdet.

4.7 Metodebeskrivelse

Miljøkonsekvensrapporten og eventuelle tilhørende baggrundsdokumenter vil indeholde en metodebeskrivelse og beskrivelse af de undersøgte parametre. Ligeledes vil der indgå en beskrivelse af den vurderingsmetode, der anvendes til at vurdere graden af miljøpåvirkningerne.

4.8 Kumulative effekter

Kumulative påvirkninger er resultatet af kombinerede påvirkninger fra et projekt eller en aktivitet i forbindelse med eksisterende, planlagte og/eller forventede fremtidige aktiviteter.

Valby Skybrudstunnel udføres som en del af den samlede skybrudsplan, der indeholder andre anlæg/tiltag til håndtering af skybrudshændelser samt øvrige projekter som bl.a. Karensminde-projektet med udledning af rensset regnvand til Enghave Kanal via udløbsbygværket UK12 (endnu ikke et konkret projekt). Der foregår og planlægges desuden for en lang række anlægsarbejder i København, som relevant omfang medtages i vurderingen af kumulative effekter.

I fremtiden er det sandsynligt, at der vil opstå ønske om og behov for at tilslutte hverdagsregn fra yderligere ledninger/områder til skybrudstunnelen. En fremtidig regulering af evt. regnvandstilslutning vil blive håndteret i udledningstilladelsen til denne.

Der foretages en vurdering af projektets kumulative virkninger med andre eksisterende og/eller godkendte projekter, idet der tages hensyn til eventuelle eksisterende miljøproblemer i forbindelse med områder af særlig miljømæssig betydning, som kan forventes at blive berørt.

Det vil som en del af miljøvurderingsprocessen for hvert af de behandlede emner blive belyst, om der er andre planer eller projekter, som skal indgå i de kumulative vurderinger.

4.9 Manglende viden

Der vil desuden indgå en identificering af de væsentligste usikkerheder ved vurderingerne, og disse usikkerheder søges minimeret ved løbende indsamling af ny viden igennem miljøvurderingsprocessen. De væsentligste usikkerheder beskrives for de emner, hvor det er relevant.

4.10 Afværgeforanstaltninger og overvågning

I miljøvurderingsprocessen sker der en løbende afklaring af, hvilke foranstaltninger, der skal anvendes med henblik på at undgå, forebygge, begrænse og om muligt neutralisere de skadelige virkninger på miljøet. Afværgeforanstaltningerne vil blive beskrevet under de enkelte emner og samlet i et sammenfattende afsnit i miljøkonsekvensrapporten.

Hvis de gennemførte miljøvurderinger viser, at der er behov for at iværksætte overvågning af en eller flere miljøparametre, vil dette blive beskrevet.

4.11 Miljøtemaer

I tabel 1 beskrives de faglige emner, med udgangspunkt i de faktorer, der er nævnt i § 20, stk. 4 i Bekendtgørelse af lov om miljøvurdering af planer og programmer og af konkrete projekter (VVM) (Miljø- og Fødevareministeriet, 2020) der iht. miljøvurderingsloven skal indgå i miljøkonsekvensrapporten såfremt det ikke kan afvises, at de vil blive berørt i væsentlig grad af projektet.

Desuden beskrives jf. Miljøvurderingslovens bilag 7 pkt. 1 de anvendte materialer og naturressourcer (herunder vand, jordarealer, jordbund og biodiversitet) samt forventede reststoffer og emissioner (såsom vand-, luft-, jordbunds- og undergrundsforurening, støj, vibrationer, lys, varme, stråling) og mængder og typer af affald produceret i anlægs- og driftsfaserne.

For emner, der ikke vurderes at kunne blive berørt i væsentlig grad af projektet, er der redegjort for, hvorfor disse ikke behandles yderligere i Miljøkonsekvensrapporten. Disse er markeret med grønt i tabellen.

Emner, hvor det med den foreliggende viden ikke kan afvises, at der er en potentiel væsentlig miljøpåvirkning, behandles i miljøkonsekvensrapporten. Disse er markeret med rødt i tabellen.

Emner, hvor det vurderes, at projektet ikke afstedkommer væsentlige påvirkninger, fordi der i projektet på et tidligt tidspunkt enten er foretaget projektilpasninger og/eller indarbejdet afværgetiltag for at imødekomme en evt. påvirkning behandles på et beskrivende niveau i miljøkonsekvensrapporten. Disse er markeret med gult i tabellen.

Miljøfaktor	Fase	Beskrivelse af miljøpåvirkning	Væsentlighed	Metode til vurdering af miljøfaktorer
Befolkningen og menneskers sundhed (f.eks. effekt af støj, luftforurening, vibrationer, trafiksikkerhed).	Støj og vibrationer			
	Anlæg	Byggepladser/skakte: Projektet vil både medføre støj og vibrationer i forbindelse med anlægsfasen. Støj og vibrationer af betydning vil udelukkende forekomme i områderne omkring byggepladserne til skakte/bygværker. Etablering af tilslutningsbygværkerne ved FLSmidt-grunden, Blushøjvej, Musikbyen og Enghave Kanal kræver nedbringning af spuns alternativt etablering af københavnervej. Alle fem skakte udføres med sekantpæle, som etableres ved boring.		Der udføres støjregninger med det formål at belyse de forventede støjmæssige konsekvenser for byggepladsernes naboer. Der udføres beregning af ekstern støj fra alle aktiviteter i forbindelse med de forskellige anlægsfaser for de fire skakte: • Skakt ved FLSmidt-grunden • Skakt ved Blushøjvej • Skakt ved Musikbyen • Skakt ved Enghave Kanal Der redegøres således for støjpåvirkning af alle relevante anlægsaktiviteter i forbindelse med etablering af skakte, anlæg af tilslutningsbygværker samt driften af tunnelarbejdspladserne. Beregninger udføres for alle relevante anlægsscenerier, herunder tunnelering i døgndrift opdelt i relevante anlægsfaser og med alle relevante støjklender. Beregninger udføres for den mest støjende tunneleringsmetode (worst case). Beregningerne udføres i henhold til anvisninger beskrevet i Miljøstyrelsens vejledning nr. 5/1993 – Beregning af ekstern støj fra virksomheder (Miljøstyrelsen, 1993). Alle støjregninger udføres i programmet SoundPLAN ver. 8.0 der er godkendt af

Miljøfaktor	Fase	Beskrivelse af miljøpåvirkning	Væsentlighed	Metode til vurdering af miljøfaktorer
Befolkningen og menneskers sundhed (f.eks. effekt af støj, luftforurening, vibrationer, trafiksikkerhed).				Miljøstyrelsen til udførelse af støjregninger i kvalitet "Miljømåling ekstern støj". Vurdering af de beregnede støjniveauer tager udgangspunkt Natur- og Miljøklagenævnets afgørelse om, at "man som udgangspunkt for bygge- og anlægsvirksomhed i almindelighed må acceptere en støjbelastning ved nærmeste nabo på maksimalt 70 dB(A) i dagperioden og 40 dB(A) i aften og natteperioden" (jf. Afgørelse i sag om støj fra metrobyggeplads ved Marmorkirken i København, NMK-10-00774, NMK-10-00778). Da afgørelsen ikke nærmere definerer tidsrummet for hverken dag-, aften eller natteperioden, tager vurderingen udgangspunkt i forskriftens tilladte arbejdstider. Dette skyldes at forskriften er udtryk for kommunens afvejning af, hvor meget naboerne i almindelighed skal tåle, og hensynet til, at det skal være muligt at bygge i byen. Det vil sige, at: • støjende og støvende bygge- og anlægsarbejder må som udgangspunkt kun foregå på hverdage mandag til fredag mellem kl. 07.00 og 19.00 og lørdage mellem kl. 08.00 og 17.00. • særligt støjende aktiviteter må anlægsarbejder må som udgangspunkt kun finde sted på hverdage mandag til fredag kl. 08.00 til 17.00. • ved særligt støjende arbejder, ud over hverdage kl. 8-17, vurderes antal berørte boliger. • ved aften- og natarbejde opgøres af antal berørte boliger. Der udføres vurdering af vibrationspåvirkninger på bygninger fra aktiviteter i forbindelse med anlægsfaserne for de fire skakte:

Miljøfaktor	Fase	Beskrivelse af miljøpåvirkning	Væsentlighed	Metode til vurdering af miljøfaktorer
Befolkningen og menneskers sundhed (f.eks. effekt af støj, luftforurening, vibrationer, trafiksikkerhed).				• Skakt ved FLSmidt-grunden • Skakt ved Blushøjvej • Skakt ved Musikbyen • Skakt ved Enghave Kanal Vurderingen af vibrationer omfatter en gennemgang af de planlagte vibrationsgivende aktiviteter og en vurdering af hver aktivitets potentielle vibrationspåvirkning på omgivelserne. Der udføres en overordnet kortlægning af alle bygninger, der potentielt udsættes for vibrationspåvirkninger og den enkelte bygning vibrationsfølsomhed vurderes, ligesom potentielt vibrationsfølsomme virksomheder identificeres. Kortlægningen foretages på grundlag af orthofotos, oplysninger fra OIS/BBR-registret samt gadefotos. Påvirkningen af haveforeningshusene omkring skakten ved Musikbyen og Enghave Kanal vurderes samlet ud fra foreliggende oplysninger. Udstrækningen af påvirkningen af hver vibrationstype vurderes pba. erfaringstal i form af målinger gennemført ifm. udførelsen af tilsvarende skakte i København, herunder Metroen, Damhusledningen og fjernvarmetunnelen under Københavns Havn samt Kronprinsesse Marys Bro. I modsætning til vurdering af støjudbredelse, så er der ikke nogen autoriserede beregningsmetoder til vurdering af vibrationsudbredelse. Det vurderes derfor som mest hensigtsmæssigt at foretage vurderinger pba. erfaringstal indhentet ved en række allerede gennemførte anlægsprojekter af lignende karakter i

Miljøfaktor	Fase	Beskrivelse af miljøpåvirkning	Væsentlighed	Metode til vurdering af miljøfaktorer
Befolkningen og menneskers sundhed (f.eks. effekt af støj, luftforurening, vibrationer, trafiksikkerhed).				Københavnsområdet, fremfor at gennemføre beregninger af vibrationspåvirkningerne. Vibrationer i anlægsfasen vurderes i forhold til de vejledende grænseværdier for bygningskadelige vibrationer angivet i den tyske norm DIN 4150-3 og Miljøstyrelsens foreslåede grænseværdier for komfortvibrationer angivet i Orientering fra Miljøstyrelsen Nr. 9 1997.
	Anlæg	Trafikstøj Da trafikforøgelsen som følge af kørsel til og fra byggepladserne med lastbiler og andre anlægskøretøjer på det overordnede vejnet kun udgør en meget lille del af den samlede trafik på vejnettet, vil denne trafik ikke bidrage med en væsentlig støjforøgelse, og der foretages derfor ikke beregninger af trafikstøj på offentlig vej afledt af projektet. Trafikken til og fra byggepladsen Musikbyen vil formentlig benytte de mindre veje i Valby Parken (Tudsemindevej) og evt. Hammelstrupvej, hvor der er en begrænset trafik. Da trafikken med lastbiler til og fra byggepladsen ved Musikbyen har et meget begrænset omfang (estimeret op til 10 lastbiler pr. dag i de mest intensive perioder), og forekommer i dagtimerne på hverdage vurderes støjniveauet begrænset, og indgår derfor ikke i Miljøkonsekvensrapporten. Trafikken til og fra byggepladsen ved Enghave Kanal vil fra det overordnede vejnet formentlig benytte Bådehavns-gade og Fragtvej, som er indrettet til tung trafik. Fra Fragtvej ledes trafikken på midlertidig vej parallelt med stien ca. 200 m langs banen til byggepladsen. Da trafikken med lastbiler til og fra byggepladsen har et begrænset omfang på estimeret op til 30 lastbiler pr. dag i de mest intensive perioder, og forekommer i dagtimerne på		

Miljøfaktor	Fase	Beskrivelse af miljøpåvirkning	Væsentlighed	Metode til vurdering af miljøfaktorer
Befolkningen herunder socio-økonomi og menneskers sundhed (f.eks. effekt af støj, luftforurening, vibrationer, trafiksikkerhed).		hverdage vurderes støjniveauet begrænset, og indgår derfor ikke i Miljøkonsekvensrapporten. Trafik beskrives i afsnittet 'Trafik og trafikafvikling'.		
	Anlæg	Tunnelering Selve tunneleringen vil ikke medføre støjgener og forventes heller ikke at medføre væsentlige vibrationer pga. den store boredybde (i kalken). Erfaringerne fra tunnelering viser, at vibrations- og strukturelydsniveauet fra tunnelboremaskinens aktivitet i kalklag kan være mærkbart og hørbart i den periode, det tager TBM'en at passere under en bygning. Påvirkningerne har kun i få tilfælde givet anledning til klager. Passage af tunnelboremaskinen kan være generende i den overliggende bebyggelse, men varigheden vil være begrænset til få dage. Der er ikke risiko for bygningsskader som følge af vibrationer fra tunnelboringen, da der anlægsteknisk er taget højde for at minimere risikoen for sætninger, således at risikoen er ubetydelig. Vibrationer og strukturlyd fra tunneleringen beregnes og vurderes ikke.		
	Drift	Udledning/bortpumpning Når anlægget er etableret, vil der ved normal drift ikke være støjpåvirkninger og vibrationer. Der kan forekomme støjpåvirkninger og vibrationer i forbindelse med vedligeholdelsesarbejder. Disse vurderes at være kortvarige og have et omfang, der svarer til drift og vedligehold af andre anlæg i byen. Tømmepumpen for tilbagepumpning af bassinvand til renseanlæg er placeret i bunden af skakten ved ENG og vil ved drift og evt. pumpetest ikke medføre støj- og vibrationspåvirkninger på omgivelserne.		Der redegøres for aktiviteter ved tømmepumpestationen i driftsfasen i miljøkonsekvensrapportens projektbeskrivelse. Støj og vibrationer fra driften beskrives ikke.
	Trafik og trafikafvikling			

Miljøfaktor	Fase	Beskrivelse af miljøpåvirkning	Væsentlighed	Metode til vurdering af miljøfaktorer
Befolkningen og menneskers sundhed (f.eks. effekt af støj, luftforurening, vibrationer, trafiksikkerhed).	Anlæg	Trafikken i lokalområdet omkring de fem byggepladser vil i anlægsperioden blive påvirket af den ekstra trafik som anlægsarbejderne genererer i form af bortkørsel af opgravet og udboret materiale samt tilkørsel af byggematerialer. Desuden vil trafikken påvirkes af de trafikomlægninger, der skal etableres, hvor byggepladsafspærringer indtager vej- og parkeringsarealer.		Der udarbejdes en trafikkonsekvensanalyse, der beskriver og vurderer de lokale påvirkninger af de trafikale forhold ved hver af de fire byggepladser. Vurdering af de trafikale forhold i anlægsperioden bygger på en vurdering af byggepladstrafikkens omfang, varigheden af arbejdet på den enkelte byggeplads samt de nødvendige inddragelser af areal i anlægsperioden og de deraf følgende omlægninger af trafikken. Transporten af udboret og opgravet materiale samt byggematerialer vurderes ud fra estimater af materalængder, der skal transporteres til og fra byggepladserne. Der foretages en vurdering af, hvorvidt anlægsarbejderne kan påvirke afviklingen af trafik på de nærliggende hovedfærdselsårer samt konsekvenserne af ændringerne af den lokale trafikafvikling omkring hver byggeplads.
	Drift	Efter endt anlægsarbejde nedtages byggepladshegn og overfladerne retableres ligesom vejarealerne retableres tilbage til dagens situation og den i dag kendte trafikafvikling genetableres. Projektet vil således ikke have en påvirkning på trafik og afvikling af denne i driftsfasen.		
	Luft			
	Anlæg	Påvirkningen af luftkvaliteten vil ske i anlægsfasen, som følge af anlægsarbejderne, der skal gennemføres i forbindelse med etablering af skybrudstunnel og bygværker. Emissionerne af forurenende stoffer til luften fra det anvendte materiel (lastbiler og entreprenørmaskiner) vil være sammenlignelige med andre, tilsvarende anlægspro-		Der redegøres for foranstaltninger til reduktion af emissioner fra anlægsmateriel i anlægsfasen med henblik på at mindske luftforurening, herunder Bygherres krav til entreprenører.

Miljøfaktor	Fase	Beskrivelse af miljøpåvirkning	Væsentlighed	Metode til vurdering af miljøfaktorer
Befolkningen og menneskers sundhed (f.eks. effekt af støj, luftforurening, vibrationer, trafiksikkerhed).		jekter, og da arbejderne vil foregå midlertidigt og i kortere perioder i områder med gode spredningsforhold forventes udledning af forurenende stoffer til luften derfor ikke at medføre væsentlige påvirkninger af luftkvaliteten.		
	Drift	Der kan forekomme lugt via ventilationen i tunnelen f.eks. ved skybrud. Som afhjælpende foranstaltning vil der om nødvendigt etableres kulfilter til rensning af lugt i den fortrængte luft. Der vil ikke være emissioner ifm. drift af anlægget ud over ventilationsudluftning Samlet set vurderes påvirkningerne som udledning af forurenende stoffer til luften fra anlæg og drift af skybrudstunnelen at være ubetydelige, og derfor vil der ikke være tale om væsentlige miljøpåvirkninger. Udledning af drivhusgasser (såsom CO ₂) behandles i forbindelse med emnet "klima", som er beskrevet nedenfor.		
	Anlæg	Luft – forurennet jord Generelt må det forventes at påtræffe jord- og grundvandsforurening ifm. anlægsprojektet. Området omkring Musikbyen er en V2-kortlagt gammel losseplads, og der er også kortlagt industrielle forureninger ved bl.a Blushøjvej og FLSmidt-grunden. Kommende forundersøgelser i projektet vil kortlægge omfanget af forureninger ved skakte og i tunneltracéet.		Evt. frigørelse af flygtige stoffer fra forurennet jord til luften vurderes pba. eksisterende viden om jordens forureningsgrad og suppleres i nødvendigt og muligt omfang med forureningsanalyser fra kommende forundersøgelser. Evt. afværgetiltag til håndtering af afdampning fra forurennet jord/tunnelmuck beskrives.
	Friluftsliv og rekreative interesser			

Miljøfaktor	Fase	Beskrivelse af miljøpåvirkning	Væsentlighed	Metode til vurdering af miljøfaktorer
Befolkningen og menneskers sundhed (f.eks. effekt af støj, luftforurening, vibrationer, trafiksikkerhed).	Anlæg	Støjgener Rekreative aktiviteter i Valby Idrætspark og Valbyparken, kolonihaveforeningerne omkring Valbyparken og Enghave Kanal og i området ved Sydhavnstippen forventes påvirket af støj og vibrationer i anlægsfasen.		Ud fra vurderinger af støj og vibrationer i anlægsfasen vurderes betydningen af støj- og vibrationsgener for rekreative interesser. Herunder særligt kolonihaverne og arrangementer og aktiviteter i Valby Idrætspark og Valbyparken. Herunder beskrives afværgeforanstaltninger såsom indretning af arbejdspladser, arbejds gange og retningslinjer for støj i anlægsfasen. Varighed og tidsplan for særligt støjende aktiviteter vurderes i forhold til, om der ved tilpasning af arbejds gange eller rekreative arrangementer kan opnås en mindre gene fra støj og vibrationer.
	Drift	Støjgener Der vurderes ikke at være støj i driftsfasen, der påvirker rekreative interesser.		
	Anlæg	Adgangsforhold og trafik Stiforløb og anden færdsel af fodgængere og sportsudøvere i idrætsparken kan blive påvirket af arbejdskørsel, såfremt afvikling af byggepladstrafik skal foregå via Valby Idrætspark. Adgang til Valbyparken kan blive påvirket af kørsel ad Hammelstrupvej og Tudsemindevej. Adgang og parkering ved kolonihaverne forventes påvirket af byggeplads og trafik til byggepladsen ved Musikbyen og Enghave kanal alt efter valg af adgangsvej, ligesom adgangen til Sydhavnstippen ved Enghave Kanal og færdsel på stien ved Fragtvej kan blive påvirket.		Påvirkninger af stiforløb og adgange til rekreative områder (Idrætspark, Valbyparken, kolonihaver og Sydhavnstippen) skal vurderes. Afværgeforanstaltninger som eventuelle midlertidige omlægninger og trafiksikre/trygge løsninger for bløde trafikanter skal vurderes for de valgte arbejdsveje. Desuden vurderes påvirkninger af trafik til koncert- og materialepladsen i Valbyparken.

Miljøfaktor	Fase	Beskrivelse af miljøpåvirkning	Væsentlighed	Metode til vurdering af miljøfaktorer
Befolkningen og menneskers sundhed (f.eks. effekt af støj, luftforurening, vibrationer, trafiksikkerhed).		Den rekreative færdsel kan blive påvirket ved eventuelle midlertidige omlægninger eller ved at bløde trafikanter færdes tæt ved lastbiltrafik til og fra pladserne. Grønne cykelruter Langs Tudsemindevej (fra alléen i Valby Parken) og Fragtvej findes en grøn cykelrute. Byggepladserne Musikbyen og Enghave Kanal ligger direkte i forbindelse med denne cykelrute. Cykelruten er i Københavns Kommuneplan 2019 planlagt forlænget mod nordvest ad Tudsemindevej og Hammelstrupvej til den eksisterende sti på nordøstsiden af jernbanen. Trafikken til de to byggepladser kører langs dele af den eksisterende grønne cykelrute og krydser den planlagte forlængelse af cykelruten. Ved etablering af vejadgang til byggepladsen ved Enghave Kanal vil der være tale om etablering af en ny midlertidig vej fra Fragtvej frem til byggepladsen. Vejen vil forløbe parallelt med, men adskilt fra, den eksisterende asfalterede stiforbindelse/cykelsti. Vejen vil give lettere adgang til det overordnede vejnet.		
	Drift	Adgangsforhold og trafik Trafik i driftsfasen vurderes ikke at påvirke rekreative interesser.		
	Anlæg	Areal til byggeplads Byggepladsen ved Musikbyen vil inddrage 2 til 3 kolonihaver, et fællesareal i haveforeningen og nogle parkeringspladser. Hf. Musikbyen er udlagt til varige haver ved plan nr. RL.19.16.39 og må kun nedlægges under visse forudsætninger mod udlæg af erstatningshaver.		Påvirkninger af Hf. Musikbyen beskrives og konsekvenser for haveforeningens brugere vurderes. Afværgeforanstaltninger som alternativ parkeringsmulighed og erstatningshaver skal beskrives. Dialog mellem bygherre, haveforeningen og kommunen indledes og eventuelle principper herfra beskrives og vurderes. Forhold vedr. retablering af midlertidigt anvendte arealer beskrives.
	Drift	Areal		

Miljøfaktor	Fase	Beskrivelse af miljøpåvirkning	Væsentlighed	Metode til vurdering af miljøfaktorer
		Der forventes ikke væsentlige permanente indgreb i rekreative områder.		
	Anlæg	Støv, lugt, luftkvalitet og badevandskvalitet Udledning af forurenende stoffer til luften vurderes ikke at medføre væsentlige påvirkninger af luftkvaliteten, og derfor forventes heller ikke gener for rekreative interesser. Evt. støvgener forventes begrænset med vanding og vil derfor ikke påvirke rekreative aktiviteter. Badevandskvaliteten påvirkes ikke i anlægsfasen.		
	Drift	Støv, lugt, luftkvalitet og badevandskvalitet Der vil ikke være støvgener eller påvirkning af luftkvalitet i driftsfasen. Udledning af skybrudsvand via skybrudstunnelen i Enghave Kanal samt skybrudsvand og overløb fra hverdagsregn i Gåsebækrenden vil i driftsfasen samlet give en reduceret mængde og hyppighed af udledt vand til vandområdet Kalveboderne via lagunen for enden af de to kanaler, hvilket vil bidrage til en forbedring af badevandskvaliteten ved nærliggende badesteder/strande. I driftsfasen kan der være lugt via ventilationen i tunnelen f.eks. ved skybrud. Som afhjælpende foranstaltning vil der om nødvendigt etableres kulfilter til rensning af lugt i den fortrængte luft. Lugt kan påvirke rekreative interesser tæt ved udluftningsstedet i begrænsede perioder efter skybrud.		Der foretages på baggrund af vurderinger af udledningsvandets vandkvalitet samt hydraulikken i vandområdet en overordnet kvalitativ vurdering af påvirkning af badevandskvaliteten og dermed effekt af udledning af vand fra skybrudstunnelen samt reduktion i overløb ved hverdagsregn. For rekreative forhold vurderes eventuelt afledte påvirkninger på bademuligheden ved Valbyparken samt andre relevante nærliggende strande/badesteder, herunder et estimat for den tidlige påvirkning af udledninger fra tunnelen på Valby Strand. Omfang af lugtgener, placering af udluftning i forhold til rekreative områder skal vurderes med de afværgeforanstaltninger, der forslås under afsnit om luftkvalitet.
Biodiversitet				
	Anlæg	Emnet "biodiversitet" omfatter terrestrisk dyre- og planteliv, Natura 2000 og bilag IV-arter. Med hensyn til marine		

Miljøfaktor	Fase	Beskrivelse af miljøpåvirkning	Væsentlighed	Metode til vurdering af miljøfaktorer
Den biologiske mangfoldighed/biodiversitet		påvirkninger henvises til punkterne om Natura 2000, vandområdeplaner og vandkvalitet – udledning af vand. Projektet foregår i tæt bymæssig bebyggelse og området omkring Valbyparken. De eneste aktiviteter over terræn er de fem midlertidige byggepladser, mens den resterende del af projektet foregår under terræn. Der er ingen særlige naturinteresser ved FLSmidth-grunden eller Blushøjvej. Ved Musikbyen er der en skovbyggelinje, hvor der skal søges dispensation for opstilling af skurvogne o.lign. Ved Enghave Kanal er området registreret som § 3 beskyttet eng på Miljøportalen. Området er dog som natur i byzone fra før 1992 undtaget fra naturbeskyttelsesloven. Isfugl, som findes ved Sydhavnstippen, er rødlistet som sårbar (VU) på den danske rødliste. Skrænter mod vandløb, hvor isfugl kan have redehuller, påvirkes ikke af projektet. Der inddrages i øvrigt ikke større områder eller særligt egnede områder for fugle. Der kan være støj og forstyrrelse, der påvirker fugle, og dette skal vurderes nærmere – se under Natura 2000		Det beskrives hvordan midlertidigt anvendte arealer ved Enghave kanal kan retableres. Støj og anden forstyrrelse vurderes i forhold til fugle.
	Anlæg	Træer Etableringen af byggepladser ved FLSmidth-grunden, Blushøjvej, Musikbyen og Enghave Kanal samt eventuelt ved etablering af adgangsveje vil betyde, at det bliver nødvendigt at fælde træer. Der er ikke tale om ældre træer med særlig værdi for f.eks. flagermus. De fjernede træer vil blive genplantet 1:1 efter aftale med Københavns Kommune.		Københavns Kommunes træpolitik beskrives. Det beskrives, hvorledes der i en senere fase, hvor pladserne endeligt afsættes, skal føres træregnskab, hvor det gøres op, hvor mange træer, der fældes, og hvor mange der kan genplantes.

Miljøfaktor	Fase	Beskrivelse af miljøpåvirkning	Væsentlighed	Metode til vurdering af miljøfaktorer
foldig- hed/biodi- versitet		Der skal være opmærksomhed på Københavns Kommunes træpolitik, hvor træfældning så vidt muligt skal undgås. Fældede træer skal så vidt muligt erstattes med nye træer.		Det forventede omfang af træer, der skal fældes eller som kan bevares beskrives.
	Drift	Der er ingen påvirkning af træer i driftsfasen.		
	Anlæg	Bilag IV-arter Pba. en besigtigelse vurderes ingen af de træer, som skal fældes inden for byggepladserne, at rumme yngle- eller rasteområder for flagermus. Fældning af træer vil ikke blive behandlet yderligere i forhold til flagermus. Hvis der skal fældes flere træer eller levende hegn som følge af anlæg af midlertidige adgangsveje, skal disse vurderes i forhold til flagermus. Der er tidligere ikke registreret padder eller velegnede levesteder for padder ved byggepladslokaliteterne ved Musikbyen og Enghave Kanal. Der vurderes ikke at være andre bilag IV-arter, som vil kunne blive påvirket af projektet.		Der gennemføres i foråret 2021 en besigtigelse med henblik på at afdække, hvorvidt der kan være padder og/eller egnede levesteder på og omkring lokaliteterne for byggepladserne ved Enghave Kanal og Musikbyen.
	Drift	Der er ingen påvirkning af bilag IV-arter i driftsfasen.		
	Anlæg og drift	Natura 2000 Nærmeste Natura 2000-område nr. 143 Vestamager og området syd for er beliggende ca. 600 m fra tunnelens udløb i Enghave Kanal. Natura 2000-området omfatter habitatområde H127 og fuglebeskyttelsesområde F111. Efter udløb i Enghave Kanal ledes vandet til en mindre lagune inden det udledes til Kalveboderne.		Der udarbejdes en væsentlighedsvurdering for Natura 2000-område nr. 143. Ud fra vurderinger af støj og vibrationer i anlægsfasen vurderes potentielle påvirkninger af fuglearter på udpegningsgrundlaget. Der vil blive gennemført en vurdering af, i hvilket omfang, der vil blive udledt stoffer, der kan påvirke
Den biologiske mangfoldighed/biodiversitet				

Miljøfaktor	Fase	Beskrivelse af miljøpåvirkning	Væsentlighed	Metode til vurdering af miljøfaktorer
Den biologiske mangfoldighed/biodiversitet		Kalveboderne er et lavvandet område, hvor der er højt vandskifte og en kraftig strøm, og hele Kalvebodernes vandvolumen udskiftes på få dage (Københavns Kommune, Miljøkontrollen, 2003). I dette projekt undersøges udledning af skybrudshændelser større end en 10 års regnhændelse, og det udledte vand behandles som skybrudsvand dvs. udledning uden rensning. Vandet ledes via Enghave Kanal til en lagune, og videre ud i Kalveboderne. I dag forekommer der sedimentation i lagunen som følge af overløb til Gåsebækrenden (UK 11) og Enghave Kanal (UK12). Vandet fra skybrudstunnelen forventes at indeholde en blanding af spildevand, atmosfærisk regn samt overfladevand fra tage og veje mv. Indholdsstoffer vil være næringsstoffer og forskellige miljøfremmede stoffer som PAH og metaller m.fl. Da vandet opstår under skybrud er det karakteriseret ved, at indholdsstofferne bliver fortyndet og derfor forekommer i lave koncentrationer. Indledende væsentlighedsvurdering viser, at projektet, hverken i sig selv eller i kumulation med andre projekter, vil have en væsentlig påvirkning på de arter og naturtyper, som Natura 2000-område nr. 143 er udpeget for at bevare.		arter på udpegningsgrundlaget for fuglebeskyttelsesområdet og naturtyper på udpegningsgrundlaget for habitatområdet. Det udledte vand kan indeholde næringsstoffer og miljøfremmede stoffer. Stofferne kan afledes via vandfasen, men også ved udvaskning fra sedimenteret materiale fra Enghave Kanal og lagunen, der skylles ud i Kalveboderne i forbindelse med skybrudshændelser. Der foretages en vurdering af stofkoncentrationer i det afledte vand og påvirkningen heraf. Vurderingerne udføres på baggrund af typetal/erfaringstal, mens vandmængderne fastlægges til realistisk niveau pba. modelleret designnedbør. Der foretages en vurdering af sedimenttilførslen til hhv. Enghave Kanal og Gåsebækrenden, samt i hvilket omfang sediment evt. kan spredes til lagunen. I den forbindelse vurderes endvidere behovet for afværgetiltag som fx en beskrivelse af driftsoprensning i de spildevandstekniske anlæg. På baggrund af historiske oplysninger og den forventede tilbageholdelse af sediment som driften af Valbytunnelen vil medføre, foretages en kvalitativ vurdering af den forventede reduktion i sedimentationsmængder i lagunen. Natura 2000 vurderingerne baserer sig på vurderinger udført for vandområdet (der henvises til afsnit om vandområder).
	Jordarealer og jordbund			

Miljøfaktor	Fase	Beskrivelse af miljøpåvirkning	Væsentlighed	Metode til vurdering af miljøfaktorer
Jord, vand og klima	Anlæg	Skybrudstunnellen går gennem og passerer flere områder med forurening (V1- og V2-kortlagte grunde). Området omkring Musikbyen er en V2-kortlagt gammel losseplads, og der er også kortlagt industrielle forureninger ved bl.a Blushøjvej og FLSmidt-grunden. Der skal dermed håndteres forurennet jord i anlægsfasen i form af overskudsjord fra skakter og tunnelmuck. Forureningen kan dertil have betydning for arbejdsmiljø og omgivelserne. Opgravet forurennet jord håndteres iht. gældende lovgivning. Det forventes ikke, at der ved anlægsarbejderne vil være risiko for yderligere forurening af jordbunden i forbindelse med evt. bortskaffelse af forurennet jord.		Informationer om kortlagte arealer samt jord- og grundvandsforureninger indhentes fra Arealinformation.dk, miljøsager hos myndighederne samt tidligere udførte forureningsundersøgelser i området. Resultaterne af ovenstående vil danne grundlag for miljøvurderingen og planlægning i forhold til håndtering af jord og muck samt arbejdsmiljø I forbindelse med udarbejdelse af detailprojekt vil der gennemføres forundersøgelser af jorden og ud fra resultaterne vil håndteringen af jorden blive nærmere fastlagt således gældende regler overholdes. I det omfang resultater foreligger og det vurderes relevant vil resultater af de miljø- og geotekniske undersøgelser langs tunneltracéet inddrages.
	Anlæg	Anvendelse af borekemikalier I forbindelse med boring og tætning af tunnelstrækningen anvendes en række kemiske produkter. Da der er en potentiel risiko for, at miljøfremmede kemiske stoffer i produkter anvendt til anlægsarbejdet kan påvirke jord og grundvand, skal der indhentes en tilladelse fra kommunen iht. Miljøbeskyttelseslovens § 19, før de må anvendes. Det endelige valg af specifikke produkter kendes ikke i denne projektfase og vil først ske i forbindelse med tilrettelæggelse af anlægsarbejderne. Det er tidligere vurderet på baggrund af erfaringerne fra bygherres egne anlægsprojekter, at der findes egnede kemikalier og produkter, der muliggør, at arbejdet kan gennemføres uden risiko for væsentlig forurening af jord og grundvand.		Anvendelse af kemikalier til borearbejdet vil blive beskrevet i miljøkonsekvensvurderingen på et overordnet niveau med udgangspunkt i erfaringer fra tilsvarende projekter herunder bygherres egne projekter.

Miljøfaktor	Fase	Beskrivelse af miljøpåvirkning	Væsentlighed	Metode til vurdering af miljøfaktorer
Jord, vand og klima	Anlæg	Øvrig forurening ved anlægsarbejder Der skal udarbejdes en beredskabsplan for håndtering og begrænsning af spild af kemikalier og brændstof, der kan forurene jord og grundvand. På baggrund af ovenstående forventes det derfor ikke, at anlægsarbejderne vil give anledning til risiko for væsentlig forurening af jorden.		På baggrund af HOFORs generelle miljøkrav beskrives håndtering og opbevaring af olie og kemikalier.
	Vand (hydrauliske forhold og vandkvalitet)			
	Anlæg	Byggepladserne placeres ikke i nærheden af ferske overfladevandforekomster og der vil således ikke være påvirkninger af fersk overfladevand i anlægsfasen. Der foretages ikke aktiv grundvandssænkning i projektet, og det forventes, at skaktene etableres som tætte (se mere under grundvand og drikkevand). Det kan dog blive nødvendigt at bortskaffe mindre mængder indtrængende grundvand i skaktene. Såfremt der ønskes udledning til recipient indhentes de fornødne midlertidige udledningstilladelser efter gældende lovgivning. Såfremt vandkvaliteten ikke overholder gældende krav eller ikke kan behandles til dette niveau afledes vandet til kloak sammen med overfladevand. Udledning af grundvand i anlægsfasen behandles ikke yderligere i miljøvurderingen.		
	Drift	Vandkvalitet – udledning af vand via skybrudstunnel Udledning af vand via skybrudstunnelen vil ske uden rensning, idet det ikke er muligt at rense vandet ved regnhændelser af skybrudslignende karakter større end 10 - års regnhændelser. Skybrudsløsninger, som dette projekt,		Der redegøres for mængder og kvaliteten af vand fra skybrudstunnelen ved udledning til recipient i forhold til gældende miljøkvalitetskrav med henblik på at opnå tilladelse til udledning efter Miljøbeskyttelsesloven. Vandkvaliteten i udledningsvandet vurderes ift. det generelle kvalitetskrav, maksimumkoncentrationen,

Miljøfaktor	Fase	Beskrivelse af miljøpåvirkning	Væsentlighed	Metode til vurdering af miljøfaktorer
Jord, vand og klima		skal være med til at sikre en reduktion i omfanget og hyppigheden af opstuvninger af opspædet spildevand på gader og i kældre. Samtidig vil projektet, i kraft af det forøgede bassinvolumen, reducere den samlede udledning samt udledningshyppigheder ved overløb ved hverdagsregn i Gåsebækrenden samt det samlede udløbsvolumen til Kalveboderne fra Gåsebækrenden og Enghave Kanal ved skybrud ift. i dag.		miljøkvalitetskrav for sediment og biota samt iltforbrug. Fastlæggelse af kildestyrker i udledningsvandet sker pba. typetal/erfaringstal, mens vandmængderne fastlægges til realistisk niveau pba. modelleret design-nedbør. Der foretages en vurdering af påvirkning af vandkvalitet i recipienten ud fra modelsimuleringer af hydraulik og spredningsforhold. Recipienten beskrives mht. vandføring og belastning pba. data, der indhentes fra Københavns Kommune. Der foretages desuden, på baggrund af vurderinger af udledningsvandets vandkvalitet samt hydraulikken i vandområdet, en overordnet kvalitativ vurdering af påvirkning af badevandskvaliteten og dermed effekt af udledning af vand fra skybrudstunnelen samt reduktion i overløb ved hverdagsregn. Omfang af reduktionen i eksisterende overløb som følge af projektet inkluderes i vurderingerne. Vurderinger foretages for 3 scenarier: Hverdagsregn (< 10 år). Til bestemmelse af de årlige overløbsmængder samt antallet af overløbs-hændelser anvendes historiske regnserier over 30 år. Skybrud (10 års regn) eksemplificeret ved hændelsen den 7. august 2001 for at give et realistisk billede af tunnelens funktion Voldsomt skybrud (100 års regn) eksemplificeret ved hændelsen den 2. juli 2011, som viser, hvordan systemet vil reagere på en hændelse, som er kraftigere end en 100-års-regn.

Miljøfaktor	Fase	Beskrivelse af miljøpåvirkning	Væsentlighed	Metode til vurdering af miljøfaktorer
Jord, vand og klima	Drift	Hydrauliske forhold – erosion og sedimentmobilisering Ved udledning af skybrudsvand i Enghave Kanal er der risiko for mobilisering af potentielt forurenede bundsediment i kanal og lagune. Ligeledes vil en forøget afstrømning i Enghave Kanal potentielt kunne medføre erosion af brinker. Numeriske modelberegninger af udledning af skybrudsvand fra skybrudstunnelen viser, at der hverken forekommer mobilisering af bundsediment eller brinkerrosion.		Resultater af de numeriske modelberegninger beskrives i Natura 2000 væsentlighedsvurderingen og emnet behandles ikke yderligere.
	Drift	Vandområdeplaner: Det skal sikres, at projektet ikke er i strid med målsætningerne i de gældende vandområdeplaner.		Derfor foretages vurderinger i henhold til Vandområdeplan 2015-2021 for Vandområdedistrikt Sjælland. Vurderingerne omkring opfyldelse af målsætningerne i dette vandområde gennemføres i henhold til miljømålsloven, som implementerer det europæiske Vandrammedirektiv i dansk lovgivning. Der foretages en vurdering af, hvorvidt udledning af vand fra skybrudstunnelen vil medføre en forringelse af vandområdets tilstand eller være til hinder for målopfyldelse for god økologisk og kemisk tilstand i vandområdet.
	Grundvand og drikkevand			
	Anlæg	Det er et mål med projektet, at påvirkning af grundvandsmiljøet i videst muligt omfang undgås. Ved valg af metoder vil der derfor være fokus på at minimere påvirkningen på grundvandet og der foretages som udgangspunkt ikke aktiv grundvandssænkning. Projektet består af etablering af en række dybe skakte samt horisontal boring og etablering af kloakrør mellem disse. Med undtagelse af de øverste få meter vil størstedelen af arbejdet foregå under grundvandsspejlet. Bl.a. for at undgå ukontrollabel vandtilstrømning til byggegru-		Som grundlag for de indledende vurderinger af eventuelle påvirkninger på grundvandet, som følge af passiv grundvandssænkning, hvor indsvivende grundvand bortpumpes fra byggegruben, vil der på baggrund af eksisterende data blive opstillet og kalibreret en grundvandsmodel for området omkring traceet og skakterne. Med modellen foretages scenarieberegninger med antagelser om forskellige sandsynlige forhold, der afspejler hydraulisk ledningsevne og flowzoner i kalken.

Miljøfaktor	Fase	Beskrivelse af miljøpåvirkning	Væsentlighed	Metode til vurdering af miljøfaktorer
Jord, vand og klima Materielle goder, kulturarv og landskab		berne, etableres skaktene med vandtætte indfatningsvægge til under udgravningsdybde og tunnellerne bores under tryk, således at mængden af vand, der strømmer ind via borefronten minimeres. Det kan med eksisterende viden ikke afvises, at der kan ske en påvirkning af grundvandsmiljøet med deraf følgende behov for afværgeforanstaltninger, og påvirkning på grundvandsforhold undersøges derfor nærmere.		På baggrund af bl.a. modelberegninger foretages en estimering og vurdering af ændringer i grundvandets strømningsretninger, ændringer i oplande til nærliggende grundvandsindvindinger, afsænkning af vand-spejlsniveauet, mængden af indsivende vand, der skal bortledes m.m. Risikoen for at ændre på forureningsspredningen i grundvandszonen vurderes ligeledes. Eventuelle forskellige modforanstaltninger mod påvirkning af grundvandet for at undgå en væsentlig grundvandssænkning beskrives og sammenlignes.
	Drift	Tunneler og skakte etableres tætte, og der vil ikke være indstrømning af grundvand i driftsfasen. Der vil således ikke være nogen påvirkning på drikkevand og grundvand i driftsfasen.		
	Anlæg og drift	Klima Emnet "klima" omfatter traditionelt vurderinger af, hvorvidt et projekt vil påvirke klimaet og dermed bidrage til klimaforandringerne, og i mindre grad hvordan klimaet vil påvirke projektet. I dette tilfælde er der tale om et klimaprojekt, som iværksættes for at sikre byen mod oversvømmelser som følge af skybrudshændelser pga. klimaforandringerne. Behovet for etablering af en tunnel til bortledning af vand fra skybrud og skybrudslignende regnhændelser, der medfører vand på terræn er således bl.a. opstået som følge af det ændrede klima. Skybrudstunnelen vil have et klimaaftryk og medføre emissioner med CO ₂ , som primært vil ske i anlægsfasen, ligesom der i mindre grad vil ske udledninger i forbindelse med det efterfølgende vedligehold af anlægget.		Erfaringsmæssigt stammer langt det største klimaaftryk fra materialeforbrug i form af beton. Der gøres overordnet rede for projektets klimaaftryk i anlægsperioden, i form af udledning af drivhusgasser, som følge af betonforbruget.

Miljøfaktor	Fase	Beskrivelse af miljøpåvirkning	Væsentlighed	Metode til vurdering af miljøfaktorer
Materielle goder, kulturarv og landskab		Projektets klimaafttryk vil være sammenligneligt med andre større anlægsprojekter i byen.		
	Kulturarv			
	Anlæg og drift	Museumsloven bestemmer, at man skal sikre væsentlige fortidsminder, når der udføres anlægsarbejder. Før et anlægsarbejde igangsættes, er bygherren forpligtet til at af søge området for fortidsminder af kulturhistorisk interesse beskyttet af Museumsloven (LBK nr. 358 af 08/04/2014). Skybrudstunnelen forløber i et område uden udpegede kultursarvsarealer og fredede fortidsminder. Bygherre vil i samarbejde med Københavns Museum vurdere, om der skal gennemføres arkæologiske forundersøgelser i forbindelse med anlægsarbejdet på land. Kulturmiljøer Valbyparken inkl. haveforeninger er udpeget som kulturmiljø i Københavns Kommuneplan 2019. Kortlægningen af de væsentligste kulturmiljøer i København bygger på følgende definition af et kulturmiljø: En aflæselig helhed af strukturer, anlæg, bygninger m.m., der samlet knytter sig til og formidler en fælles historie. Det kan være oprindelse, tidsepoke og/eller geografi, der har betydning for forståelsen af Københavns vigtigste fortællinger og udviklingstræk. Valby Parken er udpeget som repræsentant for 'Københavnernes velfærd': De store byplaner, idealer om boliger med lys og luft, rekreation, sundhed, forsyning, uddannelse m.m. har især præget Københavns udvikling siden midten af 1800-tallet, også ved udvidelsen med nye bydele. Derfor ligger der en væsentlig fortælling om denne del af Københavns identitet i de nyere kvarterer. Hertil hører følgende udpegede kulturmiljøer.		

Miljøfaktor	Fase	Beskrivelse af miljøpåvirkning	Væsentlighed	Metode til vurdering af miljøfaktorer
Materielle goder, kulturarv og landskab		Anlæg af skybrudstunnelen vurderes ikke at være i strid med Københavns Kommuneplan 2019's retningslinjer for kulturmiljøer og de bærende bevaringsværdier for Valbyparken. Kulturarv vurderes derfor ikke nærmere i miljøkonsekvensrapporten.		
	Anlæg	Fredede og bevaringsværdige bygninger Der er ikke registreret fredede bygninger eller bygninger med høj bevaringsværdi inden for det område, hvor der eventuelt kan opstå bygningsskadelige vibrationer fra anlægsarbejdet og emnet behandles ikke yderligere i miljøkonsekvensrapporten.		
	Drift	Der vil ikke være aktiviteter i driftsfasen der kan påvirke kulturarven og emnet behandles ikke yderligere i miljøkonsekvensrapporten.		
	Anlæg	Fredninger Der er ikke arbejdspladser inden for fredede arealer. Der kan dog være kørsel ad Hammelstrupvej og Tudsemindevej inden for fredningen for Valbyparken, og byggepladsen Musikbyen ligger tæt op ad fredningen. Påvirkninger fra arbejdsarealer kan være eventuelle behov for træfældning eller midlertidige ændringer af veje inden for fredningen.		Der forventes ingen påvirkning af fredningen af Valbyparken, men arbejdsvej ad Hammelstrupvej og Tudsemindevej samt afgrænsning af pladsen Musikbyen umiddelbart op ad fredningen skal beskrives og det skal vurderes, om der er forhold, der ikke er i overensstemmelse med fredningsbestemmelserne.
	Drift	Der vil ikke være nogen påvirkning af fredninger i driftsfasen.		
Materielle goder, kulturarv og landskab	Landskab og visuelle forhold			
	Anlæg	Projektet etableres i byrummet i København og vil som sådan ikke have nogen påvirkning af landskabelige forhold.		

Miljøfaktor	Fase	Beskrivelse af miljøpåvirkning	Væsentlighed	Metode til vurdering af miljøfaktorer
		Byggepladserne vil have en visuel fremtoning og et omfang, der svarer til byggepladser til tilsvarende projekter i byen og vil udelukkende være af midlertidig karakter.		
	Drift	Der skal etableres permanent teknikbygning på ca. 90 m ² over skakten ved Enghave Kanal. På nuværende tidspunkt ligger udformningen af bygningen ikke fast. Derudover etableres dæksler i terræn, samt elskabe og udluftningskanaler ved FLS, MUS og BLU. Elskabe og udluftningskanaler indpasses diskret i omgivelserne.		Indvirkning på de visuelle forhold i driftsfasen som følge af etablering af den permanente teknikbygning ved Enghave Kanal vurderes ud fra visualiseringer, der udarbejdes fra 2-3 standpunkter. Placering af standpunkter fastlægges i dialog med Københavns Kommune. For alle byggepladslokaliteter gælder, at pladser, byrums- og vejarealer samt trafikafviklingen genetableres til dagens situation efter anlægsarbejdet er afsluttet. Det vurderes, at påvirkningen af de permanente strukturer i form af dæksler og udluftningskanaler ikke vil være væsentlig og emnet behandles ikke yderligere i miljøkonsekvensrapporten.
	Materielle goder Materielle goder omfatter her oversvømmelseshændelser			
	Drift	Oversvømmelse Formålet med projektet er at undgå oversvømmelseshændelser der bl.a. medfører vand på terræn og dermed vand i kældre mv. og deraf følgende skader på folks ejendom. Da dette er selve formålet med projektet beskrives de positive effekter mht. dette i projektbeskrivelsen og behandles ikke yderligere under materielle goder.		
	Ressourcer samt reststoffer, emissioner og affald			
	Anlæg	Ressourcer: Der skal anvendes en række materialer og råstoffer i projektet, herunder, beton, stål, sand og grus.		Typer og mængder af materialer og råstoffer, der anvendes til gennemførelse af tunneleringsprojektet beskrives og opgøres.
	Anlæg	Lys:		

Miljøfaktor	Fase	Beskrivelse af miljøpåvirkning	Væsentlighed	Metode til vurdering af miljøfaktorer
Ressourceeffektivitet		Der vil i anlægsfasen blive behov for at belyse byggepladserne af sikkerhedshensyn, når det er mørkt, men lyset vil blive placeret og evt. afskærmet, så det generer naboer mindst muligt. Lyspåvirkningen vil være meget lokal og vil udelukkende forekomme i anlægsperioden. Der er derfor ikke risiko for væsentlige påvirkninger som følge af lys fra anlægsarbejdet, og emnet berøres derfor ikke nærmere i miljøkonsekvensrapporten.		
	Anlæg og drift	Varme: Der vil ikke ske varmeafgivelse fra tunnel med tilhørende bygværker, hverken i anlægs- eller driftsfasen, og emnet er derfor ikke relevant.		
	Anlæg og drift	Stråling: Der vil ikke forekomme stråling fra tunnel med tilhørende bygværker, hverken i anlægs- eller driftsfasen, og emnet er derfor ikke relevant.		
	Anlæg	Affald: I forbindelse med anlægsarbejdet vil der ud over overskudsjord kun være bygge- og anlægsaffald i meget små mængder. Der vil desuden være spildprodukter fra entreprenørmaskinerne. Håndteringen af ca. 60.000 ton jord/muck fra etablering af skakte/bygværker og tunnelstrækninger er beskrevet i <i>Jordbund og jordarealer</i> ovenfor.		
Ressourceeffektivitet	Drift	I driftfasen vil der skulle bortskaffes sand og slam fra pumpestation, ligesom der udledes vand fra skybrudstunnelen til recipient. Projektet giver ikke anledning til specielle affaldstyper. Affald og spildprodukter vil altid blive håndteret i henhold til gældende bekendtgørelser og regulativer for affaldstyperne, hvorved det forudsættes, at håndteringen sker forsvarligt, og at der derfor ikke er risiko for en væsentlig miljøpåvirkning.		For driftsfasen beskrives affaldsmængder i form af sand og slam fra vedligeholdelse af pumpestation og bygværker samt vandmængder fra skybrudstunnelen til recipient. En vurdering af kvaliteten af det udledte vand er beskrevet ovenfor under <i>Vandkvalitet</i> . Forhold vedrørende øvrigt affald vil ikke blive vurderet yderligere i miljøkonsekvensrapporten.
		Luft:		

Miljøfaktor	Fase	Beskrivelse af miljøpåvirkning	Væsentlighed	Metode til vurdering af miljøfaktorer
		Miljøtemaet er behandlet ovenfor i skemaet under "Befolkning og menneskers sundhed".		
Projektets sårbarhed (projektets forventede skadelige virkninger på miljøet som følge af projektets sårbarhed over for større ulykker og/eller katastrofer, klima).	Anlæg og drift	Der er ikke identificeret potentielt skadelige virkninger på miljøet som følge af projektets sårbarhed over for større ulykker og/eller katastrofer. På denne baggrund beskrives dette ikke nærmere i miljøkonsekvensrapporten.		
Grænseoverskridende påvirkninger	Anlæg og drift	Projektområdet ligger mod Øresund. Projektet forventes kun at medføre få og geografisk afgrænsede miljøpåvirkninger. Der forventes derfor ikke en skadevirkning på miljøet på tværs af landegrænser.		

Høring om afgrænsning af miljøkonsekvensrapport for Valby Skybrudstunnel

HØRINGSTYPE

Andet

OMRÅDE

Valby

TIDSPERIODE FOR HØRINGEN

4. januar 2021 til 24. januar 2021

SAGSNUMMER

2020-0862248

INDSENDELSESFRIST FOR HØRINGSSVAR

24. januar 2021

HØRINGEN ER LUKKET

Høring om afgrænsning af miljøkonsekvensrapport for Valby Skybrudstunnel

Projektet

Valby Skybrudstunnel skal bortlede vand fra Valby og Frederiksberg Vest og således være med til at sikre disse områder mod oversvømmelser i forbindelse med skybrud.

Udover den egentlige skybrudsfunktion skal tunnelen bruges som bassin til opmagasinering af overløbsvand fra Gåsebækkloakken. Det betyder, at mængden af vand, der i dag løber urensset fra kloakken til Gåsebækrenden (det såkaldte overløbsvand), når det regner kraftigt, reduceres. Vandet fra tunnelen ledes til renseanlæg i stedet for til havet, og derved opnås der både færre overløbshændelser og en samlet reduktion i mængden af forurenede overløbsvand til vandområdet. Skybrudstunnelen vil medføre opfyldelse af spildevandsplanens målsætning om at reducere antallet af overløb fra Gåsebækrenden fra 4-5 gange om året til under 1 overløb om året. Valby Skybrudstunnel kommer således til at aflaste spildevandssystemet, og forberede det til fremtidens klimaudfordringer, samtidig med at vandmiljøet, herunder også badevandet i Kalveboderne, belastes mindre af overløb med forurenede spildevand.

Valby Skybrudstunnel skal anlægges mellem Høffdingsvej/Ramsingsvej, hvor F. L. Smidth har til huse, og Enghave Kanal ved haveforeningen Musikbyen dybt nede i kalken under det gamle grønttorv, Valby Idrætspark og Valbyparken. Se nærmere i ansøgning og oversigtskort samt høringsfolder.

Har du bemærkninger til afgrænsning af miljøkonsekvensrapporten?

Inden anlæg og drift af Valby Skybrudsprojekt skal der gennemføres en miljøkonsekvensvurdering (VVM) af projektet iht. miljøvurderingsloven. Det betyder, at bygherrene HOFOR og Frederiksberg

Forsyning skal udarbejde en miljøkonsekvensrapport for dette projekt. Miljøkonsekvensrapporten skal beskrive og vurdere projektets sandsynlige, væsentlige indvirkning på miljøet i bred forstand, dvs. på befolkningen og menneskers sundhed, den biologiske mangfoldighed, jordarealer, jordbund, vand, luft og klima, materielle goder, kulturarv og landskab.

Af høringsfolder og afgrænsningsnotat fremgår det hvilke miljøforhold der undersøges i den kommende miljøkonsekvensrapport for dette projekt.

Har du bemærkninger til hvilke miljøforhold der yderligere bør indgå i HOFOR's og Frederiksberg Forsynings kommende miljøkonsekvensrapport, så afgiv dine bemærkninger skriftligt her på blivhørt frem til og med den 24. januar 2020.

Orienteringsmøde

Forsyningsselskaberne afholder et informationsmøde om Valby Skybrudstunnel, hvor alle interesserede er velkomne. På mødet vil der blive informeret om projektet og om den miljøvurdering, som skal gennemføres, og man vil kunne stille spørgsmål til projektet.

Informationsmødet vil blive afviklet som et onlinemøde. Mødet afholdes den 18. januar 2021, kl. 19 - 21.

Link til onlinemødet vil blive vist på www.hofor.dk/valbyskybrudstunnel eller www.frb-forsyning.dk/valbyskybrudstunnel. Her kan du også holde dig orienteret, hvis der skulle ske ændringer pga. fx Covid-19-situationen.

OBS. Et fysisk møde som tidligere beskrevet i høringsfolderen afholdes ikke.

[pdfHøringsfolder Valby skybrudstunnel.pdf](#)

[pdfAfgrænsningsnotat.pdf](#)

[pdfAnsoegning.pdf](#)

[pdfOversigtskort.pdf](#)

HØRINGSSVAR

ID	DATO	INSENDT AF	ORGANISATION	POSTNR	BY
52	24.01.2021	Michael Hansen		2450	København SV
51	24.01.2021	Hanne Mai Dalgaard		2450	Kbh SV
50	24.01.2021	Marie Lundbo	Marie Lundbo	2500	Valby
49	24.01.2021	Lisbeth Skjøl Møller	havejer i Haveforeningen Musikbyen	2450	Kbh SV
48	24.01.2021	Alvaro Fonseca		2450	København

47	24.01.2021	Casper Wandel og Lotte Kanstrup		2450	København SV
46	24.01.2021	Gitte Tange	Haveforeningen Kalvebod	2450	kbh sv
45	24.01.2021	kaj thelander jessen		2450	København SV
44	24.01.2021	Jacob Kristoffer Hansen		2450	København SV
43	24.01.2021	Per Hansen og Helle Wandel	Hf. Kalvebod	2450	København SV
42	24.01.2021	Nina Svane-Mikkelsen	Grøn Agenda Sydhavn	2450	København SV
41	24.01.2021	Grøn Agenda Sydhavn v/Nina Svane-Mikkelsen	Grøn Agenda Sydhavn	2450	København SV
40	24.01.2021	Dorthe Eren	Børnenes Dyremark	2450	København SV
39	24.01.2021	Lene Carlsen		2450	København sv
38	24.01.2021	Udviklingsselskabet By & Havn I/S		1259	København K
37	24.01.2021	Morten		2450	København SV
36	24.01.2021	Bjarne Andreassen	Bjarne Andreassen	2450	København SV
35	24.01.2021	Sisse Bech		2450	København SV
34	24.01.2021	Agnete Marie Bjerrum-Bohr og Johan Jannik Bjerrum-Bohr		2450	København
33	24.01.2021	Lene		2450	København V
32	23.01.2021	Marit Dalsgaard		2450	København SV
31	23.01.2021	Torben Christensen	Foreningen Det Grønne Knæ	2450	København SV
30	23.01.2021	Torben Christensen		2450	København SV

29	23.01.2021	Nana Scheibel	Bestyrelsen HF. Havebyen Mozart	2450	Kbh SV
28	23.01.2021	Ole Damsgaard	Danmarks Naturfredningsforening, København	2100	København Ø
27	22.01.2021	Anette Kusk	DAHL Advokatpartnerselskab	8000	Aarhus C
26	22.01.2021	birte norgreen		2450	København SV
25	22.01.2021	Lena Diana Tranekjer	Københavns Museum	1555	København V
24	22.01.2021	Søren Hauberg Johannesen	FLSmidth A/S	2500	Valby
23	22.01.2021	Ny Valby Udvikling A/S	IngCon A/S - Anders Bidstrup	2500	Valby
22	22.01.2021	Valby Lokaludvalg	Valby Lokaludvalg	2500	Valby
21	21.01.2021	Jette Gottschau gottschau		2450	København SV
20	21.01.2021	Laura Winge	Haveforeningen Kalvebod	2450	Kbh SV
19	20.01.2021	Lone Kirk		2450	København SV
18	20.01.2021	Daniel Nolan		2500	Valby
17	19.01.2021	Camilla		2500	Valby
16	19.01.2021	Søren Hvalkof	Hvalkof Consulting - Environmental and Social Anthropology	2450	København SV
15	19.01.2021	Rune Skou Larsen		2500	Valby
14	19.01.2021	Mette Juul Clausen		2450	Kbh sv
13	19.01.2021	Line Aaløse- Asmund		2500	Valby
12	18.01.2021	Malika Pedersen		2500	Valby
11	18.01.2021	Louise Tang Jensen		2500	Valby

10	18.01.2021	Kgs. Enghave Lokaludvalg		2450	Kbh SV
9	18.01.2021	Solbjerg Petersen		1671	Kbh.v
7	18.01.2021	Erik Schjønning	Edel Schjønning	2450	København SV
6	15.01.2021	Thomas Eistrup		2500	Valby
5	15.01.2021	Thomas		2500	Valby
4	15.01.2021	Mette E		2500	Valby
3	15.01.2021	Dorota Beres		2500	Valby
2	12.01.2021	Lene Eiberg Becker		2500	Valby

Svar til: 2020-0862248 af: Michael Hansen

APPLICATION DATE

24. januar 2021

SVARNUMMER

52

INDSENDT AF

Michael Hansen

BY

København SV

POSTNR.

2450

ADRESSE

Bådehavnsvej 55 T

HØRINGSSVAR

Høringssvar til afgrænsning "Høring om af miljøkonsekvensrapport for Valby Skybrudstunnel"

SAGSNUMMER 2020-0862248

Som borger i Kongens Enghave, København, vil jeg hermed anmode om:

- 1) At høringsperioden forlænges på grund COVID-19.
- 2) At placering og ledningsføring revurderes og ændres.

Ad. 1

Høringsperioden for projektet bør forlænges med mindst 1 måned, startende fra ophævelsen den igangværende "lockdown" af samfundet. Planlovens formålsparagraf tilsiger særligt, "at offentligheden i videst muligt omfang inddrages i planlægningsarbejdet".

Med et forsamlingsloft på 5 personer og uden mulighed for anvendelse af medborgerinstitutioner som kulturhuse, biblioteker, er det umuligt at nyde den demokratiske ret til borgerinddragelse, som loven foreskriver. Forenings- og mødeaktivitet er umuliggjort under nuværende forhold, og den demokratiske legitimitet vil derfor forsvinde, hvis der ikke foretages en forlængelse af høringsfristen. Det af HOFOR foreståede "onlinemøde" var under al kritik og kan ingelunde udgøre bare en tilnærmelsesvis erstatning for et reelt borgermøde med forgående demokratisk debat i bydelen.

Ad. 2

Ledningsføringen bør, som tidligere planlag, føres fra Blushøjvej og direkte til den gamle gastårnsgrund i Valbyparken, der allerede ejes af HOFOR.

Det er en billigere, da rørføringen er væsentlig kortere og væsentlig mindre kompliceret.

Overskudsvandet kan ledes direkte ind i det tilstødende BIOFOS Renseanlæg Damhusåen.

Det er nærmeste og mest hensigtsmæssige direkte vej for rørføring til åben vand.

Projektleder Lene Nørgaard Rasmussen (HOFOR) regner den oprindelige ledningsføring som uproblematisk

(<https://www.niras.dk/nyheder/hofor-indleder-storstilede-tunnelprojekter-i-koebenhavn-med-niras-som-raadgiver/?fbclid=IwAR0bzVZXnWiL2uYzs9gDpy1TR4T4vcCM8ywy64-VfTj6wMIF8yPxigJZ43Q>)

I miljøkonsekvensrapport er der ikke taget fyldestgørende hensyn til blandt andet nedenstående:

Den nye ledningsføring vil betyde væsentlige og årelange gener for beboerne i Kalvebod HF.

Naturskolens anvendelse af området ved Tippen i bunden af Enghave Kanal. Det har i mange år været det naturlige mødested for mange af arrangementerne på Tippen, de guidede ture, udflugter, naturplejearrangementer, affaldsindsamlingen med mere.

Borgernes væsentligste adgang til de rekreative områder ved Tippen vil blive forstyrret og blokeret, fra HF Musikbyen, Fragtvej og broen fra Thomas Koppels Allé.

Beboerne i "Lorterenden" på vestsiden af Enghave Kanal, vil få deres liv og fred ødelagt af så stort et anlægsprojekt - både i anlægsfasen og ved udledningerne af de store vandmængder.

Brugerne, lejere og ejere i Musikbyen vil blive stærkt generet både i anlægsfasen og ved udledningerne af de store vandmængder.

Det spraglede og beskyttede vandområde ved udløbet af Enghave Kanal, vil tage væsentlig og uoprettelig skade, hvis de udsættes for så store vandmasser som der lejlighedsvis vil forekomme. Den type udledning, bør kun foretages direkte ud til åbent vand. I Enghave Kanal og ved dets udløb yngler og fouragere blandt andet isfuglen og området er samtidigt et væsentligt rastested for trækkende og overvintrende fugle i proximitet til Kalvebodkilen. Området er en del af en meget vigtig naturlig spredningskorridor, der hænger organisk sammen med de tilstødende RAMSAR og Natura2000-områder.

Ved at fastholde den oprindelige rørføringslinje til gastårnsgrunden, undgår man at genere en masse lokale borgers boliger, fritidsaktiviteter, adgang til rekreative områder og man vil samtidig øve mindst mulig ødelæggelse på den eksisterende og tilstødende fredede natur.

Projektet indeholder desuden betydelig risiko for større forsinkelser og væsentlige meromkostninger, da projektet omkring skybrudstunnelen, så tæt på jernbanens linjeføring, kan påvirke jernbanesikkerheden. Derfor skal der i samarbejde med Banedanmark oprettes et tredjepartsprojekt hvor det sikres, at de nødvendige sikkerhedsforanstaltninger overholdes.

Med venlig hilsen

Michael Hansen
Bådehavns­gade 55 T
2450 Kø­ben­havn SV

Høringssvar til afgrænsning "Høring om af miljøkonsekvensrapport for Valby Skybrudstunnel"

SAGSNUMMER 2020-0862248

Som borger i Kongens Enghave, København, vil jeg hermed anmode om:

- 1) At høringsperioden forlænges på grund COVID-19.
- 2) At placering og ledningsføring revurderes og ændres.

Ad. 1

Høringsperioden for projektet bør forlænges med mindst 1 måned, startende fra ophævelsen den igangværende "lockdown" af samfundet. Planlovens formålsparagraf tilsiger særligt, "at offentligheden i videst muligt omfang inddrages i planlægningsarbejdet".

Med et forsamlingsloft på 5 personer og uden mulighed for anvendelse af medborgerinstitutioner som kulturhuse, biblioteker, er det umuligt at nyde den demokratiske ret til borgerinddragelse, som loven foreskriver. Forenings- og mødeaktivitet er umuliggjort under nuværende forhold, og den demokratiske legitimitet vil derfor forsvinde, hvis der ikke foretages en forlængelse af høringsfristen.

Det af HOFOR foreståede "onlinemøde" var under al kritik og kan ingelunde udgøre bare en tilnærmelsesvis erstatning for et reelt borgermøde med forgående demokratisk debat i bydelen.

Ad. 2

Ledningsføringen bør, som tidligere planlag, føres fra Blushøjvej og direkte til den gamle gastårnsgrund i Valbyparken, der allerede ejes af HOFOR.

- Det er en billigere, da rørføringen er væsentlig kortere og væsentlig mindre kompliceret.
- Overskudsvandet kan ledes direkte ind i det tilstødende BIOFOS Renseanlæg Damhusåen.
- Det er nærmeste og mest hensigtsmæssige direkte vej for rørføring til åben vand.
- Projektleder Lene Nørgaard Rasmussen (HOFOR) regner den oprindelige ledningsføring som uproblematisk (<https://www.niras.dk/nyheder/hofor-indleder-storstiledetunnelprojekter-i-koebenhavn-med-niras-som-raadgiver/?fbclid=IwAR0bzVZXnWiL2uYzs9gDpy1TR4T4vcCM8ywy64-VfTj6wMIF8yPxigJZ43Q>)

I miljøkonsekvensrapport er der ikke taget fyldestgørende hensyn til blandt andet nedenstående:

- Den nye ledningsføring vil betyde væsentlige og årelange gener for beboerne i Kalvebod HF.
- Naturskolens anvendelse af området ved Tippen i bunden af Enghave Kanal. Det har i mange år været det naturlige mødested for mange af arrangementerne på Tippen, de guidede ture, udflugter, naturplejearrangementer, affaldsindsamlingen med mere.

MATERIALE:

hoeringssvar til afgrænsning høring om af miljøkonsekvensrapport for valby skybrudstunnel.pdf

- Borgernes væsentligste adgang til de rekreative områder ved Tippet vil blive forstyrret og blokeret, fra HF Musikbyen, Fragtvej og broen fra Thomas Koppels Allé.
- Beboerne i "Lorterenden" på vestsiden af Enghave Kanal, vil få deres liv og fred ødelagt af så stort et anlægsprojekt - både i anlægsfasen og ved udledningerne af de store vandmængder.
- Brugere, lejere og ejere i Musikbyen vil blive stærkt generet både i anlægsfasen og ved udledningerne af de store vandmængder.
- Det spraglede og beskyttede vandområde ved udløbet af Enghave Kanal, vil tage væsentlig og uoprettelig skade, hvis de udsættes for så store vandmasser som der lejlighedsvis vil forekomme. Den type udledning, bør kun foretages direkte ud til åbent vand. I Enghave Kanal og ved dets udløb yngler og fouragere blandt andet isfuglen og området er samtidigt et væsentligt rastested for trækkende og overvintrende fugle i proximitet til Kalvebodkilen. Området er en del af en meget vigtig naturlig spredningskorridor, der hænger organisk sammen med de tilstødende RAMSAR og Natura2000-områder.

Ved at fastholde den oprindelige rørføringslinje til gastårnsgrunden, undgår man at genere en masse lokale borgers boliger, fritidsaktiviteter, adgang til rekreative områder og man vil samtidig øve mindst mulig ødelæggelse på den eksisterende og tilstødende fredede natur.

Projektet indeholder desuden betydelig risiko for større forsinkelser og væsentlige meromkostninger, da projektet omkring skybrudstunnelen, så tæt på jernbanens linjeføring, kan påvirke jernbanesikkerheden. Derfor skal der i samarbejde med Banedanmark oprettes et tredjepartsprojekt hvor det sikres, at de nødvendige sikkerhedsforanstaltninger overholdes.

Med venlig hilsen

Michael Hansen
Bådehavnsvej 55 T
2450 København SV

Svar til: 2020-0862248 af: Hanne Mai Dalgaard

APPLICATION DATE

24. januar 2021

SVARNUMMER

51

INDSENDT AF

Hanne Mai Dalgaard

BY

Kbh SV

POSTNR.

2450

ADRESSE

Havebyen Mozart 56

HØRINGSSVAR

Efter at have deltaget i informationsmøde for lokaludvalget januar 2020 og online informationsmøde for borgere den 18/1-20, er jeg kun blevet bestyrket i mit ønske om at dette projekt bør stoppes og revurderes.

At den oprindelige placering for projektet blev ændret og beslutningen omgjort, finder jeg stadig besynderlig og meget udemokratisk i forhold til Sydhavnen.

Den placering der foreslås i det nuværende prospekt er i Sydhavnens hjerte, både hvad angår natur og følelser, og endnu en stor 2-4 års byggeplads i Sydhavnen, er næsten ikke til at udholde at tænke på.

På de ovenstående møder og i uddelte pjecer, er jeg blev belært om materiel og teknik i rigelige mængder, men synes jeg har fået meget få konkrete svar vedrørende miljøpåvirkninger og konsekvenser for både naturen, dyrene og sydhavnerne.

"Man vil bla undersøge påvirkningerne for isfuglene". Den er vel ganske enkel : de kan næppe leve få meter fra en byggeplads på den størrelse med hamring af spunspæle i perioder i døgndrift. Byggeriet vil have fatale konsekvenser for bla det interessante fugleliv der er i kanalen (lorterenden) og være en pinsel for de fastboende mennesker i renden, de cirka 1000 kolonihaveejere, helårsforeningen Kalvebod samt alle de mennesker der benytter vejene og stierne der forbinder bådhavnsgade med Valbyparken.

Der er foretaget forskellige undersøgelser omkring påvirkningen fra præcis dette projekt, men det er ikke sammenholdt med udledning og anlæg af Karensmindeaksen. for nylig er jeg blevet oplyst om at godsbanegraven skal udvides i forbindelse med Femernforbindelsen, og det er ikke mit indtryk at Hofor har indtænkt dette. Under alle omstændigheder, vil det være væsentligt at få denne linjeføring på plads INDEN der tages stilling til endelig udformning. Banelegemet kan ikke udvides til den anden side, med mindre man påtænker at nedlægge helårshuse i både Helårsforeningen Havebyen Mozart og haveforeningen Frederiksholm.

hele det tilstødende område hvorfra man forventer arbejdskørsel skal foregå til og fra, er i den næste

årrække i det der hedder "rivende udvikling".

på Bådhavnsgade skal inden for en årrække bygges 900 boliger på Stejlepladsen, lidt flere ved Dansk Metal og et fremtidigt projekt på 500 boliger ved siden af BK skrot. Allerede nu hvor ingen af disse byggerier er i gang, er Bådhavnsgade en trafikprop både morgen og eftermiddag, og den mængde af trafik der vil blive tilført, er ganske enkelt ikke muligt. Hofo har ikke medtaget disse aspekter i projektet, og igen kun set på deres egen belastning.

Mit forslag er at dette projekt skrinlægges for en periode, imens fordele og ulemper revurderes. Der bør tages en helt anden dialog med borgerne, og undersøges de fælles påvirkninger, de mange forskellige projekter der udføres i nærheden betyder SAMLET. Som borger er jeg vred og skuffet over hele den udemokratiske proces der er foregået, og at det igen er Sydhavnen der skal bruges som byggeplads. At det så også er præcis de beliggenheder, der er så dyrbare for Sydhavnerne, Hofo ønsker at molestere, gør det til at græde over.

Svar til: 2020-0862248 af: Marie Lundbo

APPLICATION DATE

24. januar 2021

SVARNUMMER

50

INDSENDT AF

Marie Lundbo

VIRKSOMHED / ORGANISATION

Marie Lundbo

BY

Valby

POSTNR.

2500

ADRESSE

Poul Reumerts Vej 41

HØRINGSSVAR

Som nærmeste beboer til den kommende byggeplads på FL Smiths parkeringsplads er jeg alvorligt bekymret for den støj, som vi beboere i Valbyhave udsættes for i den lange anlægsperiode, der er skitseret for Valby Skybrudstunnel. Vi har i løbet af de sidste 13 år været udsat for konstant byggeri og anlæg i vores nærområde, og kan nu endnu en gang se frem til, at vi skal forholde os til forstyrrende elementer såsom lastbiler, byggeplads og gravearbejde. Man bør gøre ALT for at minimere de støjgener, som vi naboer bliver udsat for.

I Valbyhave bor vi meget tæt og er mange mennesker i et forholdsvis lille område, og det er stærkt bekymrende, hvis Ib Schønbergs Alle samt Ramsingsvej/Høffdingsvej skal bruges som tilfaldsveje til byggepladsen. Ib Schønbergs Alle bliver brugt som indfaldsvej for beboere i området men bliver også benyttet af mange cyklister og gående, der bruger vejen til at fordele sig videre ud igennem Valby. Ydermere er Høffdingsvej og Ramsingsvej tilfaldsveje til hele FIRE skoler, hvorfor det er stærkt alarmerende, hvis vejene nu også skal være frakørsel fra tung lastbilstrafik. Byens Skole, Vigerslev Alles Skole, Kildevældsskolen og Salix Skole ligger som nærmeste skoler til hele området i Valbyhave. Derfor kan det på INGEN måde anbefales, at hverken Ib Schønbergs Alle og eller Høffdingsvej/Ramsingsvej skal benyttes som indfaldsvej til en byggeplads. Vi har tidligere oplevet mange meget FARLIGE episoder med lastbiler, der skal ind i området og overser de bløde trafikanter i vores nærmiljø.

Når man i projekteringen har valgt at omlægge vores stisystem, skal man være opmærksom på, at stien ved Høffdingsvej/Ramsingsvej ender ud i en meget farlig udkørsel, hvor det for både børn og voksne er svært at orientere sig, for krydse vejen. Det må jeg på det kraftigste anbefale, at I har med i jeres samlede vurdering ift. byggepladsen.

Mvh. Marie Lundbo

Svar til: 2020-0862248 af: Lisbeth Skjød Møller

APPLICATION DATE

24. januar 2021

SVARNUMMER

49

INDSENDT AF

Lisbeth Skjød Møller

VIRKSOMHED / ORGANISATION

havejer i Haveforeningen Musikbyen

BY

Kbh SV

POSTNR.

2450

ADRESSE

Johan Kellers Vej 50

HØRINGSSVAR

Jeg er haveejer i haveforeningen Musikbyen, og min have ligger direkte ned til Gåsebækrenden. Det er jeg meget lykkelig for. Jeg er en glad amatør ornitolog, og har meget stor glæde af de utallige fuglearter der er. Nogle tilmed meget sjældne, f.eks Isfuglen. Som er fredet.

Jeg kigger lige over til Valbyparken, hvor hele strækningen ned langs Gåsebækrenden er fredet. Det er et lille paradis.

Derudover er der et rigt liv i og ved vandet, bl. andet også fredede grønbrogede tudser.

Det er nogle herligheder som absolut er værd at værne om. Jeg er derfor noget bekymret!

Jeg er meget meget bekymret for planerne om udledningen af spildevand ud i Enghave kanalen/Lorderenden. Der skal selvfølgelig laves en fornuftig løsning for skybrudsvand, men det skitserede forløb får forfærdelig mange uheldige konsekvenser.

Det er sårbare huse der er inærheden af det meget tunge og dybt i jorden gravede anlæg. Jeg er bekymret for husene i vores haveforening. Undergrunden er i forvejen meget ustabil og forurenat Det er følsomme jordlag at gå igang med. Haveforeningen Kalvebod ligger tæt ved, det er ligeledes følsomme huse, som er helårsbeboede.

Den unikke smukke sø, forenden af Gåsebækrenden og Lorderenden, vil ligeledes påvirkes, her er tangen ud mod sydhavnstippen også fredet.

Det kunne se ud som om at haveforeningen Musikbyen i lang periode vil blive afskåret fra tilkørsel til haverne, hvis den skitserede løsning vælges. Måske "koster" det også nogle huse, det ser ihvertfald ud som om føringen går lige hen over.

Jeg har også hørt, at der i fremtiden vil blive et nyt sæt skinner, altså udvidelse af jernbane terræn, det kan også komme til at se problematisk ud, i forhold til teknikhuset ved udløbet ved Tippen. Der

bliver ikke meget plads til det projekt.

Jeg forstår ikke valget af rør-løbet. Der er så mange åbenlyse problemer i det for natur og mennesker, som også er nævnt i de foregående høringssvar.

Et forløb syd for Valbyparken fra Gastårnsgrunden og med et åbent løb ud i Kalvebodløbet, ville så vidt jeg kan se ikke ramle ind i så mange rekreationer som vi gerne vil bevare, men netop give mulighed for et nyt vandforløb, eller spændende sø.

Som I kan se håber jeg virkelig ikke at vores haveforening Musikbyen og den nærliggende natur bliver "ramt" af dette projekt.

Mange hilsner fra Lisbeth

Svar til: 2020-0862248 af: Alvaro Fonseca

APPLICATION DATE

24. januar 2021

SVARNUMMER

48

INDSENDT AF

Alvaro Fonseca

BY

København

POSTNR.

2450

ADRESSE

Thomas Koppels Allé 18A

HØRINGSSVAR

Hej,

Som beboere af Andelsboligforening Vildrose, beliggende meget tæt på forskellige projekter, vil jeg gerne gøre opmærksomme på nedenstående bemærkninger.

- 1) K2.26 Afkobling - KV72 Karens Minde Aksen
- 2) K1.71 Arealreservationer og udløbspunkt for KV84 Valby Skybrudstunnel
- 3) K1.75 KV72 Karens Minde-Aksen og KV85 Renden

- Til selve konstruktionen af regnvandsbassinet langs Strandparksskolen skal man garantere de højeste krav til sikkerhed, især ift. de mange børn der benytter området til rekreation og lege. Dertil følger også at vandkvaliteten i bassinet skal sikres således at lugtgener og forurening undgås. Dette er især vigtig da bassinet vil anvendes til opmagasinering af vejvandet også, og da bassinet vil have et permanent vandspejl der vil fungere som renseanlæg for daglig regn, så skal det højeste vandkvalitet garanteres som en del af det daglig drift af bassinet, for ellers kommer det til at påvirke os beboere ret meget.

- Ved kraftige regn vil regnvandsbassinet langs Strandparksskolen oversvømme "en større del af området", men dette burde ikke ske ved almindelig og mellem-kraftige regn da pumpen vil sikre tømning. Det vigtigst i denne forbindelse (ved skybrud) er at sikre af design af bassinet medfører en terrænregulering der sikrer at vandet ikke løber over til os i Vildrose, i tilfælde at pumpen ikke kan følge med. Hvis design af bassinet (og pumpen for den sags skyld) ikke udføres på en tilstrækkelig måde, kan det have negative konsekvenser for os der bor ved siden af. Der skal dermed sikres, at pumpen bliver designet til at tømme området hurtigt og effektiv under et skybrud, så der ikke opleves overfladevand der kan trænge ind i vores matrikel.

- På nuværende tidspunkt er det ikke muligt at se hvordan afløbsledningen (med udløb til Enghave Kanal) under banelegemet tænkes at blive udført. Vi vil gerne sikre os at udførelsen af afløbsledningen bliver gjort på en måde som tager hensyn til "skoven" ved siden af vores matrikel, og

som repræsenteret en stor rekreationsværdi for hele foreningen. Skal ledningen anlægges ved at anvende tunnelering, vil vi helt klart foretrække anlæggelsen af modtage skakt.

- Omkring etablering af byggepladsen eller byggepladserne ifm. udførelse af projekter K2.26 og K1.75. Vi vil gerne bede om at byggepladsen og tilhørende adgangsveje anlægges således at "skoven" ved siden af vores matrikel bibeholdes (anvendelse af skoven, ret forstået) i hele byggeperioden. Ellers forsvinder det højeste rekreationsværdi vi har i vores område.

- Til informationsmøde d. 18. januar blev der oplyst at det var endnu uafklaret om Enghave kanal arbejdspladsen skal være startskakt eller modtageskakt. Vi vil hermed bede om at Enghave kanal arbejdspladsen bliver udført som en modtageskakt da der ligger rigtig mange helårsbeboelse meget tæt på, og området oplever en kraftig trafik af mennesker der anvender tippen (det største rekreativt værdi vi har i området).

Til sidst er det vigtigt for os at høre om I har indtænkt i jeres planlægning og beslutninger, et potentielt projekt fra Banedanmark som (hvis det bliver et realitet) kommer der til at have en stor betydning for udløbspunkt UK16 ved Enghave Kanal. Dette handler om et dokument fra Banedanmark: "Beslutningsgrundlag. Ring Syd (Glostrup St. - Kalvebod - Ørestad St.)" fra November 2017. Link til dokumentet er:

https://www.bane.dk/-/media/Bane/Borger/Baneprojekter/Kommende-projekter/Ring-Syd/BDK_Beslutningsgr_Ring-Syd_121217ENDELIG.pdf

I dette dokument fremgår der, at:

"Udbygningen med overhalingsspor mellem Kalvebod og Ny Ellebjerg Station til brug for overhaling af godstog er undersøgt i to varianter hhv. ét midt liggende overhalingsspor og to sideliggende overhalingsspor. Undersøgte løsninger:

- Grundløsning med et midtliggende overhalingsspor.
- Alternativ løsning med to sideliggende overhalingsspor .

De trafikale analyser har vist, at det er tilstrækkeligt at udvide kapaciteten svarende til grundløsningen med ét midtliggende overhalingsspor. Denne udbygning indgår derfor i løsningen *Fuld Ring Syd*."

- Hvis banegraven skal udvides mod syd, kommer den planlagte skybrudsskakt og udløbspunkt UK16 til at blokere, da den er planlagt til at ligge ca. 10 m fra den udvendige skrænt fra banegravsvolden. Har I afgrænset jeres projekt med Banedanmark? Har I diskuteret potentielle scenarier? Og hvis ja, hvor kan man så læse jeres overvejelser?

Ovenstående spørgsmål er yderst vigtigt for os at få besvaret, da en eventuel manglende koordination kan medføre voldsomme konsekvenser for os, eksempelvis hvis der er tale om en ekspropriation hvis udløbspunkt UK16 ikke kan flyttes og banen skal dermed udvides mod nord. Hvis dette er tilfælde, vil det bedste være at overveje en anden placering af udløbet således at banen kan udvides mod syd fremadrettet.

Mvh,

Alvaro Fonseca

Svar til: 2020-0862248 af: Casper Wandel og Lotte Kanstrup

APPLICATION DATE

24. januar 2021

SVARNUMMER

47

INDSENDT AF

Casper Wandel og Lotte Kanstrup

BY

København SV

POSTNR.

2450

ADRESSE

Hf Kalvebod

HØRINGSSVAR

Se venligst vedhæftede høringssvar.

Høringssvar vedr. Valby Skybrudstunnel

Som beboere i Hf Kalvebod er vi bekymrede for placeringen af Valby Skybrudstunnel. Nedenfor fremsættes en række spørgsmål vedr. forhold, som vi ikke mener er belyst tilstrækkeligt i høringsmaterialet:

Trafik

- Hvordan sikres det, at dette projekt koordineres med de mange andre projekter i området? Her tænkes bl.a. på skybrudsprojektet ved Karens Minde, evt. bebyggelse af Stejlepladsen, opførelse af ny skole og bebyggelse i Bådehavnsgade, evt. udvidelse af godsbanen samt at den nye strand i Valbyparken tages i brug. Alt dette vil medføre en voldsom øget trafik til området og i høringsmaterialet er det vanskeligt at se, at der er taget højde for dette.

Natur og dyreliv

- Hvordan sikres det, at dyrelivet ikke påvirkes negativt af projektet? Her tænkes bl.a. på isfuglen i Enghave Kanal, samt at tudser og frøer (herunder den grønbrogede tudse) hvert forår vandrer over Tudsemindevej for at yngle i søen i Valbyparken. Disse arter skal beskyttes og det er vanskeligt at se, hvordan dette er muligt med det fremlagte projekt.

Beboelse

- Hvordan sikres vi mod støjgener, luftgener samt evt. forurening i forbindelse med byggearbejdet? Hvordan sikres det, at vores træhuse ikke får sætningsskader? I høringsmaterialet synes der ikke at være taget højde for at tunnelen føres under helårsbeboelse og at vi som beboere i Hf Kalvebod skal leve få meter fra byggepladsen ved Hf Musikbyen.

På baggrund af ovenstående opfordrer vi til, at man genovervejer projektets forslåede placering, idet denne vil få store konsekvenser for beboerne i Hf Kalvebod, for områdets særlige dyreliv og for alle de københavnere som valfarter til området i stort tal for at nyde naturen.

Venlig hilsen

Casper Wandel og Lotte Kanstrup, Hf Kalvebod 51

Svar til: 2020-0862248 af: Gitte Tange

APPLICATION DATE

24. januar 2021

SVARNUMMER

46

INDSENDT AF

Gitte Tange

VIRKSOMHED / ORGANISATION

Haveforeningen Kalvebod

BY

kbh sv

POSTNR.

2450

ADRESSE

Haveforeningen Kalvebod 89

HØRINGSSVAR

Høringssvar vedr. miljøkonsekvens rapport for Valby Skybrudstunnel

HF. Kalvebod d. 24.1.2021 Indsendt af Klaus Holm og Gitte Tange Haveforeningen Kalvebod 89 Kbh. SV.

VI ER TRUEDE SOM MENNESKER

Vi vil gerne behandles som en truet dyreart eller som en lille blomst der kun vokser her. Hvor er hensynet til vores fysiske og psykiske helbred. Hvordan kan vi være glade omsorgsfulde mennesker, hvis vi er stressede og pressede af at have et kæmpe langvarigt byggeprojekt lige klos op ad os?

HVAD FÅR VI UD AF DET?

Vi går ind for win win når der skal laves projekter – man kan klare meget fordi man får noget godt ud af det - men hvad får vi ud af det?

Et ødelagt hus som følge af vibrationerne? En masse larm og støj fra lastbiler, gravemaskiner, kraner, boringer, spunsninger? stress og ingen overskud? trafikkaos, ekstra udgift til flytning af virksomhed? en masse lys i vores mørke nattehimmel

Bliver vores risiko for oversvømmelse ved stormflod eller skybrud taget med i en løsning??

VI ELSKER KØBEHAVN

Vi er stolte af at bo i København, der er en af de byer i verden der går forrest, for at vi alle får et bedre klima og et bedre miljø. Vi får ordentlige offentlige økologiske måltider, grønne cykelruter, bedre og grønnere offentlige rum og ikke mindst **ambitiøse, spændende og nytænkende skybrudsprojekter** der tilfører områder åndehuller og lokal fordampning og nedsivning. Overordnet synes vi at det er et meget vigtigt projekt.

Men denne løsning hvor store rør skal krydse Valbyparken flere gange, med byggepladser klos op ad beboelser, kolonihaveforeninger og befærdede områder og så med overløbskloak direkte ud i naturen tæt på byen.

Det virker **MÅSKE AMBIØST - MEN IKKE SPÆNDENDE, og IKKE NYTÆNKENDE**

DEMOKRATI?

Vi har ikke fået orienteringsbrevet om projektet - Vi skal altså ikke høres? Vi er ikke blevet inddraget i løsningerne.

Ved I overhovedet at vi bor her?

Vi har 2 ugers høringsperiode - Er det demokrati?

Vi forventer inddragelse, medbestemmelse og al den hjælp og goodwill der er brug. Vi forventer demokrati.

VI BOR HER

Vi bor HELE året og det har vi gjort i 30 år.

Vi bor 75 m. fra skakten ved HF Musikbyen /Tudsemindevej - vi har kun træer til at skærme.

Den faste undergrund ligger 4 m. under os.

De øverste 2,5 m. er 100 år gammelt ustabil lossepladsopfyld

Ovenpå det bor vi i et hus placeret på små løse sokkelsten

Vores hus vibrerer når der kører tung trafik på Tudsemindevej og når der byens byggeri spunser og dumper tungt materiel.

Vi forventer at alt hvad der kan laves af forundersøgelser - alt hvad der kan holdes øje med undervejs og alt hvad der kan gøres for at hjælpe os også bagefter bliver gjort.

Tak

MATERIALE:

hoeringssvar valby skybrudstunnel.pdf

Høringssvar vedr. miljøkonsekvens rapport for Valby Skybrudstunnel

HF. Kalvebod d. 24.1.2021

Indsendt af Klaus Holm og Gitte Tange Haveforeningen Kalvebod 89 Kbh. SV.

VI ER TRUEDE SOM MENNESKER

Vi vil gerne behandles som en truet dyreart eller som en lille blomst der kun vokser her. Hvor er hensynet til vores fysiske og psykiske helbred. Hvordan kan vi være glade omsorgsfulde mennesker, hvis vi er stressede og pressede af at have et kæmpe langvarigt byggeprojekt lige klos op ad os?

HVAD FÅR VI UD AF DET?

Vi går ind for win win når der skal laves projekter – man kan klare meget fordi man får noget godt ud af det - men hvad får vi ud af det?

Et ødelagt hus som følge af vibrationerne? En masse larm og støj fra lastbiler, gravemaskiner, kraner, boringer, spunsninger? stress og ingen overskud? trafikkaos, ekstra udgift til flytning af virksomhed? en masse lys i vores mørke nattehimmel

Bliver vores risiko for oversvømmelse ved stormflod eller skybrud taget med i en løsning??

VI ELSKER KØBEHAVN

Vi er stolte af at bo i København, der er en af de byer i verden der går forrest, for at vi alle får et bedre klima og et bedre miljø. Vi får ordentlige offentlige økologiske måltider, grønne cykelruter, bedre og grønnere offentlige rum og ikke mindst **ambitiøse, spændende og nytænkende skybrudsprojekter** der tilfører områder åndehuller og lokal fordampning og nedsivning.

Overordnet synes vi at det er et meget vigtigt projekt.

Men denne løsning hvor store rør skal krydse Valbyparken flere gange, med byggepladser klos op ad beboelser, kolonihaveforeninger og befærdede områder og så med overløbskloak direkte ud i naturen tæt på byen.

Det virker **MÅSKE AMBIØST - MEN IKKE SPÆNDEDE, og IKKE NYTÆNKENDE**

DEMOKRATI?

Vi har ikke fået orienteringsbrevet om projektet - Vi skal altså ikke høres?

Vi er ikke blevet inddraget i løsningerne.

Ved I overhovedet at vi bor her?

Vi har 2 ugers høringsperiode - Er det demokrati?

Vi forventer inddragelse, medbestemmelse og al den hjælp og goodwill der er brug.

Vi forventer demokrati.

VI BOR HER

Vi bor HELE året og det har vi gjort i 30 år.

Vi bor 75 m. fra skakten ved HF Musikbyen /Tudsemindevej – vi har kun træer til at skærme.

Den faste undergrund ligger 4 m. under os.

De øverste 2,5 m. er 100 år gammelt ustabil lossepladsopfyld

Ovenpå det bor vi i et hus placeret på små løse sokkelsten

Vores hus vibrerer når der kører tung trafik på Tudsemindevej og når der byens byggeri spunsner og dumper tungt materiel.

Vi forventer at alt hvad der kan laves af forundersøgelser - alt hvad der kan holdes øje med undervejs og alt hvad der kan gøres for at hjælpe os også bagefter bliver gjort.

Tak

Svar til: 2020-0862248 af: kaj thelander jessen

APPLICATION DATE

24. januar 2021

SVARNUMMER

45

INDSENDT AF

kaj thelander jessen

BY

København SV

POSTNR.

2450

ADRESSE

Kalvebod 104

HØRINGSSVAR

Læs venligst tilføjede dokument. En meget dyr og og miljøødelæggende løsning, når det gælder afslutningen på projektet. Alternativer er ikke ordentligt beskrevet og virker for hurtigt afskrevet for eksempel på baggrund af en udokumenteret modstand fra Hvidovre kommune.

Venlig hilsen Kaj Thelander Jessen

MATERIALE:

hoeringssvar valby skybrudstunnel.pdf

Som det fremgår af de øvrige høringssvar, er der mange store problemer ved denne løsning på skybrudssikringen af de indre dele af København. Konflikter med beboere i de berørte områder på grund af de store gener de vil blive udsat for i hele anlægsfasen. Brugere af de rekreative områder og deres mulighed for tryk adgang til dem. Ødelæggende indgreb i naturen og de rødlistede dyrearter der trives her. Mulige store oversvømmelser af områderne ved udløbet i Enghave Kanal/Lorterenden ved ekstreme skybrud i sammenhæng med høj vandstand og stormflod i Østersøen.

Redegørelsen og projektbeskrivelsen indeholder meget lidt om de alternative, som HOFOR har opgivet og som det ses på kortet nedenfor, virker det umiddelbart (for en lægmand) uforståeligt, at der ikke kan etableres opsamlingsanlæg og rekreative grønne løsninger til dem på de store arealer, der ligger syd for Valbyparkens fredede områder og i umiddelbar nærhed til rensningsanlæggene for Harrestrup Å.

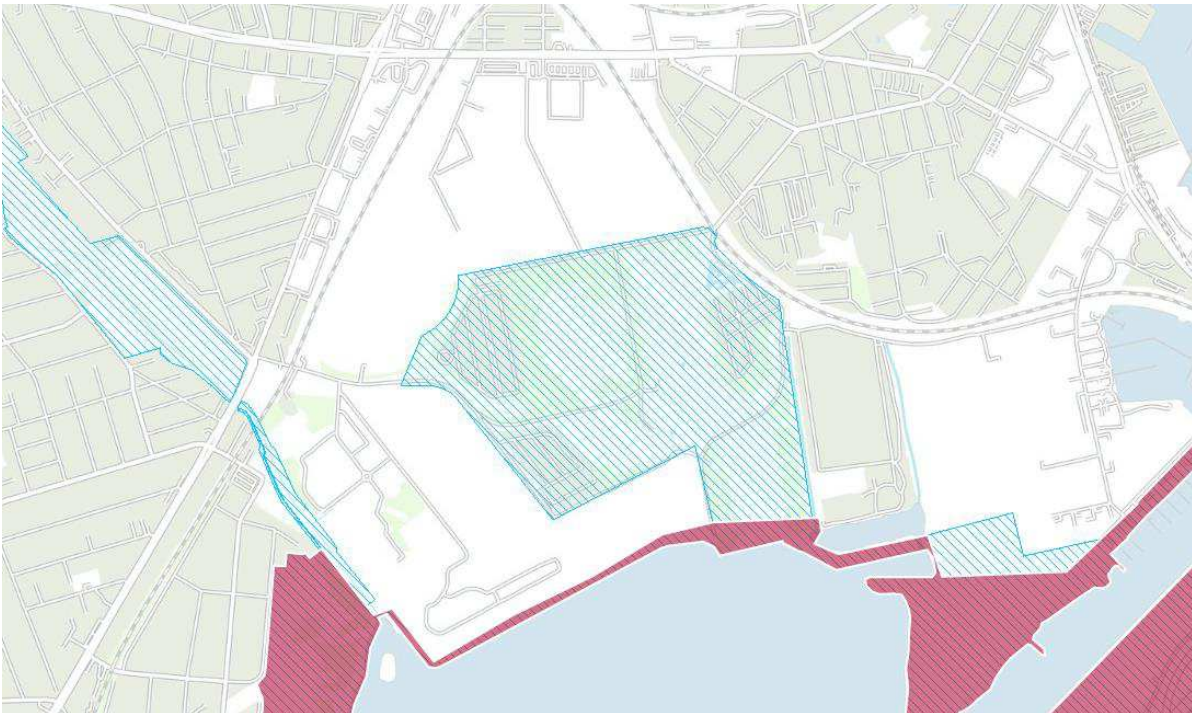
Den foreslåede løsning som er i høring her må koste ekstremt meget mere, end en kortere rute for tunnelrør og mulige åbne render syd for Valbyparken. En regning som skatteyderne skal betale!

Venlig hilsen

Kaj Thelander Jessen

HF Kalvebod

(blå og rød skraveringer = eksisterende fredede områder).



Svar til: 2020-0862248 af: Jacob Kristoffer Hansen

APPLICATION DATE

24. januar 2021

SVARNUMMER

44

INDSENDT AF

Jacob Kristoffer Hansen

BY

København SV

POSTNR.

2450

ADRESSE

Haveforeningen Kalvebod 119

HØRINGSSVAR

Høringssvar vedr. miljøkonsekvensrapport for Valby Skybrudstunnel

Som faste, helårsbeboere i Haveforeningen Kalvebod er vi meget bekymrede for flere elementer i planerne om etablering af Valby Skybrudstunnel. Skybrudstunnelen i sig selv er naturligvis en fornuftig løsning på problemer med bortskaffelse af regnvand fremover i forbindelse med skybrud, men vi undrer os over, at man planlægger at lave rørføring under helårsbeboelse, fx Hf. Kalvebod, og vi ser gerne, at projektet flyttes til gastårnsgrunden, hvilket også har været en del af planerne tidligere.

Vi undrer os også over, at man ikke har slået arbejdet sammen med skybrudssikringen ved Karens Minde-aksen.

Vi tilslutter os allerede nævnte bekymringer i andre høringssvar vedrørende:

- Støjniveau - vi mener, at der skal laves nye målinger for støj i Hf. Kalvebods træhuse. Ligeledes bør grænsen for tålelig støj nedsættes, da de nævnte decibel er meget højt satte, hvis man som helårsbeboere så tæt på en byggeplads, skal leve med støj døgnet rundt i adskillige år. Dette er simpelthen ikke holdbart, og ligeledes bør der absolut ikke arbejdes om natten. Med støj menes der både trafikstøj og anlægsstøj fra byggepladsen.
- Vibrationer - vi mener, at det bør undersøges hvilke konsekvenser vibrationer fra anlægsfasen kan have på Hf. Kalvebods huse, hvoraf de fleste står på sokkelsten, så følsomheden for

vibrationer formentlig er større end de andre helårshuse. Jorden herude er også af en særlig porøs karakter, da området tidligere er benyttet som losseplads, hvorfor man formentlig vil skulle lave nye beregninger og målinger for lige netop dette område.

- Trafik – vi mener, at der bør undersøges yderligere, om Tudsemindevej og Fragtvej overhovedet er i stand til at klare den massive trafik af tunge køretøjer, som byggepladsen mellem Hf.

Musikbyen og Hf. Kalvebod vil medføre. Tudsemindevej er en meget smal vej, hvor der parkeres i det meste af den ene side af vejen, hvilket næsten altid medfører, at der reelt kun er én farbar vejbane. Dette har i travle perioder, fx ved koncerter i Valbyparken, medført at folk kører på fortovet, til stor fare for gående og cyklister. Tudsemindevej er den eneste rigtige vej ud ad Hf. Kalvebod, og bruges derfor dagligt af alle beboerne, ligeledes af gående og cyklende skolebørn, hvorfor det ikke er at foretrække en så stor eskalering af tung trafik på så smal en vej, der tilmed mangler cykelsti og lysregulering. Ydermere skal det sikres, at beredskabskøretøjer altid har fri passage til Hf. Kalvebod, Hf. Musikbyen og eventuelle gæster i Valbyparken, der måtte have brug for assistance.

Frugtvej, der nævnes i materialet, som alternativ vej ind til byggepladsen, er ligeledes meget smal og størstedelen af den er i dag desuden kun cykel- og gangsti, hvilket heller ikke er optimalt at inddrage til så massiv trafik. Alt i alt er trafikforholdene herude i forvejen kritisable, så en brug af disse til et så omfangsrigt byggeprojekt er slet ikke en holdbar løsning hverken for beboere, gæster i Valbyparken, dyreliv eller vejenes ringe tilstand.

- Grundvandssænkning – det bør undersøges hvilke konsekvenser en evt. grundvandssænkning vil have for Hf. Kalvebods huse, og inden en evt. opstart af projektet bør alle huse i Hf.

Kalvebod blive registreret af bygherre, så der ikke vil være tvivl om eventuelle fremtidige revnedannelser og sætningsskader, og de forsikringsspørgsmål dette vil medføre.

- Luftforurening – det bør undersøges, om projektet vil medføre luftforurening for os omkringboende, da jorden herude, som alle ved, er meget forurennet.

- Dyreliv – der bor mange fredede fugle i områderne omkring den planlagte byggeplads ved Hf. Musikbyen, fx isfuglen og andre overvintrende fugle. Det bør undersøges hvilke konsekvenser en flerårig byggeplads vil have for disse. Anlægningen af badestranden i Valbyparken har fx

skullet indstilles under yngleperioder.

Ligeledes krydses Tudsemindevej hvert forår af et stort antal fredede tudser, når de skal over til søen for at yngle og tilbage igen. Tung trafik på Tudsemindevej vil give tudserne yderligere hårde vilkår.

Vi ser frem til at læse den kommende miljøkonsekvensrapport for projektet.

Venlig hilsen

Jacob Kristoffer Hansen

Hf. Kalvebod 119

2450 København SV

Svar til: 2020-0862248 af: Per Hansen og Helle Wandel

APPLICATION DATE

24. januar 2021

SVARNUMMER

43

INDSENDT AF

Per Hansen og Helle Wandel

VIRKSOMHED / ORGANISATION

Hf. Kalvebod

BY

København SV

POSTNR.

2450

ADRESSE

Hf. Kalvebod 13

HØRINGSSVAR

Vedhæftet høringssvar fra Per Hansen og Helle Wandel, Hf. Kalvebod 13.

Afsender:

Per Hansen og Helle Wandel
Hf. Kalvebod 13
2450 København SV

Til:

Bygge- Parkerings- og Miljømyndighed Vand og VVM
Njalsgade 13
2300 København S

d. 24. januar 2021

Høringssvar om afgrænsning af miljøkonsekvensrapport for Valby Skybrudstunnel

Som beboere i Hf. Kalvebod modtog min mand og jeg et orienteringsbrev i e-boks d. 4. januar 2021 fra Københavns Kommune, vedr. etablering af Valby Skybrudstunnel.

Hf. Kalvebods bestyrelse havde tidligere (marts 2020) orienteret medlemmerne i Hf. Kalvebod om, at der var noget i gang i vores område, da der på et møde i Kgs. Enghave Lokaludvalg blev fremlagt planer for en kommende skybrudstunnel, der muligvis skulle placeres lige under vores hus. Siden da har der ingen information eller inddragelse været fra hverken HOFOR, Københavns Kommune eller Frederiksberg Forsyning før denne høring blev offentliggjort d. 4 januar 2021 med en frist på 20 dage.

En høring hvor man pga. Corona ikke kan mødes til en ordentlig dialog, men kun en envejs kommunikation online. Og med en frist på under en måned igen i en tid, hvor man ikke kan mødes og diskutere projektet – det er simpelthen uanstændigt.

Vi ved hvad det vil sige at bo op af en byggeplads – vi boede her også da Godsbanen blev anlagt til stor gene for os alle.

Overordnet er vi klart tilhængere af at etablere oversvømmelseshæmmende foranstaltninger for hele København, også Sydhavnen. Dette projekt handler dog kun om overløbsvand fra Frederiksberg og Valby. Vi kunne ønske os at Sydhavnen også var tænkt ind i projektet.

Det kan samtidig undre at Projekt Karens Minde Aksen heller ikke er tænkt ind i projektet.

Der er flere fokusområder der bør gentænkes:

Overordnet at alle huse i Hf. Kalvebod bliver undersøgt og dokumenteret inden evt. projektstart.

Placering: Alternative placeringer bør undersøges igen, bl.a. en af de tidligere planer hvor linjen kunne placeres fra Gl. Køge Landevej og ind forbi den gamle gasværksgrund – en linjeføring der umiddelbart ikke kommer til at genere hverken beboere eller brugere af området.

Støj: Der skal laves støjmålinger specielt i forhold til typen af huse i Hf. Kalvebod og i forhold til, at der er tale om helårsboliger. Det gælder både støj fra trafik og selve anlægsarbejdet

Vibrationer: For evt. sætningsskader er det vigtigt at alle huse bliver undersøgt inden projektet går i gang. (Eksempelvis blev vores hus (80m²) i 2012 piloteret med 12 pæle á 60 cm i diameter og 4

MATERIALE:

2021 januar 24 hoeringssvar valby skybrudstunnel per og helle have 13.pdf

meter dybe, før der var sikkerhed for stabilitet i den meget porøse undergrund.)

Trafik og tilgængelighed: Sydhavnen er i forvejen et overbelastet område rent trafikalt. Metrobyggeriet på Mozarts Plads, som tidligst er færdig i 2024, betyder allerede nu kraftige trafikomlægninger hvor bl.a. busser, renovation og redningstjenester er nødt til at manøvrere på ganske smalle veje gennem Sydhavnen. Det er allerede i dag næsten umuligt at færdes sikkert i bydelen. Så yderligere belastning af området er ikke tilrådeligt.

Tudsemindevej er eneste adgangsvej til Hf. Kalvebod, hvor der bor ca. 200 voksne/børn, der dagligt skal frem og tilbage på arbejde og i skole - der er tale om en meget smal vej uden mulighed for cykelsti hvor der kun er passage i én retning for store biler. Samtidig er det den eneste adgangsvej for redningsfartøjer til såvel Hf. Kalvebod som Hf. Musikbyen og hele Valbyparken!

Luftforurening: Det bør undersøges om der kan forekomme luftforurening f.eks. i forbindelse med afdampning af kloakvand og afgasning af den forurenede jord ved gravearbejdet i anlægsfasen

Skulle det fremlagte projekt alligevel blive gennemført, er det vores håb at vi fremadrettet bliver inddraget i en løsningsorienteret dialog.

Venlig hilsen

Per Hansen og Helle Wandel
Hf. Kalvebod 13
2450 København SV
42245717
helle@kalvebod.dk

Svar til: 2020-0862248 af: Nina Svane-Mikkelsen

APPLICATION DATE

24. januar 2021

SVARNUMMER

42

INDSENDT AF

Nina Svane-Mikkelsen

VIRKSOMHED / ORGANISATION

Grøn Agenda Sydhavn

BY

København SV

POSTNR.

2450

ADRESSE

Glinkasvej 4, 1.th.

HØRINGSSVAR

Grøn Agenda Sydhavn indsendte netop et høringssvar, men læsbarheden blev forringet da formateringen af teksten tilsyneladende forsvinder ved upload, når man skriver direkte i dette felt. Derfor tillader jeg mig at genindsende svaret her som vedlagt .pdf-fil.

Med venlig hilsen Nina Svane-Mikkelsen, Grøn Agenda Sydhavn

Høringssvar om afgrænsning af miljøkonsekvensrapport for Valby Skybrudstunnel

Indsendt af Grøn Agenda Sydhavn d. 24. januar 2021

Svar, forslag og indsigelser er baseret på det i blivhoert.kk.dk bilagte høringsmateriale samt deltagelse i informationsmøde om Valby Skybrudstunnel d. 18. januar 2021.

Indledende – en overordnet kritik af beslutningsprocessen om tunnelløbet

Grøn Agenda Sydhavn arbejder med praktisk naturpleje på Sydhavnstippen og plejeplaner for området. I dette høringssvar fokuserer vi derfor mest på den del af det planlagte skybrudsprojekt der gennemføres i Sydhavnen, hvor Sydhavnstippen bliver stærkt berørt.

Indledningsvist vil vi udtrykke vores bekymring over det vi oplever som en meget uigennemsigtig planlægnings- og beslutningsproces. Vores grundlæggende uro er denne: Er andre løsninger for tunnelføring og tunnellens udmundning tilstrækkeligt belyst? Ikke overfor os som lokal aktør i hvert fald. Det har været svært for os at finde hoved og hale i hvorfor og hvordan beslutningerne om hvor skybrudstunnelen skal gå og udmunde er truffet. Dette blev desuden kun overfladisk berørt på informationsmødet som HOFOR og Frederiksberg Forsyning afholdt d. 18. januar 2021 (urimelig tæt på høringsfristen d. 24. januar 2021). Her fokuserede man på kortlægning af miljøkonsekvenser for nærværende løsning, der blev præsenteret som reelt besluttet.

Grøn Agenda Sydhavn ser skybrudssikring som nødvendig for København og bifalder at der i fremtiden vil være langt færre overløbshændelser hvor kloakvand ledes urensset ud i Kalveboderne. Men vi ønsker ideelt set en anden tunnelføring, så udmundingen ikke berører Sydhavnstippen, som er så vigtigt et naturområde for København, og de miljøer i Sydhavnen, som allerede er belastet af anlægsprojekter som fx metrobyggeri og boligbyggeri ved Fiskerhavnen. Debatten om tunnelføring og muligheder for udmundning har vi ikke haft mulighed for at deltage i og derfor ved vi ikke hvad der er teknisk og politisk muligt. Vi ville gerne have været inddraget tidligere og holdt ordentligt informeret om de tekniske og politiske muligheder og hindringer.

Hvis Sydhavnstippen og de omkringliggende miljøer skal lægge ryg til et projekt i den skala mener Grøn Agenda Sydhavn, at det mindste der kan forventes er at der sker en inddragelse af lokale kræfter, så de færdige løsninger faktisk bidrager til øget natur- og herlighedsværdi i Sydhavnen. Det tror vi er muligt hvis der er vilje til det. Der bør være midler i projektet til borgerinddragende genopretning og udvikling af de berørte natur- og byområder. Grøn Agenda Sydhavn deltager gerne i en sådan proces.

Fokuspunkter for Grøn Agenda Sydhavn

Overordnet

1. Vi ønsker anden løsning for skybrudsprojektets tunnelføring og -udmundning.

Dersom en inddragende og transparent proces omkring dette ikke imødekommes, så har vi følgende forslag til foreliggende projekt:

Anlægsfasen

2. Sydhavnstippens natur holdes skadefri

Det berørte dyreliv i og ved Enghave Kanal kortlægges grundigt. Anlægsaktivitet tilpasses dyrelivet, som man gjorde ved anlæg af badestranden i Valbyparken. Adgang til fortsat bekæmpelse af invasive arter sikres.

VVM'en bør grundigt redegøre for projektets påvirkning af Isfugl, toppet lappedykker og andre fugle i området, samt krybdyr og padder.

VVM'en bør endvidere redegøre for risikoen for erosion (og giftudsivning) langs Enghave Kanal pga. skybrudstunnelen, herunder synergi med de kommende årtiers havstigning. Der bør redegøres for om skybrudsprojektet, som jo sikrer andre områder i København og Frederiksberg kommune mod oversvømmelse, øger risikoen for oversvømmelse i det gamle Sydhavnen generelt og på Sydhavnstippen, ved haveforeningerne og anden nærliggende bebyggelse specielt. Ligeledes bør det fremgå hvordan man ved forventede skybrudshændelser tager højde for oversvømmelser og håndterer dem i miljøer der i dag er natur, men som befinder sig på opfyldt giftig undergrund.

3. God adgang til Sydhavnstippen sikres

Sydhavnstippen er et vigtigt rekreativt naturområde og det nuværende stisystem, ikke mindst adgangen til hovedgrusstien langs Enghave Kanal, bør opretholdes i videst muligt omfang. VVM'en bør kortlægge mulige tiltag til reduktion af støj- og støvgener.

Efter anlægsfasen

4. Genopretning og udvikling af natur og miljø (scenarie-eksempel)

Grøn Agenda Sydhavn ønsker at natur indtænkes i anlægsprojektet. Vi ønsker at arealet mellem Enghave Kanal og Naturskolen udvikles som et brugervenligt aktiv for Naturskolen og biodiversiteten.

Scenarie-eksempel (fiktion): Som følge af en visionær og forudseende bygherres initiativer er den natur og andre miljøer der blev delvist ødelagte eller forstyrrede under anlæg af Valby skybrudstunnel nu ikke bare genetablerede, men også *forbedrede*. Biodiversiteten ved Enghave Kanal og på Sydhavnstippen er forøget og folk elsker at opholde sig ved skybrudstunnellens driftsbygning (bortset fra dem der er bange for murbien som også elsker at være der), fordi bagsiden af bygningen er udformet som en sydvendt skråning med udsigt over Enghave Kanal og Sydhavnstippen. Forsiden af bygningen er blevet et lille landemærke (med diverse info), der byder folk velkommen til Sydhavnstippen. Isfugle og padder yngler, og nyder godt af det renere vand og den variable overløbsløsning der er lavet, samtænkt med biotopen som den interagerer med. Naturskolen har nu endelig adgang til toilet samt strøm fra solcellepanelerne på taget af driftsbygningen. Borgerne i Valby og Frederiksberg var megaglade efter det seneste skybrud, fordi de undgik oversvømmelse, og folk i Sydhavnen er stolte af stadig at kunne udvikle området med Sydhavnshjerte.

Svar til: 2020-0862248 af: Grøn Agenda Sydhavn v/Nina Svane-Mikkelsen

APPLICATION DATE

24. januar 2021

SVARNUMMER

41

INDSENDT AF

Grøn Agenda Sydhavn v/Nina Svane-Mikkelsen

VIRKSOMHED / ORGANISATION

Grøn Agenda Sydhavn

BY

København SV

POSTNR.

2450

ADRESSE

Glinkasvej 4, 1.th.

HØRINGSSVAR

Høringssvar om afgrænsning af miljøkonsekvensrapport for Valby Skybrudstunnel

Indsendt af Grøn Agenda Sydhavn

Svar, forslag og indsigelser er baseret på det i blivhoert.kk.dk bilagte høringsmateriale samt deltagelse i informationsmøde om Valby Skybrudstunnel d. 18. januar 2021.

Indledende - en overordnet kritik af beslutningsprocessen om tunnelløbet

Grøn Agenda Sydhavn arbejder med praktisk naturpleje på Sydhavnstippen og plejeplaner for området. I dette høringssvar fokuserer vi derfor mest på den del af det planlagte skybrudsprojekt der gennemføres i Sydhavnen, hvor Sydhavnstippen bliver stærkt berørt.

Indledningsvist vil vi udtrykke vores bekymring over det, vi oplever som en meget uigennemsigtig planlægnings- og beslutningsproces. Vores grundlæggende uro er denne: Er andre løsninger for tunnelføring og tunnellens udmunding tilstrækkeligt belyst? Ikke overfor os som lokal aktør i hvert fald. Det har været svært for os at finde hoved og hale i, hvorfor og hvordan beslutningerne om hvor skybrudstunnelen skal gå og udmunde er truffet. Dette blev desuden kun overfladisk berørt på informationsmødet som HOFOR og Frederiksberg Forsyning afholdt d. 18. januar 2021 (urimelig tæt på høringsfristen d. 24. januar 2021). Her fokuserede man på kortlægning af miljøkonsekvenser for nærværende løsning, der blev præsenteret som reelt besluttet.

Grøn Agenda Sydhavn ser skybrudssikring som nødvendig for København og bifalder, at der i fremtiden vil være langt færre overløbshændelser hvor kloakvand ledes urensset ud i Kalveboderne. Men vi ønsker ideelt set en anden tunnelføring, så udmundingen ikke berører Sydhavnstippen, som er så vigtigt et naturområde for København, og de miljøer i Sydhavnen, som allerede er belastet af anlægsprojekter som fx metrobyggeri og boligbyggeri ved Fiskerhavnen. Debatten om tunnelføring og

muligheder for udmunding har vi ikke haft mulighed for at deltage i, og derfor ved vi ikke hvad der er teknisk og politisk muligt. Vi ville gerne have været inddraget tidligere og holdt ordentligt informeret om de tekniske og politiske muligheder og hindringer.

Hvis Sydhavnstippen og de omkringliggende miljøer skal lægge ryg til et projekt i den skala mener Grøn Agenda Sydhavn, at det mindste der kan forventes er, at der sker en inddragelse af lokale kræfter, så de færdige løsninger faktisk bidrager til øget natur- og herlighedsværdi i Sydhavnen. Det tror vi er muligt hvis der er vilje til det. Der bør være midler i projektet til borgerinddragende genopretning og udvikling af de berørte natur- og byområder. Grøn Agenda Sydhavn deltager gerne i en sådan proces.

Fokuspunkter for Grøn Agenda Sydhavn

Overordnet

1. Vi ønsker anden løsning for skybrudsprojektets tunnelføring og -udmunding.

Dersom en inddragende og transparent proces omkring dette ikke imødekommes, så har vi følgende forslag til foreliggende projekt:

Anlægsfasen

2. Sydhavnstippens natur holdes skadefri

Det berørte dyreliv i og ved Enghave Kanal kortlægges grundigt. Anlægsaktivitet tilpasses dyrelivet, som man gjorde ved anlæg af badestranden i Valbyparken. Adgang til fortsat bekæmpelse af invasive arter sikres.

VVM'en bør grundigt redegøre for projektets påvirkning af Isfugl, toppet lappedykker og andre fugle i området, samt krybdyr og padder.

VVM'en bør endvidere redegøre for risikoen for erosion (og giftudsivning) langs Enghave Kanal pga. skybrudstunnelen, herunder synergi med de kommende årtiers havstigning. Der bør redegøres for om skybrudsprojektet, som jo sikrer andre områder i København og Frederiksberg kommune mod oversvømmelse, øger risikoen for oversvømmelse i det gamle Sydhavnen generelt og på Sydhavnstippen, ved haveforeningerne og anden nærliggende bebyggelse specielt. Ligeledes bør det fremgå hvordan man ved forventede skybrudshændelser tager højde for oversvømmelser og håndterer dem i miljøer der i dag er natur, men som befinder sig på opfyldt giftig undergrund.

3. God adgang til Sydhavnstippen sikres

Sydhavnstippen er et vigtigt rekreativt naturområde og det nuværende stisystem, ikke mindst adgangen til hovedgrusstien langs Enghave Kanal, bør opretholdes i videst muligt omfang. VVM'en bør kortlægge mulige tiltag til reduktion af støj- og støvgener.

Efter anlægsfasen

4. Genopretning og udvikling af natur og miljø (scenarie-eksempel)

Grøn Agenda Sydhavn ønsker at natur indtænkes i anlægsprojektet. Vi ønsker at arealet mellem Enghave Kanal og Naturskolen udvikles som et brugervenligt aktiv for Naturskolen og

biodiversiteten.

Scenarie-eksempel (fiktion): Som følge af en visionær og forudseende bygherres initiativer er den natur og andre miljøer, der blev delvist ødelagte eller forstyrrede under anlæg af Valby skybrudstunnel, nu ikke bare genetablerede, men også *forbedrede*. Biodiversiteten ved Enghave Kanal og på Sydhavnstippen er forøget og folk elsker at opholde sig ved skybrudstunnellens driftsbygning (bortset fra dem der er bange for murbien som også elsker at være der), fordi bagsiden af bygningen er udformet som en sydvendt skråning med udsigt over Enghave Kanal og Sydhavnstippen. Forsiden af bygningen er blevet et lille landemærke (med diverse info), der byder folk velkommen til Sydhavnstippen. Isfugle og padder yngler, og nyder godt af det renere vand og den variable overløbsløsning der er lavet, samtænkt med biotopen som den interagerer med. Naturskolen har nu endelig adgang til toilet samt strøm fra solcellepanelerne på taget af driftsbygningen. Borgerne i Valby og Frederiksberg var megaglade efter det seneste skybrud, fordi de undgik oversvømmelse, og folk i Sydhavnen er stolte af stadig at kunne udvikle området med Sydhavnshjerte.

Svar til: 2020-0862248 af: Dorte Eren

APPLICATION DATE

24. januar 2021

SVARNUMMER

40

INDSENDT AF

Dorte Eren

VIRKSOMHED / ORGANISATION

Børnenes Dyremark

BY

København SV

POSTNR.

2450

ADRESSE

Wagnersvej19

HØRINGSSVAR

I forbindelse med byggepladsen ved Enghave Kanal og Fragtvej, er det vigtigt for Børnenes Dyremark, at der, som skitseret, er adgang til Sydhavnstippen for mennesker og dyr via stien ved Fragtvej. Børnenes Dyremark bruger forbindelsen både til heste, ridning og til at få føres fra Sydhavnstippen til Børnenes Dyremark og tilbage.

Svar til: 2020-0862248 af: Lene Carlsen

APPLICATION DATE

24. januar 2021

SVARNUMMER

39

INDSENDT AF

Lene Carlsen

BY

København sv

POSTNR.

2450

ADRESSE

HF Kalvebod 28

HØRINGSSVAR

Til Hofor

Med hensyn til planerne om valby skybrudstunnel håber jeg at I er opmærksomme på at:

1. Der er tale om sårbar natur, især vedr padder og fugle
2. Området bliver i stor udstrækning brugt som rekreativt område, ikke mindst her under corona, hvor mange mennesker har brug for at komme udenfor.
3. Der er i løbet af de seneste to pr brugt mange ressourcer på at etablere en badestrand i Valbyparken, som formentlig vil tiltrække endnu flere mennesker til området, når det bliver sommer.
4. Der er mao i forvejen store trafikale udfordringer, som skal medtænkes i projektet, så hele den del af parken og Tippen ikke sander til i trafikkaos og parkerings do.
5. HF Kalvebod er en helårs haveforening, der hovedsageligt består af træhuse på støbt sokkelfundament. Vi er mao udsatte ift byggeriet på mindst tre fronter: Kan vores huse tåle det og får vi udbedret eller erstattet, hvis der opstår skader? Der kommer endnu mere tung trafik på Tudsemindevej i flere år. Hvordan kan vi minimere gener fra dette? Og sidst, men ikke mindst, hvad med byggestøjen, især for de huse, der ligger tæt på den planlagte byggeplads v Musikbyen. Jeg håber, at Hofor vil tage disse bekymringer alvorligt og kontakte både havefoeningens bestyrelse og de berørte ejere mhp nogle gode løsninger.

venlig hilsen

Lene Carlsen,

hf kalvebod

Svar til: 2020-0862248 af: Udviklingsselskabet By & Havn I/S

APPLICATION DATE

24. januar 2021

SVARNUMMER

38

INDSENDT AF

Udviklingsselskabet By & Havn I/S

BY

København K

POSTNR.

1259

ADRESSE

Nordre Toldbod 7

HØRINGSSVAR

Det er fortsat By & Havns opfattelse, at man bør belyse mulighederne for at etablere udløbsbygværket i Valbyparken med udløb via Gåsebækrenden og med en underjordisk teknikbygning.

Svar til: 2020-0862248 af: Morten

APPLICATION DATE

24. januar 2021

SVARNUMMER

37

INDSENDT AF

Morten

BY

København SV

POSTNR.

2450

ADRESSE

Thomas Koppels Allé 18

HØRINGSSVAR

Jeg synes først og fremmest det er ærgerligt at dele af dette projekt skal placeres på de udmeldte arealer i Sydhavnen, da det vil medføre betydelige gener for mange beboere og besøgende - og i en periode, hvor der også finder flere andre byggeprojekter sted i Sydhavnen som også vil påvirke miljøet. Jeg kan forstå at alternative placeringer har været overvejet og jeg håber disse kan overvejes igen.

Ender det med at være uundgåeligt at placere projektet på de nu foreslåede arealer, håber jeg at følgende kan imødekommes vedr. arbejdspladsen ved Enghave kanal:

1. Det er pt. uafklaret om Enghave kanal skal være startskakt eller modtageskakt. Det er uklart hvad der afgør dette, men jeg håber der gøres hvad der er muligt for at Enghave kanal "kun" bliver en modtageskakt for at mindske larm og trafik ved denne byggeplads.

Dels er der i umiddelbar nærhed både helårsbeboelse (Thomas Koppels Allé + haveforeningerne) og mange kolonihaver. Og dels er der mange bløde trafikanter, der dagligt bruger og krydser cykelstien (kajak-roere, børn/heste fra Børnenes Dyremark samt en jævn trafik til tippen, Valbyparken, den nye strand, badning på rotteøen v. Bådehavnsvej m.m.)

2. At der sikres en sikker adgang for bløde trafikanter til at krydse cykelstien ved indgangen til tippen. Det vil være enormt trist, hvis adgangen til dette rekreative område - tippen, Valbyparken, den nye strand m.m. - spærres i så lang en periode.

3. At det gentænkes om det på nogen måde er muligt at undgå en permanent bygning ved Enghave

kanal. Det vil være ærgerligt at spolere dette område med en teknikbygning, da det af alle beboere og besøgende nydes som natur og rekreativt område.

Bedste hilsner

Morten

Svar til: 2020-0862248 af: Bjarne Andreassen

APPLICATION DATE

24. januar 2021

SVARNUMMER

36

INDSENDT AF

Bjarne Andreassen

VIRKSOMHED / ORGANISATION

Bjarne Andreassen

BY

København SV

POSTNR.

2450

ADRESSE

Hf. Kalvebod 22

HØRINGSSVAR

Den 23 januar 2021

Bjarne Andreassen

Hf Kalvebod 22 2450 Kbh. 2450

Telefon nummer: 60644901

E mail: bjarnea@gmail.com

Høringssvar angående Valby Skybrudstunnel

Det er med stor forbløffelse og skuffelse, at jeg erfarer med Københavns Kommunes digitale brev, at planen for Valby Skybrudstunnel er ændret. Jeg mener, at den oprindelige plan med en tunnel til gasværksgrunden og derfra et åbent vandløb gennem Valbyparken ud i Kavebodløbet er en fremragende løsning. Håber meget, at HOFOR vil anbefale Borgerrepræsentationen og dens embedsfolk, at endnu engang overveje denne løsning. Denne løsning vil berige de mange og stærkt voksende brugere af Valbyparken med nye og spændende naturoplevelser. Succeshistorien med en anlagte sø i begyndelsen af parken tåler klart at blive gentaget et andet sted i Valbyparken. Selvfølgelig i ny og spændende form. Søen blev til som en del af løsningen, da Gåsebækrenden blev lagt i rør i forbindelse med anlæggelse af jernbanen. I dag er den et kæmpe trækplaster. Et stærkt voksende antal besøgende af Valbyparken er sket i takt med det nye tilkomne spændende dyreliv. For at nævne et eksempel fiskehejren, som nu er daglig gæst.

Den nye foreslåede løsning vil give mange problemer og gener for beboerne i Hf. Kalvebod og i "Lorterenden" (Enghave Kanal), for brugerne af Musikbyens kolonihaver og de mange brugere af Valbyparken og Tippen.

Som beboer i Hf. Kalvebod frygter jeg sætningsskader på mit hus, som det skete da den nærliggende jernbane blev anlagt. Dette vil jeg ikke have **gentager** sig. Derfor forventer jeg at evt. nye sætningsskader vil blive udbedret af HOFOR. Ligeledes forventer jeg, at HOFOR eller anden myndighed registrerer mit hus' nuværende fundamentering inden byggeriet starter.

Hidtil har HOFOR ikke nævnt beboerne i "Renden" med et eneste ord, hverken på det digitale oplysningsmøde eller i sine publikationer. Jeg vil på det stærkeste gøre opmærksom på, at HOFOR og Københavns Kommune har en særlig forpligtigelse til at holde tilkørselsforholdene fri til de fastboende beboerne i "Lorterenden".

"Lorterenden" er et unikt samfund, som har eksisteret siden Tippens opstart som losseplads. Det har altid været et fristed for skæve eksistenser, som ikke kunne finde sig til rette i det "normale" samfund. I dag bor der mellem 25 og 50 året rundt på trods af mangel på rindende vand og el. Rendens beboer er at betragte som socialt udsatte lig med hjemløse. Socialforskningsinstituttet gjorde for en del år siden et forskningsstudie af Lorterendens samfund og dets beboere. Deres konklusion var til deres overraskelse, at de på trods af deres yderst primitive boligforhold og deres sociale baggrund var yderst velplacerede i Lorterenden. For de flestes vedkommende havde de et mere værdigt liv sammenlignet med dem som boede på et forsorgshjem. Som en konsekvens blev der oprettet flere mikroskurbysamfund for hjemløse rundt omkring i landet. Lidt historie som I sikkert ikke har kendskab til. For mit vedkommende er Lorterenden en del af Sydhavnens DNA. I Sydhavnen er vi stolte af at vi har plads til skæve personer. For mange i Sydhavnen værdsætter vi højt den menneskelig værdi, som vi viser ved at respektere og giver plads til mennesker som ikke kan tilpasse sig samfundets store krav. Selvom beboerne ikke har officiel tilladelse til at bo der, skal HOFOR i sin planlægning af anlægningsfasen tilgodese Lorterendens beboere. I skal sikre at brandbiler og ambulancer uhindret på alle tidspunkter kan nå alle beboer i Lorterenden som i dag.

Både i Gåsebækrenden og i Lorterenden/Enghave Kanal har vi glæden af, at Isfuglen på forunderlig vis har etableret sig. I dag må vi formode, at den yngler her. Det er en fantastisk historie, at en fugl, som er yderst sjælden og som er rødlistet, har fundet vej til vores området og har etableret sig her. Det vil være en naturforbrydelse hvis HOFOR med sit evt. kommende byggearbejde skræmmer denne sjældne og sky beboer væk for altid. Inden jernbanebyggeriet og rørlægningen af Gåsebækrenden havde vi en af Sjællands største bestande af den sjældne grønbrogede tudse i vores nærområde. Nu er der kun få tilbage. Dette skal ikke gentage sig med Isfuglen.

Med venlig hilsen Bjarne Andreasen

Svar til: 2020-0862248 af: Sisse Bech

APPLICATION DATE

24. januar 2021

SVARNUMMER

35

INDSENDT AF

Sisse Bech

BY

København SV

POSTNR.

2450

ADRESSE

Hf. Kalvebod 72

HØRINGSSVAR

Høringssvar vedr. miljøkonsekvensrapport for Valby Skybrudstunnel

Som faste, helårsbeboere i Haveforeningen Kalvebod er vi meget bekymrede for flere elementer i planerne om etablering af Valby Skybrudstunnel. Skybrudstunnelen i sig selv er naturligvis en fornuftig løsning på problemer med bortskaffelse af regnvand fremover i forbindelse med skybrud, men vi undrer os over, at man planlægger at lave rørføring under helårsbeboelse, fx Hf. Kalvebod, og vi ser gerne, at projektet flyttes til gastårnsgrunden, hvilket også har været en del af planerne tidligere.

Vi undrer os også over, at man ikke har slået arbejdet sammen med skybrudssikringen ved Karens Minde-aksen.

Vi tilslutter os allerede nævnte bekymringer i andre høringssvar vedrørende:

Støjniveau - vi mener, at der skal laves nye målinger for støj i Hf. Kalvebods træhuse. Ligeledes bør grænsen for tålelig støj nedsættes, da de nævnte decibel er meget højt satte, hvis man som helårsbeboere så tæt på en byggeplads, skal leve med støj døgnet rundt i adskillige år. Dette er simpelthen ikke holdbart, og ligeledes bør der absolut ikke arbejdes om natten. Med støj menes der både trafikstøj og anlægsstøj fra byggepladsen.

Vibrationer - vi mener, at det bør undersøges hvilke konsekvenser vibrationer fra anlægsfasen kan have på Hf. Kalvebods huse, hvoraf de fleste står på sokkelsten, så følsomheden for vibrationer formentlig er større end andre helårshuse. Jorden herude er også af en særlig porøs karakter, da området tidligere er benyttet som losseplads, hvorfor man formentlig vil skulle lave nye beregninger og målinger for lige netop dette område.

Trafik - vi mener, at der bør undersøges yderligere, om Tudsemindevej og Fragtvej overhovedet er i stand til at klare den massive trafik af tunge køretøjer, som byggepladsen mellem Hf. Musikbyen og Hf. Kalvebod vil medføre. Tudsemindevej er en meget smal vej, hvor der parkeres i det meste af den ene side af vejen, hvilket næsten altid medfører, at der reelt kun er én farbar vejbane. Dette har i travle perioder, fx ved koncerter i Valbyparken, medført at folk kører på fortovet, til stor fare for

gående og cyklister. Tudsemindevej er den eneste rigtige vej ud ad Hf. Kalvebod, og bruges derfor dagligt af alle beboerne, ligeledes af gående og cyklende skolebørn, hvorfor det ikke er at foretrække en så stor eskalering af tung trafik på så smal en vej, der tilmed mangler cykelsti og lysregulering. Ydermere skal det sikres, at beredskabskøretøjer altid har fri passage til Hf. Kalvebod, Hf. Musikbyen og eventuelle gæster i Valbyparken, der måtte have brug for assistance.

Fragtvej, der nævnes i materialet, som alternativ vej ind til byggepladsen, er ligeledes meget smal og størstedelen af den er i dag desuden kun cykel- og gangsti, hvilket heller ikke er optimalt at inddrage til så massiv trafik. Alt i alt er trafikforholdene herude i forvejen kritisable, så en brug af disse veje til et så omfangsrigt byggeprojekt er slet ikke en holdbar løsning, hvis der skal tages hensyn til beboere, gæster i Valbyparken, dyreliv eller vejenes ringe tilstand.

Grundvandssænkning – det bør undersøges hvilke konsekvenser en evt. grundvandssænkning vil have for Hf. Kalvebods huse, og inden en evt. opstart af projektet bør alle huse i Hf. Kalvebod blive registreret af bygherre, så der ikke vil være tvivl om eventuelle fremtidige revnedannelser og sætningsskader, og de forsikrings spørgsmål dette måtte medføre.

Luftforurening – det bør undersøges, om projektet vil medføre luftforurening for os omkringboende, da jorden herude, som alle ved, er meget forurenet.

Dyreliv – der bor mange fredede fugle i områderne omkring den planlagte byggeplads ved Hf. Musikbyen, fx isfuglen og andre overvintrende fugle. Det bør undersøges hvilke konsekvenser en flerårig byggeplads og larmen, vibrationerne og trafikken fra denne vil have for disse fugle. Anlægningen af badestranden i Valbyparken har fx skullet indstilles under yngleperioder. Ligeledes krydses Tudsemindevej hvert forår af et stort antal fredede tudser, når de skal over til søen for at yngle og tilbage igen. Tung trafik på Tudsemindevej vil give tudserne yderligere hårde vilkår.

Vi ser frem til at læse den kommende miljøkonsekvensrapport for projektet.

Venlig hilsen
Andreas og Sisse Bech
Hf. Kalvebod 72
2450 København SV

Svar til: 2020-0862248 af: Agnete Marie Bjerrum-Bohr og Johan Jannik Bjerrum-Bohr

APPLICATION DATE

24. januar 2021

SVARNUMMER

34

INDSENDT AF

Agnete Marie Bjerrum-Bohr og Johan Jannik Bjerrum-Bohr

BY

København

POSTNR.

2450

ADRESSE

Hf. Kalvebod 95

HØRINGSSVAR

Høringssvar vedr. miljøkonsekvensrapport for Valby Skybrudstunnel

Vi er som beboere i Kalvebod, hvor vi bor hele året, meget bekymrede over den nye Valby Skybrudstunnel både for os selv og for vores to, snart tre børn. Vores bekymring bestyrkes ved vi har direkte udsyn til parkeringspladsen ved Hf. Musikbyen fra bagsiden af vores hus og derved frygter at få store gener i anlægsfasen.

Vi har listet følgende overvejelser i forhold til projektet:

Sundhedsskadelige konsekvenser og gener fra byggeplads ved Hf. Musikbyen:

- *Før anlægsfasen:* Det bør grundigt overvejes om fordelene af en skakt ved Hf. Musikbyen opvejer de voldsomme gener vi bliver udsat for som beboere. Det bør på forhånd afdækkes hvorvidt de støj-, støv-, lys-, forurenings- og lugtgener, der nødvendigvis vil forekomme, kan have sundhedsskadelige konsekvenser for os som beboere i Kalvebod.
- *Under anlægsfasen:* Vi mener, at der løbende bør foretages målinger i forbindelse med både arbejdspladsen og den meget tunge trafik, der vil komme i området med hensyn til at afdække: støj-, støv-, lys-, forurenings- og lugtgener.

Trafik:

Ved en placering af en byggeplads ved Hf. Musikbyen vil Tudsemindevej blive voldsomt trafikeret af tung trafik. I forvejen er Tudsemindevej meget belastet da det er:

- 1) Eneste adgang til Kalvebod med bil.
- 2) Eneste adgang til Hf. Musikbyen med bil.
- 3) Adgang til Københavns Kommunes lager i Valbyparken.

- 4) Eneste adgang til parkeringspladsen ved den kommende strand.
- 5) Adgang til Valbyparken generelt.
- 6) Bruges til parkering af områdets mange beboere.
- 7) Adgang ved de mange store arrangementer i Valbyparken som fx Grøn Koncert og The Color Run.
- 8) Krydsende cyklister fra cykelsti fra Hvidovre til København igennem Valbyparken.
- 9) Cykelsti, som forsætter ud på vejbanen, da Tudsemindevej ikke har cykelsti.
- 10) Børn, som cykler og går til og fra den lokale folkeskole, Ellebjerg Skole, skal krydse enten Tudsemindevej eller rundkørslen ved Tudsemindevej og Hammelstrupvej.

- *Før anlægsfasen:* Det bør vurderes inden anlægsfasen hvor stor et trafikflow man vil opleve på Tudsemindevej og det bør vurderes om dette vil føre til højere grad af luftforurening fra udstødningsgaser (med fokus især på ultrafine partikler fra den tunge trafik) og om dette kan have sundhedsskadelige konsekvenser for beboere i området. Her bør indregnes at trafikken på Tudsemindevej i forvejen forventes at stige som følge af at stranden i Valbyparken åbnes. Det bør også vurderes om trafiksikkerheden kan opretholdes under anlægsfasen.

- *Under anlægsfasen:* Det bør løbende vurderes om trafiksikkerheden er rimelig og den øgede luftforurening fra trafikken ikke er sundhedsskadelig for beboerne i nærområdet. Derfor bør der løbende foretages optællinger af trafik og målinger af luftforurening. Endvidere bør det løbende vurderes om brandbiler og ambulancer har adgang. Der bør under hele anlægsfasen være en dialog med beboerne i nærområdet om trafiksikkerhed, luftforurening og uforudsete gener.

Miljømæssige konsekvenser

- *Før anlægsfasen:* Byggepladsernes, trafikens og tunnelboringens konsekvenser for natur og dyreliv, samt adgangen til denne, på Tippen og i Valbyparken, samt for vandkvaliteten ud fra den anlagte strand i Valbyparken, bør vurderes af uvildige eksperter.

- *Under anlægsfasen:* Der bør løbende foretages vurderinger og målinger af byggepladsernes, trafikens og tunnelboringens betydning for natur og dyreliv på Tippen og i Valbyparken, samt for offentlighedens adgang til disse naturområder. Dette bør vurderes af uvildige eksperter.

- *Efter anlægsfasen:* Der bør endnu engang foretages uvildige vurderinger og målinger af de faktiske konsekvenserne af projektet for natur og dyreliv på Tippen og i Valbyparken. Foruden uvildige målinger af vandkvaliteten ud fra den anlagte strand i Valbyparken i en årrække. Det skal ske med henblik på genoprettelse af natur, dyreliv på Tippen og i Valbyparken, samt vandkvaliteten i Kalveboderne.

Oversvømmelse

- *Før anlægsfasen:* Det bør grundigt overvejes om den akkumulerede effekt af de mange skybrudsprojekter i området fører til en større risiko for oversvømmelse i området af uvildige eksperter, samt hvilke gener, der kan opstå efter anlæggelse af skybrudstunnellen lokalt.

Placeringen af skybrudstunnel

- *Før anlægsfasen:* Det bør grundigt overvejes om placeringen af en skybrudstunnellens placering er

hensigtsmæssig på grund af undergrundens beskaffenhed. Det bør laves en uvildig vurdering af i hvor høj grad man er i stand til at forudse påvirkninger fra en boring gennem dette område på grund af undergrundens beskaffenhed. Det bør undersøges om der findes alternativer til placeringen så man undgår at bore direkte under Kalvebod. Der bør laves en undersøgelse og vurdering af risiko for skader ved etableringen af skybrudstunnellen af alle hus i Kalvebod. Der bør laves en individuel registrering af alle huse i Kalvebod.

- *Under anlægsfasen:* Der bør opsættes vibrationsmåler på alle huse, samt løbende vurdering af risiko for sætningsskader samt vibrationsgener for beboerne.

- *Efter anlægsfasen:* Alle huse i Kalvebod bør gennemgås for sætningsskader bør lige efter anlægsfasen samt 1, 2, 5 og 10 år efter anlægsfasen.

Generelle overvejelser

Det bør vurderes overordnet om projektets omfattende gener for beboerne i Kalvebod og Hf. Musikbyen, samt for alle de mange, der benytter Valbyparken og Tippen rekreativt er rimelige. I miljøkonsekvensrapporten bør det derfor undersøges om der overordnet vil være færre gener ved alternative linjeføringer af skybrudstunnellen. Især bør man undersøge gener ved de tidligere planer om rørføringen ved Gl. Køgelandevej for at vurdere om den nuværende placering er rimelig.

Vi mener at linjeføringen af skybrudstunnellen bør behandles politisk således at der en åben og klar diskussion af fordele og ulemper ved de tre foreslåede placeringer.

Hvis projektet gennemføres i sin nuværende form er det vores håb, at dette vil ske i tæt dialog med de berørte beboere og brugere, samt at der vil være en løbende grundig orientering, så det vil være muligt hurtigt at korrigere/afhjælpe uforudsete gener, samt at der handles hurtigt, hvis der opdages sundhedsskadelige konsekvenser.

Mvh.

Agnete Marie Bjerrum-Bohr og Johan Jannik Bjerrum-Bohr

Høringssvaret er også vedhæftet som PDF-fil

Høringssvar vedr. miljøkonsekvensrapport for Valby Skybrudstunnel

Vi er som beboere i Kalvebod, hvor vi bor hele året, meget bekymrede over den nye Valby Skybrudstunnel både for os selv og for vores to, snart tre børn. Vores bekymring bestyrkes ved vi har direkte udsyn til parkeringspladsen ved Hf. Musikbyen fra bagsiden af vores hus og derved frygter at få store gener i anlægsfasen.

Vi har listet følgende overvejelser i forhold til projektet:

Sundhedsskadelige konsekvenser og gener fra byggeplads ved Hf. Musikbyen:

- *Før anlægsfasen:* Det bør grundigt overvejes om fordelene af en skakt ved Hf. Musikbyen opvejer de voldsomme gener vi bliver udsat for som beboere. Det bør på forhånd afdækkes hvorvidt de støj-, støv-, lys-, forurenings- og lugtgener, der nødvendigvis vil forekomme, kan have sundhedsskadelige konsekvenser for os som beboere i Kalvebod.
- *Under anlægsfasen:* Vi mener, at der løbende bør foretages målinger i forbindelse med både arbejdspladsen og den meget tunge trafik, der vil komme i området med hensyn til at afdække: støj-, støv-, lys-, forurenings- og lugtgener.

Trafik:

Ved en placering af en byggeplads ved Hf. Musikbyen vil Tudsemindevej blive voldsomt trafikeret af tung trafik. I forvejen er Tudsemindevej meget belastet da det er:

1. Eneste adgang til Kalvebod med bil.
2. Eneste adgang til Hf. Musikbyen med bil.
3. Adgang til Københavns Kommunes lager i Valbyparken.
4. Eneste adgang til parkeringspladsen ved den kommende strand.
5. Adgang til Valbyparken generelt.
6. Bruges til parkering af områdets mange beboere.
7. Adgang ved de mange store arrangementer i Valbyparken som fx Grøn Koncert og The Color Run.
8. Krydsende cyklister fra cykelsti fra Hvidovre til København igennem Valbyparken.
9. Cykelsti, som forsætter ud på vejbanen, da Tudsemindevej ikke har cykelsti.
10. Børn, som cykler og går til og fra den lokale folkeskole, Ellebjerg Skole, skal krydse enten Tudsemindevej eller rundkørslen ved Tudsemindevej og Hammelstrupvej.

- *Før anlægsfasen:* Det bør vurderes inden anlægsfasen hvor stor et trafikflow man vil opleve på Tudsemindevej og det bør vurderes om dette vil føre til højere grad af luftforurening fra udstødningsgaser (med fokus især på ultrafine partikler fra den tunge trafik) og om dette kan have sundhedsskadelige konsekvenser for beboere i området. Her bør indregnes at trafikken på Tudsemindevej i forvejen forventes at stige som følge af at stranden i Valbyparken åbnes. Det bør også vurderes om trafiksikkerheden kan opretholdes under anlægsfasen.
- *Under anlægsfasen:* Det bør løbende vurderes om trafiksikkerheden er rimelig og den øgede luftforurening fra trafikken ikke er sundhedsskadelig for beboerne i nærområdet. Derfor bør der løbende foretages optællinger af trafik og målinger af luftforurening. Endvidere bør det løbende vurderes om brandbiler og ambulancer har adgang. Der bør under hele anlægsfasen være en dialog med beboerne i nærområdet om trafiksikkerhed, luftforurening og uforudsete gener.

Miljømæssige konsekvenser

- *Før anlægsfasen:* Byggepladsernes, trafikken og tunnelboringens konsekvenser for natur og dyreliv, samt adgangen til denne, på Tippen og i Valbyparken, samt for vandkvaliteten ud fra den anlagte strand i Valbyparken, bør vurderes af uvildige eksperter.
- *Under anlægsfasen:* Der bør løbende foretages vurderinger og målinger af byggepladsernes, trafikken og tunnelboringens betydning for natur og dyreliv på Tippen og i Valbyparken, samt for offentlighedens adgang til disse naturområder. Dette bør vurderes af uvildige eksperter.
- *Efter anlægsfasen:* Der bør endnu engang foretages uvildige vurderinger og målinger af de faktiske konsekvenserne af projektet for natur og dyreliv på Tippen og i Valbyparken. Foruden uvildige målinger af vandkvaliteten ud fra den anlagte strand i Valbyparken i en årrække. Det skal ske med henblik på genoprettelse af natur, dyreliv på Tippen og i Valbyparken, samt vandkvaliteten i Kalveboderne.

Oversvømmelse

- *Før anlægsfasen:* Det bør grundigt overvejes om den akkumulerede effekt af de mange skybrudsprojekter i området fører til en større risiko for oversvømmelse i området af uvildige eksperter, samt hvilke gener, der kan opstå efter anlæggelse af skybrudstunnellen lokalt.

Placeringen af skybrudstunnel

- *Før anlægsfasen:* Det bør grundigt overvejes om placeringen af en skybrudstunnellens placering er hensigtsmæssig på grund af undergrundens beskaffenhed. Det bør laves en uvildig vurdering af i hvor høj grad man er i stand til at forudse påvirkninger fra en boring gennem dette område på grund af undergrundens beskaffenhed. Det bør undersøges om der findes alternativer til placeringen så man undgår at bore direkte under Kalvebod. Der bør laves en undersøgelse og vurdering af risiko for skader ved etableringen af skybrudstunnellen af alle huse i Kalvebod. Der bør laves en individuel registrering af alle huse i Kalvebod.
- *Under anlægsfasen:* Der bør opsættes vibrationsmåler på alle huse, samt løbende vurdering af risiko for sætningsskader samt vibrationsgener for beboerne.
- *Efter anlægsfasen:* Alle huse i Kalvebod bør gennemgås for sætningsskader bør lige efter anlægsfasen samt 1, 2, 5 og 10 år efter anlægsfasen.

Generelle overvejelser

Det bør vurderes overordnet om projektets omfattende gener for beboerne i Kalvebod og Hf. Musikbyen, samt for alle de mange, der benytter Valbyparken og Tippen rekreativt er rimelige. I miljøkonsekvensrapporten bør det derfor undersøges om der overordnet vil være færre gener ved alternative linjeføringer af skybrudstunnellen. Især bør man undersøge gener ved de tidligere planer om rørføringen ved Gl. Køgelandevej for at vurdere om den nuværende placering er rimelig.

Vi mener at linjeføringen af skybrudstunnellen bør behandles politisk således at der en åben og klar diskussion af fordele og ulemper ved de tre foreslåede placeringer.

Hvis projektet gennemføres i sin nuværende form er det vores håb, at dette vil ske i tæt dialog med de berørte beboere og brugere, samt at der vil være en løbende grundig orientering, så det vil være muligt hurtigt at korrigere/afhjælpe uforudsete gener, samt at der handles hurtigt, hvis der opdages sundhedsskadelige konsekvenser.

Mvh.

Agnete Marie Bjerrum-Bohr,

Johan Jannik Bjerrum-Bohr

Svar til: 2020-0862248 af: Lene

APPLICATION DATE

24. januar 2021

SVARNUMMER

33

INDSENDT AF

Lene

BY

København V

POSTNR.

2450

ADRESSE

Tartinisvej 7 st th

HØRINGSSVAR

Som beboer nær Valbyparken og Tippen i Københavns Sydhavn er jeg meget bekymret for, hvilke konsekvenser Tippens natur og de nærtliggende haveforeninger vil opleve som følge af anlægget af Valby Skybrudstunnel.

Det kan ikke undgås, at arbejdet vil påvirke det varierede og sårbare fugle- og dyreliv på Tippen negativt, ligesom beboere i de nærtliggende haveforeninger vil opleve gener i meget høj grad. Danmarks Naturfredningsforening og beboerforeningernes i området har afgivet omfattende høringssvar om de risici, som de imødeser med stor bekymring.

Det kan heller ikke undgås at anlægsarbejdets støj og tunge trafik vil være til gene for brugere af Tippen, som er et yndet rekreativt område for beboere fra Vesterbro, Valby og Sydhavnen. Særligt i "coronaperioden" i 2020-21 har vi set en kraftig stigning af besøgende, ofte børnefamilier der besøger fårene og nyder det utrimmede areal – en sjælden fornøjelse i København.

Placering ved Enghave Kanal: Af materialet kan jeg forstå, at man oprindeligt planlagde at føre tunnelen via Damhusåen (hvilket umiddelbart synes oplagt pga rensningsanlæggets placering samme sted), men at man siden har forkastet denne løsning og i stedet valgt at føre tunnelen via Enghave Kanal. Jeg savner en begrundelse herfor i materialet.

Enghave Kanal som startskakt: Jeg kan også forstå, at man overveje at lade byggepladsen ved Enghave Kanal være en startskakt for arbejdet, hvilket vil betyde at generne ved tung trafik vil blive større og anlægsarbejdet længerevarende end hvis den var en modtageskakt. Af ovennævnte grunde bør man anlægge startskakten til tunnelstrækningen ved Blushøjvej frem for ved Enghave Kanal.

Koordinering med andre projekter: Endelig er jeg som beboer i området bekymret for mængden af anlægsprojekter på et meget lille areal, som vi ser i møde i de kommende år – fx skybrudssikring ved Karens Minde akse og udvidelse af godsbanegraven. Jeg forudser at området vil opleves som én stor byggeplads med tilhørende tung trafik og støj mange år frem i tiden. Projektet bør indgå i en samlet vurdering af disse gener for lokalmiljøet.

Svar til: 2020-0862248 af: Marit Dalsgaard

APPLICATION DATE

23. januar 2021

SVARNUMMER

32

INDSENDT AF

Marit Dalsgaard

BY

København SV

POSTNR.

2450

ADRESSE

Havebyen Mozart 30

HØRINGSSVAR

Se vedhæftede fil.

Som beboer i Havebyen Mozart er jeg flittig bruger af alle vores grønne områder i Sydhavnen, ikke mindst Tippen. Det har jeg i øvrigt tilfælles med utrolig mange andre mennesker, hvilket er tydeligt, hvis man tager en tur herud. Folk kommer fra mange dele af København for at gå en tur, stresser af og nyde naturen. Sydhavnen er som bekendt en bydel med mange udfordringer f.eks. støj og meget trafik. Dertil kommer, at vi gennem flere år har haft byggepladser mange steder bl.a. metrobyggeri m.m. Vi kan se frem til mange flere store anlægsarbejder de kommende år. Ikke mindst derfor værner vi om vores grønne oaser og selvgroede bynære naturområder.

Det er vigtigt og nødvendigt at skybrudssikre ingen tvivl om det, men som man kan læse sig frem til i afgrænsningsrapporten medfører Valby Skybrudstunnel nogle helt særlige udfordringer for Sydhavnen. Således vil projektet give anledning til væsentlige gener for bebyggelser i området: Havebyen Mozart, Musikbyens kolonihaver, kolonihaveforeningen Frederiksholm, HF Kalvebod, beboere ved Kgs. Enghave Kanal, Vildrosen og bådforeningen Trekanten.

Jeg har følgende fokuspunkter, som bør undersøges nærmere i forbindelse med afgrænsningen af miljøkonsekvenser foranlediget af Valby Skybrudstunnel:

- Hvordan sikres det, at de mange kommende anlægsprojekter i Sydhavnen koordineres, så de bliver til mindst gene for borgerne. Jeg kan nævne i flæng metrobyggeriet, Valby Skybrudstunnel, Karens Minde aksen, skybrudsprojekt Sjælør Boulevard, 2 nye skoler, Pioparken, boligbyggeri flere steder i bydelen etc. Banedanmarks formodede udvidelse af godsbanen i samme område kan udgøre et særligt problem og det er vigtigt at det koordineres, så der ikke kommer pladsproblemer. Hvis f.eks. banegraven kun kan udvides mod nord vil det få store konsekvenser for nogle af de ovenfor nævnte boligområder bl.a. helårsbebyggelsen Havebyen Mozart.
- Hvordan vil den foreliggende plan påvirke ovennævnte boligområder i forhold til tung trafik, adgangsforhold for bløde trafikanter, støj, lugt, lys- og luftforurening samt i forhold til evt. vibrationsskader på huse.
Det bør bl.a. undersøges, hvordan støjen vil påvirke mennesker og dyr f.eks. når der planlægges arbejde i lange dage inklusive arbejde på lørdage og også om natten i perioder. Ligeledes hvordan evt. luftforurening og lugtgener vil berøre området.
Det er kendt, at undergrunden på Tippen og de tilstødende områder er gammel losseplads med forurening af bl.a. miljøskadelige stoffer. Det bør afdækkes, hvilke konsekvenser det vil have på mennesker og fauna, at man graver i undergrunden. Og hvilke konsekvenser det kan have for de arbejdere, der skal udføre arbejdet med Valby Skybrudstunnel.
- Der bør ligeledes foretages en registrering af de arter, der er tilstede ved Gåsebækrenden og Enghave Kanal. Her kan nævnes, at der hyppigt observeres f.eks. isfugl, fiskehejrer, grønbenet rørhøne, tårnfalk og sjældne padde bl.a. den grønbrogede tudse. Isfuglen er omfattet af EU's fugledirektiv.
- Ligeledes bør det vurderes, hvilke konsekvenser det vil have for natura 2000 området, at der skal udledes skybrudsvand iblandet kloakvand og sedimentter trods udledning kun en enkelt gang om året. Hvordan indvirker det på bundvegetation/fauna.
- Der er lavet en konsekvensberegning på, hvor meget vand, det er muligt at udlede. Alligevel er det en bekymring, om Enghave Kanal har den kapacitet, der skal til for at rumme skybrudsvand både fra Valby og Frederiksberg og samtidig fra Sydhavnen via Karens Minde skybrudsprojektet. Hvordan sikres, at der ikke sker oversvømmelser.

MATERIALE:

hoeringsbrev vedr. valby skybrudsprojekt.pdf

Afslutnings vil jeg vil opfordre til, at alle mulige alternativer også tidligere forslag ikke bare nævnes og kort beskrives, men grundigt analyseres og dokumenteres. F.eks. den oprindelige plan med udgangspunkt fra Gastårnsgrunden i en gravet kanal til Kalveboderne. En løsning, der ikke vil skabe nær så mange problemer i den lange anlægsfase. Men der kan også være andre muligheder. Efter min mening bør man så vidt muligt etablere anlæggene og skybrudstunnelen så man undgår at genere mennesker og deres boliger, dyr og natur i et elsket naturområde.

Med venlig hilsen

Marit Dalsgaard
Havebyen Mozart 30
2450 København SV

Svar til: 2020-0862248 af: Torben Christensen

APPLICATION DATE

23. januar 2021

SVARNUMMER

31

INDSENDT AF

Torben Christensen

VIRKSOMHED / ORGANISATION

Foreningen Det Grønne Knæ

BY

København SV

POSTNR.

2450

ADRESSE

HF. Havebyen Mozart 27

HØRINGSSVAR

Høringssvar fra Foreningen Det Grønne Knæ.

Placering af udløbet ved henholdsvis Kgs. Enghave Kanal og Gåsebækrenden.

Vi mener at HOFOR skal bibeholde den oprindelige plan med udløbspunkt fra Gastårnsgrunden i en gravet kanal til Kalveboderne. Denne løsning vil ikke skabe nær så store problemer som den der er fremlagt. Der generes langt færre mennesker i anlægsfasen som jo kommer til at tage op til 3 år.

Vi har læst at denne løsning er fravalgt fordi Valbyparken er fredet. Det område som en evt. kanal kunne komme til at løbe igennem ligger lige op ad Rensningsanlægget og består p.t. af en grøftekant langs en vej. En åben kanal ville sandsynligvis også bidrage til en forøget biodiversitet i området. Derfor kunne man forestille sig at der kunne foretages en dispensation fra fredningen. I forbindelse med anlægget af godsbanen blev der anlagt en sø for enden af Tudsemindevej, det er blevet en stor succes. Såfremt det ikke kan lade sig gøre kunne en boret tunnel vel også laves på denne strækning. Således sker der ikke ændringer på terræn

Trafik /Rekreative forhold.

I hele anlægsperioden må det sikres at der er via broen for enden af Thomas Koppels Alle over godsbanen er fri adgang til SydhavnsTippen. Området har meget stor rekreativ betydning for rigtig mange sydhavnere og folk fra Valby området, som netop benytter denne adgangsvej. Også for Børnenes Dyremark har adgangen enorm betydning. Hvis der kommer megen trafik fra området, må der indrettes en trafiksluse som tilgodeser cyklister og gående. Vejforbindelsen mellem Fragtvej og Tudsemindevej/Valbyparken benyttes i dag af mange cykelpendlere fra Hvidovre og Valby foruden lokalbefolkningen. Der må derfor sikres, at også disse får en sikker cykelsti i hele anlægsfasen. I informationsmaterialet vdr. skybrudstunnelen står at der skal etableres en ny vej fra anlægsområdet

til Bådhavnsgade. For at sikre cyklister og gående må der samtidig anlægges en cykel/gangstien langs banen forlænges langs Fragtvej op til Bådehavnsgade.

Der skal opføres en teknikbygning i forbindelse med skakten. Det vil være oplagt at der i denne bygning indrettes et bruger toilet til brug for brugerne af Naturskolen.

Miljøforhold.

Anlægget af skybrudstunnelen må tage højde for at der ikke forårsages skade på den nuværende natur i området. Bla. opholder isfuglen der er rødlistet sig netop i dette område. Desuden findes den grønbrogede tudse også i området. Den grønbrogede tudse er beskyttet af : Habitatdirektivets bilag IV , fredet og rødlistet.

Afslutningsvis ville det være godt hvis der blev opsat informationstavler i områderne således at publikum kan holde sig orienteret om projektet.

På vegne af bestyrelsen for foreningen Det Grønne Knæ

v/ Torben Christensen.

Svar til: 2020-0862248 af: Torben Christensen

APPLICATION DATE

23. januar 2021

SVARNUMMER

30

INDSENDT AF

Torben Christensen

BY

København SV

POSTNR.

2450

ADRESSE

HF. Havebyen Mozart 27

HØRINGSSVAR

Høringssvar til Valby Skybrudstunnel.

Placering af udløbet ved henholdsvis Kgs. Enghave Kanal og Gåsebækrenden.

Jeg mener at HOFOR skal bibeholde den oprindelige plan med udløbspunkt fra Gastårnsgrunden i en gravet kanal til Kalveboderne. Denne løsning vil ikke skabe nær så store problemer som den der er fremlagt. Der generes langt færre mennesker i anlægsfasen som jo kommer til at tage op til 3 år.

Det område som en evt. kanal kunne komme til at løbe igennem ligger lige op ad Rensningsanlægget og består p.t. af en grøftekant langs en vej. En åben kanal ville sandsynligvis også bidrage til en forøget biodiversitet i området.

Såfremt HOFOR fastholder udløb ved Kgs. Enghave Kanal, må det sikres at placeringen ikke kommer til at forhindre en evt. planlagt udvidelse af banegraven i sydlig retning. Hvis banegraven skal udvides mod nord vil det få store konsekvenser for områder som støder op til banegraven: Kolonihaveforeningen Frederiksholm, Boligforeningen Vildrosen, Bådklubben Trekanten, HF. Havebyen Mozart. Muligvis bliver der tale om boliger som skal eksproprieres.

Trafik /Rekreative forhold.

I hele anlægsperioden må det sikres at der er via broen for enden af Thomas Koppels Alle over godsbanen er fri adgang til SydhavnsTippen. Området har meget stor rekreativ betydning for rigtig mange sydhavnsnere og folk fra Valby området, som netop benytter denne adgangsvej. Også for Børnenes Dyremark har adgangen enorm betydning. Hvis der kommer megen trafik fra området, må der indrettes en trafiksluse som tilgodeser cyklister og gående. Samtidig må det sikres at stiforbindelsen fra Tudsemindevej til Fagtvej bibeholdes.

Miljøforhold.

Anlægget af skybrudstunnelen må tage højde for at der ikke forårsages skade på den nuværende natur i området. Bla. opholder isfuglen der er rødlistet sig netop i dette område. Desuden findes den grønbrogede tudse også i området. Den grønbrogede tudse er beskyttet af : Habitatdirektivets bilag IV , fredet og rødlistet.

Venlig hilsen

Torben Christensen

Hf. Havebyen Mozart 27

Svar til: 2020-0862248 af: Nana Scheibel

APPLICATION DATE

23. januar 2021

SVARNUMMER

29

INDSENDT AF

Nana Scheibel

VIRKSOMHED / ORGANISATION

Bestyrelsen HF. Havebyen Mozart

BY

Kbh SV

POSTNR.

2450

ADRESSE

Havebyen Mozart 41

HØRINGSSVAR

HF Havebyen Mozart er som udgangspunkt positivt indstillet overfor Skybrudstunnelen. Det kan sikre borgere mod skybrud samt reducere antallet af overløb til vandmiljøet. Det er dog HF Havebyen Mozarts synspunkt, at projektet i dets nuværende form kan give anledning til væsentlige gener for bebyggelser i nærheden af byggepladsen ved Musikbyen, blandt andet de 76 helårshuse, som Havebyen Mozart udgøres af. Også bebyggelsen Vildrosen, en bådforening og et kolonihaveområde vil blive berørt.

Argumentet uddybes nedenfor:

I høringsmaterialet anføres det, at "Der vil være risiko for, at der i løbet af anlægsperioden kan opleves begrænsninger i adgangs- og parkeringsforhold i området omkring byggepladsen ved Musikbyen"

Som bestyrelse i Havebyen Mozart har vi primært et væsentligt ærinde: **At sikre koordinering mellem samtidige store anlægsprojekter i området.**

KOORDINER MED BANE DANMARKS EVT. UDVIDELSE AF GODSBANESPORET

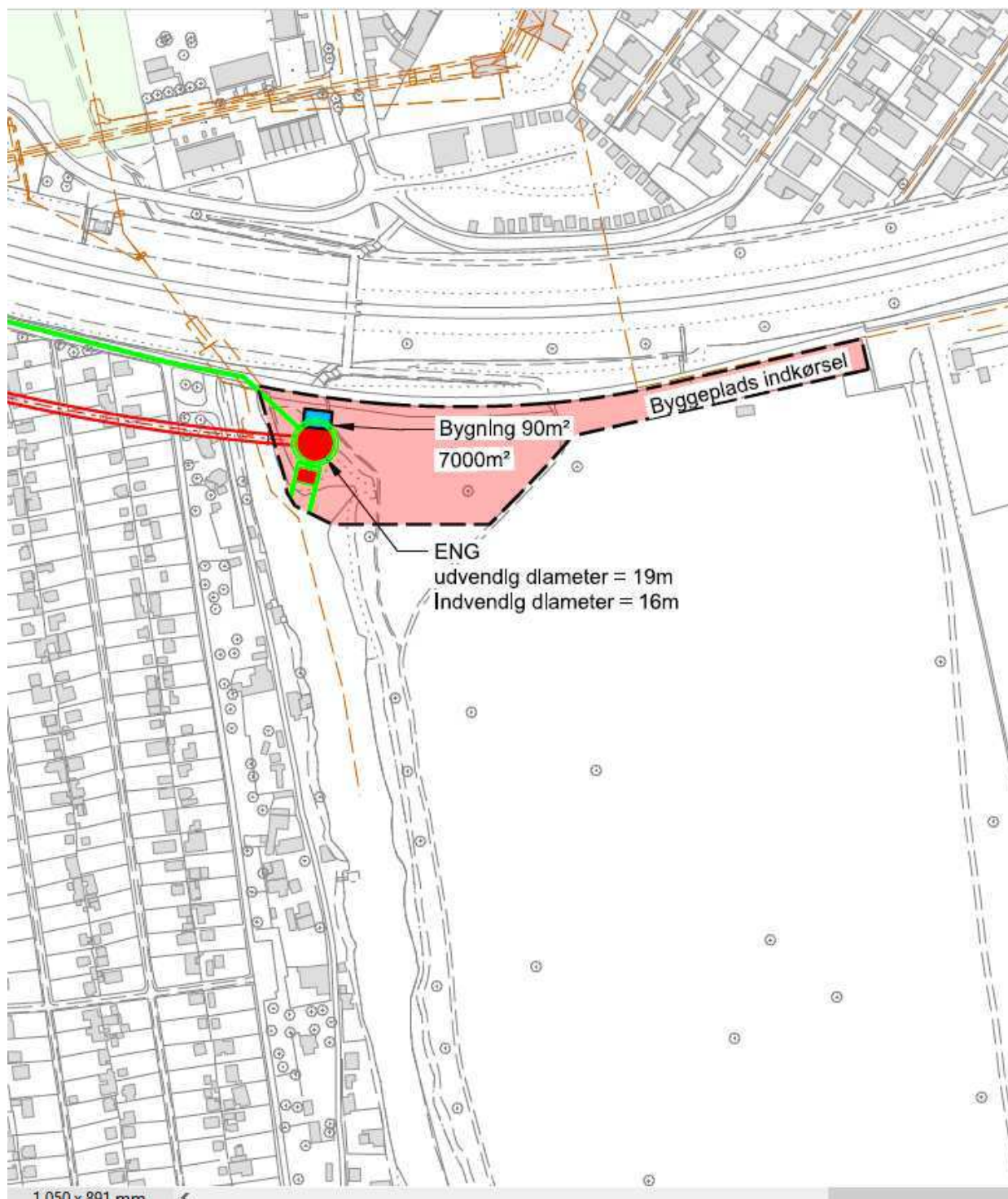
BaneDanmark har offentliggjort en plan om at udvide godsbanesporet med 1 eller 2 baner i samme område, som der laves byggeplads ved Musikbyen (se vedhæftede pdf).

Det er derfor væsentligt at koordinere Skybrudstunnel-arbejdet med BaneDanmark, således at der undgås pladsproblemer ifm. udvidelsen af godsbanesporet.

Hvis banegraven udvides mod syd kommer den til at blokere for den planlagte skybrudsskakt og udløb. Hvis banegraven udvides mod nord pga pladsproblemer ift Skybrudets byggeplads kan det berøre en lang række bebyggelser, bl.a Havebyen Mozart, som er helårsbebyggelse. Havebyen Mozart har eksisteret siden 1948 og indeholder 76 parceller. Se mere om HF Havebyen Mozart her:

<https://mozart.probo.dk/>

På vegne af Bestyrelsen i HF Havebyen Mozart, Nana Scheibel



Svar til: 2020-0862248 af: Ole Damsgaard

APPLICATION DATE

23. januar 2021

SVARNUMMER

28

INDSENDT AF

Ole Damsgaard

VIRKSOMHED / ORGANISATION

Danmarks Naturfredningsforening, København

BY

København Ø

POSTNR.

2100

ADRESSE

H.C. Lumbyes Gade, 6

HØRINGSSVAR

se vedhæftede svar

DN København

Formand: Knud Erik Hansen/ næstformand Ole Damsgaard,
Telefon: 40404344/ 50515880, koebenhavn@dn.dk:



Dato: 23. januar 2021

**Københavns Kommune
Vand og VVM
Njalsgade 13
2300 København S
Danmark**

Høring om afgrænsning af miljøkonsekvensrapport for Valby Skybrudstunnel

Danmarks Naturfredningsforening har følgende bemærkninger til afgrænsningen af miljøvurderingen af Valby Skybrudstunnel:

Redegørelse for alternativer

DN skal på det kraftigste opfordre til, at mulige alternativer ikke bare beskrives, som det nævnes på side 20 i afgrænsningsrapporten, men dokumenteres. Det gælder de muligheder der er for at tilbageholde skybrudsvandet lokalt i de områder tunnelen skal betjene og det gælder muligheden for at lede skybrudsvandet ud i Harrestrup Å i stedet for i Gåsebæksrenden og Enghave Kanal.

Med dokumentation menes, at de beregninger, vurderinger mv. som ligger til grund for valget af hovedalternativet fremlægges på en oversigtlig måde sådan, at der skabes transparens i forhold til de valg der er truffet og de argumenter der ligger bag.

Bilag IV arter

I afgrænsningsrapporten på side 31 fremføres at Isfugl findes ved Sydhavnstippen, men at skrænter mod vandløb, hvor isfugl kan have redehuller, ikke påvirkes af projektet.

DN er bekendt med, at der jævnligt observeres isfugl ved både Gåsebæksrenden og ved Enghave Kanal, og da isfugl er omfattet af EU's fugledirektiv, betyder det, at den er strengt beskyttet. Det betyder ikke alene, at redepladser ikke må forstyrres, men generelt at al forstyrrelse, som har skadelig virkning for arten eller bestanden skal undgås.

Der bør til miljøvurderingen foretages en registrering af bilag IV arter herunder isfugl i de områder som berøres af anlægsprojektet. Den foretagne registrering er tilsyneladende ikke tilstrækkelig. Dernæst skal det vurderes om anlægsarbejdet med eventuelle afværgeforanstaltninger kan tilrettelægges, så det ikke forstyrrer isfuglen.

Hvis dette ikke er muligt skal det vurderes om der kan foretages kompenserende indsatser, anlægges nye områder, som kan erstattede de forstyrrede områder mv.

På side 33 fremføres, at der ikke tidligere er registreret padder eller velegnede levesteder for padder ved byggepladslokaliteterne ved Musikbyen og Enghave Kanal. Og videre, at der ikke vurderes at være andre bilag IV-arter, som vil kunne blive påvirket af projektet.

MATERIALE:

dn bemaerkninger.pdf

DN er bekendt med, at grønbroget tudse yngler i Tudsemindesøen. Grønbroget tudse er en bilag VI art og dermed beskyttet. Den grønbrogede tudse burde være registreret af Københavns Kommunes bilag IV registrering af padder og krybdyr. Registreringen er endnu ikke lagt på Miljøportalen men forefindes i kommunen. Den grønbrogede tudse vil især være sårbar over for ændringer af Tudsemindesøen, udledning af forurenede vand, vandstandsændringer mm. Dernæst er grønbruget tudse sårbar i forhold til trafik i de perioder den foretager vandring til og fra søen. Det skal derfor laves de nødvendige afværgeforanstaltninger forhold til trafik.

§3 beskyttede områder

På side 30 i afgrænsningsrapporten nævnes at naturbeskyttelseslovens §3 ikke gælder i byzone. Dette er ikke korrekt. Af Naturstyrelsens vejledning fremgår af kapitel 3.4, at moser, søer og vandløb, som er beliggende i byzone eller sommerhusområde, i fuldt omfang er omfattet af den generelle beskyttelse.

Vurdering i forhold til Natura 2000 områder

På side 33 i afgrænsningsnotatet nævnes, at der skal udarbejdes en væsentlighedsvurdering for Natura 2000-område nr. 143.

DN vurderer, at udledning af sedimenter, forurenende stoffer og næringsstoffer fra skybrudsvandet vil have en væsentlig påvirkning af Natura 2000 området. Specielt må det forventes, at udledning af sediment kan have en negativ påvirkning af de lavvandede områder og dermed af bundvegetation og bundfauna. Netop de lavvandede områder har stor betydning for de fuglearter der indgår i udpegningsgrundlaget.

Derfor skal der foretages en grundig analyse af den sandsynlige påvirkning, som udledning af sedimenter mv. kan medføre. Afværgeforanstaltninger vil muligvis være nødvendige. I det tilfælde, at det ikke kan dokumenteres at projektet ikke vil skade Natura 2000-området, kan projektet ikke vedtages eller tillades.

Med venlig hilsen

Ole Damsgaard,
næstformand for DN København

Svar til: 2020-0862248 af: Anette Kusk

APPLICATION DATE

22. januar 2021

SVARNUMMER

27

INDSENDT AF

Anette Kusk

VIRKSOMHED / ORGANISATION

DAHL Advokatpartnerselskab

BY

Aarhus C

POSTNR.

8000

ADRESSE

Mariane Thomsens Gade 4B

HØRINGSSVAR

Vedhæftede høringssvar er indleveret på vegne af Haveforeningen Kalvebod.

**FREDNINGSNÆVNET FOR KØBENHAVN**

Dette er en tillægskendelse til deklarationen vedrørende Valbyparken tinglyst den 3. maj 1966, klik her for at se denne.

Retten i Lyngby
Lyngby Hovedgade 96
2800 Kgs. Lyngby
Tlf. 99 68 48 00

kobenhavn@fredningsnaevn.dk
www.fredningsnaevn.dk
FN-KBH-50-2018

KENDELSE**med tillæg til deklaration vedrørende Valbyparken tinglyst den 3. maj 1966**

Denne afgørelse er truffet af Fredningsnævnet for København den 25. juni 2019

Indholdsfortegnelse:

1. Sagens modtagelse og behandling	side 2
2. Indholdet af den nuværende fredning	side 3
3. Baggrunden for fredningsforslaget	side 4
4. Forløbet af det offentlige møde	side 4
5. København Kommunes ændringsforslag og bemærkninger i øvrigt	side 5
6. Andre bemærkninger til forslaget om en ændret fredning	side 6
7. Bemærkninger til fredningsforslaget udsendt den 26. april 2019	side 7
8. Fredningsnævnets afgørelse	side 7
9. Tillæg til fredningsdeklarationen for Valbyparken	side 9
10. Erstatning	side 10
11. Klagevejledning	side 10
12. Kortbilag	side 11

1. Sagens modtagelse og behandling

Fredningsnævnet for København modtog den 9. juli 2018 fra Københavns Kommune et forslag til ændring af fredningen af Valbyparken, der i dag er omfattet af deklaration tinglyst den 3. maj 1966.

Fredningsforslaget indebar ingen ændringer i selve fredningsbestemmelserne, men var et forslag om en delvis ophævelse af fredningen, idet matr.nr. 2c Valby, der rummer Haveforeningen Kalvebod, og mindre arealer omkring banen, som ved anlægslov er fastlagt til anvendelse som jernbane og vej, blev foreslået udtaget af fredningen.

Fredningsforslaget blev offentliggjort den 15. december 2018 i Statstidende og på fredningsnævnets hjemmeside, jf. naturbeskyttelseslovens § 37, stk. 1.

Den 28. januar 2019 blev der holdt offentligt møde, jf. naturbeskyttelseslovens § 37, stk. 5, og fredningsnævnets medlemmer foretog besigtigelse af de berørte arealer i forbindelse hermed.

Samme dag traf fredningsnævnet afgørelse om, at der ikke var pligt til udarbejdelse af en miljøvurdering i forbindelse med den foreslåede ændring af fredningen af Valbyparken efter § 10 i lov om miljøvurdering af planer og programmer og af konkrete projekter (VVM), lovebekendtgørelse nr. 448 af 10. maj 2017 (miljøvurderingsloven)

Inden det offentlige møde havde fredningsnævnet modtaget skriftlige bemærkninger fra Haveforeningen Kalvebod, der bakkede op om det fremsatte forslag.

Under det offentlige møde blev der stillet forslag om i stedet for en affredning af arealet med Kalvebod Haveforening at ændre fredningens bestemmelser således, at arealet kan anvendes af Haveforeningen til helårsbeboelse. Der var ingen bemærkninger til kommunens ønske om at udtage de mindre arealer omkring banen, som ved anlægslov er fastlagt til anvendelse som jernbane og vej. Fredningsnævnet anmodede på den baggrund Miljøstyrelsen om teknisk bistand til at udarbejde et udkast til ny fredningsbestemmelse som sammenfattede de synspunkter og ønsker, som var fremkommet på det offentlige møde og under besigtigelsen.

Fredningsnævnet fremsendte til udtalelse hos mødedeltagerne på det offentlige møde den tekniske udtalelse, som nævnet herefter modtog fra Miljøstyrelsen.

Fredningsnævnet modtog den 11. marts 2019 et ændringsforslag fra Københavns Kommune sammen med kommunens bemærkninger i øvrigt til forslaget om at foretage en ændring af fredningen fremfor en affredning.

Fredningsnævnet udsendte herefter den 26. april 2019 et udkast til fredningsafgørelse med orientering om fredningsnævnets forventede afgørelse. Fredningsnævnet modtog herefter yderligere bemærkninger fra Københavns Kommune, Danmarks Naturfredningsforening og Haveforeningen Kalvebod. Bemærkningerne har alene ført til, at fredningsnævnet har foretaget en mindre sproglig præcisering i forholdet til udkastet af 26. april 2019. Bemærkningerne har ikke ført til, at fredningsnævnet har foretaget indholdsmæssige ændringer i forhold til udkastet af 26. april 2019.

2. Indholdet af den nuværende fredning

I fredningsdeklarationen for Valbyparken, der er tinglyst den 3. maj 1966, hedder det:

"Det indenfor det på vedhæftede kort nr. 19.249^a med rødt indtegnede område beliggende areal af "Valbyparken", matr.nr. 1964, 1966, dele af matr.nr. 493 og 2c samt umatrikuleret areal, Valby, undergives naturfredning i overensstemmelse med den til enhver tid gældende naturfredningslovgivning. Københavns kommune forpligter sig til at bevare arealet som rekreativt grønt område og drive det som park.

Der må ikke uden samtykke fra Naturfredningsnævnet for København på det fredede areal anbringes bygninger, boder, skure eller andre indretninger af varigere karakter, hvis tilstedeværelse ikke tjener parkens formål. Udseende og placering af bygninger til brug for de parksøgende og for parkpersonalet skal godkendes af fredningsnævnet. Der må ikke uden samtykke fra nævnet anbringes reklameskilte eller foretages væsentlige ændringer i terrænet eller betydeligere fjernelse af nu eksisterende eller senere tilkommende bevoksninger.

Nærværende fredningsdeklaration respekterer og er derfor ikke til hinder for gennemførelse af borgerrepræsentationens beslutninger om diverse omlægningsarbejder i parken vedrørende etablering af rotunde for enden af Hammelstrupvej og af en småbørnslegeplads i parken, ligesom deklarationen ikke er til hinder for etablering af et cafeteria.

Deklarationen er ej heller til hinder for opførelse inden for Valbyparkens område af et planetarium med dertil fornødne parkeringsmuligheder efter forhandling med nævnet om placeringen.

Såfremt den påtænkte ydre ringlinie med tilhørende tilslutningsanlæg ved den endelige projektering måtte få en anden begrænsning end forudsat ved udfærdigelsen af ovennævnte kort nr. 19.249^a, skal der fra parken kunne fraskilles det til et sådant gadeanlæg eventuelt fornødne areal.

Det skal være kommunen forbeholdt at foretage alle foranstaltninger, der af have- og forstmæssige grunde tjener til opretholdelse af parken og dens udbygning som rekreativt område.

Alle spørgsmål vedrørende belysning, anbringelse af dertil hørende lygtepæle og master, såvel som master til belysnings- eller trafikformål i umiddelbart op til parken beliggende gader, samt opstilling af kunstværker og anbringelse af bænke, stole og borde til brug for publikum samt andre lignende foranstaltninger, der ikke ændrer parkens karakter, er det ligeledes forbeholdt kommunen at afgøre.

I overensstemmelse med arealets fredning skal parken være åben med adgang for offentligheden, og almenhedens adgang til rekreativ udnyttelse af arealet må ikke begrænses.

Nærværende fredningsdeklaration er ikke til hinder for, at de i parken liggende haveforeninger "Sundbo" og "Bergmanns Have" benyttes og opretholdes som sådanne.

De inden for det med rødt indtegnede område liggende kolonihaver ("Kalvebod") på matr.nr. 2c Valby kan uanset nærværende deklaration anvendes til kolonihaver som

hidtil, men ophører denne anvendelse, bliver nærværende deklarations bestemmelser gældende for det pågældende areal.

Deklarationen er dog ikke til hinder for, at der indrettes legeplads på den nordligste del af matr.nr. 2c.

Påtaleberettiget efter nærværende deklaration er Naturfredningsnævnet for København.”

3. Baggrunden for fredningsforslaget

Det fremgår af fredningsforslaget, at Københavns Kommune som fredningsrejser ønsker en lovgivning af den faktiske anvendelse af haveforeningen ”Kalvebod” til helårsbeboelse.

Fredningen af Valbyparken tillader, jf. deklarationens 3. sidste afsnit, at kolonihaverne ”Kalvebod” på matr.nr. 2c Valby kan anvendes til kolonihaver som hidtil.

Af bemærkningerne til kommunens fredningsforslag fremgår det, at kommunens historiske optegnelser viser, at medlemmer af Haveforeningen Kalvebod både i dag, på fredningstidspunktet i 1966 og også i en længere periode forud herfor, i vidt omfang har anvendt kolonihaverne i ”Kalvebod” til helårsbeboelse. Folketinget vedtog imidlertid i 2001 en lov om kolonihaver, hvor det indgår i definitionen af et kolonihaveområde, jf. lovens § 2, stk. 1, nr. 4, at bebyggelse i et kolonihaveområde ikke må anvendes til helårsbeboelse. Det har skabt en tilstand, hvor en overensstemmelse mellem den faktiske mangeårige anvendelse til helårsbeboelse (før, på og efter fredningstidspunktet), fredningens bestemmelse om at området kan anvendes til kolonihaver som hidtil, og de i vore dage nødvendige tilladelser og andre reguleringer gældende for helårsbeboelse ikke kan tilvejebringes, uden at fredningen ændres.

4. Forløbet af det offentlige møde

Københavns Kommune redegjorde som fredningsrejser for fredningsforslagets indhold og baggrund. Navnlig vedrørende Haveforeningen Kalvebod blev det anført, at det følger af fredningsdeklarationen, at uanset fredningen kan området ”anvendes til kolonihaver som hidtil”, men ophører denne anvendelse, bliver deklarationens bestemmelser gældende for arealet. Før i tiden var det almindeligt at have helårsbeboelse i kolonihaver, og Haveforeningen Kalvebod er både før, på og efter fredningstidspunktet blevet benyttet til helårsbeboelse af den helt overvejende del af lejerne i haveforeningen. Med kolonihaveloven i 2001 blev det imidlertid ikke længere tilladt, at en kolonihave kan gøres til genstand for lovlig helårsbeboelse. Herved er der skabt en tilstand, hvor en overensstemmelse mellem den faktiske mangeårige anvendelse til helårsbeboelse og de nødvendige tilladelser og andre reguleringer gældende for helårsbeboelse ikke kan tilvejebringes, uden at fredningen ændres.

Miljøstyrelsen var enig i, at beboerne i haveforeningen kunne have et behov for at få lovgjort deres boliger, men styrelsen udtalte sig imod, at denne lovgivning sker ved en hel eller delvis ophævelse af fredningen. Styrelsen pegede på, at en ophævelse af en fredning kun kan ske, når der er tungtvejende samfundsmæssige hensyn, som taler herfor, hvis noget er blevet fredet ved en fejl, eller hvis der ikke længere er væ-

sentlige fredningsværdier til stede. Det blev anført, at det ikke er den situation, vi står i med Haveforeningen Kalvebod. Miljøstyrelsen anbefalede derfor, at fredningens bestemmelser ændres, så helårsbeboelse bliver tilladt i haveforeningen, men uden at fredningen ophæves. Miljøstyrelsen foreslog samtidig, at bebyggelsen i haveforeningen blev reguleret af kommunen i en lokalplan. Miljøstyrelsen anbefalede bestemmelser, der forbyder bebyggelse i haveforeningen over en hvis højde for derved at sikre udsynet og oplevelsen for de mennesker, der færdes i og anvender Valbyparken.

Danmarks Naturfredningsforeningen anførte, at når fredninger gennemføres, så er det hensigten, at de skal være varige. Det vil sige, at de aldrig nogen sinde må ophæves, medmindre tungtvejende samfundsmæssige hensyn taler for det. Det er ikke tilfældet for Haveforeningen Kalvebod. Danmarks Naturfredningsforening er opmærksomme på, at der i dag hersker en uhensigtsmæssig tilstand for de mennesker, som bor i Haveforeningen Kalvebod. Problemet med en ophævelse er imidlertid, at arealet så i princippet kan anvendes til hvad som helst den dag, der skulle blive politisk stemning herfor. Bygges der f.eks. etageboliger på arealet, så vil det have en voldsom negativ oplevelsesværdi for parkens gæster. Haveforeningen Kalvebod ligger midt i Valbyparken, og dermed påvirkes oplevelsen af parken også af den anvendelse, der gøres af arealet, hvorpå haveforeningen ligger. Danmarks Naturfredningsforening anbefalede, at man i stedet for at ophæve fredningen på arealet, ændrede fredningens bestemmelser således, at eksisterende helårsbeboelse blev lovliggjort, men at man samtidig sikrede områdets karakter som haveboligbebyggelse.

Haveforeningen havde forud for mødet redegjort for sine synspunkter i brev af 14. januar 2019 og heri støttet op om den foreslåede ændring af fredningen. Kaj Jessen uddybede foreningens synspunkter og bemærkede herunder, at man ikke er interesseret i, at området skal ændre karakter - tværtimod. Hvis det ganske særlige boligmiljø, man har i haveforeningen, derfor kan sikres bedre ved en bevarelse af fredningen bare i en ændret udformning og samtidig med, at man kan blive lovliggjort som en helårsbeboet haveforening, støtter man meget gerne et sådant forslag. Man udtrykte dog samtidig i Haveforeningen betænkeligheder ved, om udarbejdelsen af sådanne ændrede fredningsbestemmelser vil tage meget lang tid. Hvis der blive tale om en lang proces, vil det muligvis være bedre for haveforeningen at acceptere det foreliggende forslag om ophævelse af fredningen, således at haveforeningen hurtigere kan få ordnede forhold.

5. København Kommunes ændringsforslag og bemærkninger i øvrigt

Københavns Kommune har fremsat følgende bemærkninger til forslaget om at ændre fredningen fremfor helt at ophæve den:

"... Kommunen deler ikke opfattelsen af, at der ikke er grundlag for at ophæve den uklare bestemmelse vedr. matr.nr. 2c, idet der efter kommunens vurdering er gennemført en fredning, der stred imod de faktiske forhold på fredningstidspunktet og skete imod bedre vidende, hvilket efter kommunens vurdering opfylder kriteriet om en fredning behæftet med fejl. Men kommunens primære anliggende er at korrigere denne fejl på en sådan måde, at den eksisterende anvendelse kan fortsætte, og hvis dette kan garanteres på anden vis, vil kommunen ikke modsætte sig dette.

....

I forhold til afgrænsning af det areal, der anvendes til helårsbeboelse, skal Københavns Kommune anmode om, at der optages et kort i fredningsbestemmelserne, snarere end at der henvises til et konkret matr.nr. Samtidig er der behov for at tydeliggøre, at hele dette område kan ændres matrikulært uden begrænsninger som følge af fredning. Det vil være væsentligt, at de små afvigelser mellem loddemes grænser og den nuværende matr.nr. 2c, Valby, kan korrigeres i fremtiden, således at bebyggelsen samles på samme matrikel (eller matrikler).

....

Det foreslås, at formuleringen erstattes af følgende:

"Det areal, der er vist på kortbilag X (det medsendte kortbilag), kan i sin helhed anvendes til helårsbeboelse. Bebyggelse på arealet må maksimalt have en højde på 7,5 meter over terræn.

Nærværende fredningsdeklarations bestemmelser er i øvrigt ikke gældende for området, der alene reguleres i overensstemmelse med den til enhver tid gældende bygge-, plan- og øvrige relevante lovgivning.

Dersom områdets anvendelse til beboelse ophører i sin helhed, omfattes området af deklarationens øvrige bestemmelser."

....

Det er for kommunen væsentligt at være opmærksom på en ændring af planloven i forhold til tidspunktet for det tidligere udarbejdede forslag til lokalplan, der fastlagde en maksimal bygningshøjde på 6 meter. Kommunen er blevet forpligtet til at udpege områder, der kan blive påvirket af stigende vandstand, og i de udpegede områder skal det vurderes, hvordan følgerne kan afværges, og der skal stilles de fornødne krav. Det vil også gælde for en kommende lokalplan for dette område, selv om det allerede er bebygget.

Da der er en langsigtet forventning om en stigning i såvel havvandsstanden som grundvandsniveauet, er der behov for at have "rummelighed" i fredningsbestemmelsen til, at en lokalplan har adgang til at stille krav om afværgeforanstaltninger mod oversvømmelse f.eks. ved at hæve ny bebyggelse over terræn.

Derfor vil kommunen gerne have et vist begrænset spillerum i forhold til den nuværende højde af bygninger over terræn og det tidligere udarbejdede forslag til lokalplan. Her foreslås derfor 1 meter. Derved vurderes der at være taget højde for udviklingen i vandstand i en rimelig årrække frem over."

6. Andre bemærkninger til forslaget om en ændret fredning

Friluftsrådet har givet udtryk for, at det er uheldigt, når kolonihaver ender op i ulovlig helårsbeboelse med efterfølgende lovliggørelse af faktiske forhold, men har efter omstændighederne tilsluttet sig forslaget om i denne konkrete sag at ændre fredningsbestemmelserne således at helårsbeboelse bliver lovlig i Haveforeningen Kalvebod men uden at det bliver nødvendigt med en hverken hel eller delvis ophævelse af fredningen.

7. Bemærkninger til fredningsforslaget udsendt den 26. april 2019

Københavns Kommune har gentaget ønsket om at afgrænsning af arealet, der må anvendes til helårsbeboelse, sker ved en henvisning til et kortbilag fremfor en henvisning til matrikelgrænsen. Kommunen har endvidere anført, at ordene ”eller en byplanvedtægt” bør udgå i § 1, da det ikke vil være muligt at regulere områdets anvendelse ved byplanvedtægt. Kommunen har udtrykt tilfredshed med, at forslaget muliggør bebyggelse op til en maksimal højde af 7,5 meter, så der er mulighed for tilpasning til et fremtidigt klima med højere vandstand. Endelig har kommunen foreslået sidste sætning i § 1 formuleret således: ”Kun dersom den ovennævnte brug af området til helårsbeboelse (haveboligbebyggelse) ophører i sin helhed, omfattes arealet af deklarationens øvrige bestemmelser.”

Danmarks Naturfredningsforening har anført, at bebyggelseshøjden bør være max 5,5 meter på huse og 6,5 meter på fællesbygninger. Det vil være i overensstemmelse med det udkast til lokalplan fra 13. januar 2016, som kommunen selv stod bag, og sikre at der ikke i fremtiden opføres huse i flere etager.

Haveforeningen har støttet kommunen forslag om henvisning til kortbilag fremfor matrikelgrænse og haveforeningen har støttet Danmarks Naturfredningsforenings forslag om en bebyggelseshøjde på max 5,5 meter på huse og 6,5 meter på fællesbygninger.

8. Fredningsnævnets afgørelse

I fredningssagens behandling har deltaget dommer Britt Falster Klitgaard (formand), Anne-Marie Wivel (udpeget af miljøministeren) og Bent Christensen (udpeget af Københavns Kommune).

Afgørelsen er truffet i enighed.

Fredningsnævnets bemærkninger:

Fredningsnævnet finder ikke anledning til at ophæve fredningen på matr.nr. 2c.

En ophævelse af en fredning bør kun ske, når der er tungtvejende samfundsmæssige hensyn, som taler herfor, hvis noget er blevet fredet ved en fejl, eller hvis der ikke længere er væsentlige fredningsværdier til stede.

Der er ikke holdepunkter for at antage, at fredningen i 1966 af matr.nr. 2c er sket ved en fejl. I 1966 var anvendelse af bebyggelse i kolonihaver til helårsbeboelse almindeligt forekommende, og ingen kunne dengang forudse det nugældende forbud mod helårsbeboelse i § 2, stk. 1, nr. 4, i lov om kolonihaver.

Haveforeningen Kalvebod ligger midt i Valbyparken, og med sit helt særlige boligmiljø understøtter haveforeningen oplevelsen af Valbyparken som et åbent, grønt område med plads til rekreativ udnyttelse. Med sin beliggenhed midt i Valbyparken er det af væsentlig betydning for oplevelsen af Valbyparkens rekreative værdi, at bebyggelsen i haveforeningen bevarer sin karakter. Arealet hvorpå haveforeningen ligger har derfor også i dag en væsentlig fredningsværdi. Endelig kan en lovliggørelse af helårsbeboelse i haveforeningen opnås med mindre justeringer af fredningens indhold, hvorfor heller ingen samfundsmæssige hensyn taler for en hverken hel eller delvis ophævelse af fredningen.

Fredningsnævnet finder, at ønsket fra både Københavns Kommunen og fra beboerne i Haveforeningen Kalvebod om en lovliggørelse af anvendelse af haveforeningen "Kalvebod" til helårsbeboelse, er både rimelig og velbegrunder, og at ønsket bør imødekommes. Fredningsnævnet har lagt vægt på det oplyste om den mangeårige og også før fredningens etablering i 1966 almindelige anvendelse af matr.nr. 2c til helårsbeboelse.

Fredningsnævnet har samtidig lagt vægt på, at formålet med fredningen af Valbyparken er at bevare området som rekreativt grønt område og drive det som park. I den tinglyste deklaration er det bestemt, at parken skal være åben med adgang for offentligheden, og almenhedens adgang til rekreativ udnyttelse af arealet må ikke begrænses.

Fredningsnævnet fastsætter på denne baggrund nedenstående bestemmelser, hvorefter matr.nr. 2c, hvorpå Haveforeningen "Kalvebod" ligger, ikke længere skal være et kolonihaveområde, men fremover kan anvendes af haveforeningen til helårsbeboelse.

Fredningsnævnet fastsætter i forbindelse hermed og som også foreslået af kommunen, at bebyggelsen i haveforeningen maksimalt må have en højde på 7,5 meter over terræn. Bebyggelseshøjden kan sættes lavere i en lokalplan, og bestemmelsen i fredningen om maksimal byggehøjde på 7,5 meter over terræn er på ingen måde udtryk for, at byggeri i to etager skal være tilladt i haveforeningen. Når fredningsnævnet følger kommunens ønske og fastsætter bebyggelseshøjde på maksimalt 7,5 meter, sker det med henvisning til kommunens oplysninger om en fremtidig forventning om en stigning i såvel havvandsstanden som grundvandsniveauet, der kan nødvendiggøre et behov for at have "rummelighed" i fredningsbestemmelsen, således at man i en fremtidig lokalplan kan stille krav om afværgeforanstaltninger mod oversvømmelse f.eks. ved at hæve ny bebyggelse over terræn.

Fredningsnævnet finder samtidig, at der skal fastsættes bestemmelse om, at bebyggelsen skal have karakter af haveboligbebyggelse, for derved at sikre, at det boligmiljø og særlige udtryk, som i dag er tilstede i Haveforeningen Kalvebod, og som medvirker til at understøtte oplevelsen af Valbyparken som en grøn og åben park, også fremover vil være tilstede. Det bemærkes herved særligt, at der ikke i dag er byggeri i to etager i haveforeningen, og at man vanskeligt kan forestille sig et byggeri i to etager, der har karakter af haveboligbebyggelse.

Ophører arealets nuværende anvendelse, omfattes arealet også af alle øvrige bestemmelser i fredningen. Det svarer til, hvad der gælder i dag, hvis anvendelsen som kolonihaver ophørte.

Fredningsnævnet finder ikke anledning til at følge kommunens forslag til ændret formulering, der er en ændring i forhold til nugældende og vil indebære, at ingen bestemmelser i fredningen gælder for matr.nr. 2c, før al helårsbeboelse er ophørt. Fredningsbestemmelserne skal som hidtil også gælde for matr.nr. 2c, men nu med den undtagelse, at matr.nr. 2c - som det også rent faktisk er sket gennem mange år – fortsat kan anvendes til helårsbeboelse, forudsat bebyggelsen har karakter af haveboligbebyggelse.

Fredningsnævnet har vedrørende afgrænsning af området, der kan anvendes til helårsbeboelse, henvist til matr.nr. 2c, for at få en entydig og i praksis let administrerbar afgrænsning af området. Det kortbilag, som kommunen har udarbejdet, er upræcist og kan give anledning til tvivl. Den nugældende fredning giver kun adgang til kolonihaver på matr.nr. 2c, og der er ikke i dag egentlig bebyggelse uden for matrikelgrænsen.

Bestemmelsen i § 1 er ikke til hinder for gennemførelsen af en skelforretning til berigtigelse af skellet, hvis der i dag er opstået små afvigelser mellem haveloddernes grænser i marken og matrikelgrænsen for matr.nr. 2c.

Der er ikke fremsat bemærkninger til kommunens forslag om at ophæve fredningen for de arealmæssigt mindre dele af matr.nr. 2162 Valby, samt vejarealer, hvor anlæg af jernbanen har medført irreversible ændringer, og fredningsnævnet kan tiltræde denne del af kommunens fredningsforslag.

Der fastsættes herefter følgende:

Tillæg til fredningsdeklarationen for Valbyparken tinglyst 3. maj 1966

Formålet med dette tillæg til fredningsdeklarationen for Valbyparken er at skabe mulighed for en lovliggørelse af den faktiske anvendelse til helårsbeboelse, der har fundet sted både før, på og efter fredningstidspunktet i haveforeningen "Kalvebod" på matr.nr. 2c Valby, København, samtidig med at man sikrer, at området bevarer sin nuværende karakter af haveboligbebyggelse, uanset at det ikke længere vil have status af kolonihaver. Samtidig ophæves fredningen for arealmæssigt mindre dele af matr.nr. 2162 Valby, København, samt vejarealer, hvor anlæg af jernbanen har medført irreversible ændringer.

§ 1

Bestemmelsen i deklarationens 3. sidste afsnit; "De inden for det med rødt indtegnede område liggende kolonihaver ("Kalvebod") på matr.nr. 2c Valby kan uanset nærværende deklaration anvendes til kolonihaver som hidtil, men ophører denne anvendelse, bliver nærværende deklarations bestemmelser gældende for det pågældende areal." ændres til: "Matr.nr. 2c Valby kan anvendes til helårsbeboelse. Bebyggelsen på arealet må maksimalt have en højde på 7,5 meter over terræn og skal have karakter af haveboligbebyggelse. Bebyggelsen af havelodderne kan reguleres med en lokalplan. Ophører den nuværende brug af arealet, omfattes arealet af deklarationens øvrige bestemmelser."

§ 2

Det med rødt skraverede areal på kortbilag 1 udtages af fredningen.

Fredningen vil herefter alene omfatte matr.nr. 2c Valby, København og del af matr.nr. 1966 Valby, København.

Anne-Marie Wivel

Britt Falster Klitgaard

Bent Christensen

10. Erstatning

Fredningsnævnets afgørelse indeholder ikke erstatningsudløsende indgreb, jf. naturbeskyttelseslovens § 39.

11. Klagevejledning

Berettigede til at klage over Fredningsnævnets afgørelse er ejere og brugere, der skal have denne afgørelse tilsendt, enhver, der under sagen har givet møde for Fredningsnævnet eller fremsat ønske om underretning om sagens afgørelse, statslige og kommunale myndigheder, hvis interesse berøres af forslaget samt organisationer mv., som antages at have en væsentlig interesse i fredningsforslaget.

Klage indgives skriftligt til Miljø- og Fødevareklagenævnet, Nævnenes Hus, Toldboden 2, 8800 Viborg, via e-boks eller almindelig brevpost, jf. også vejledningen på Miljø- og Fødevareklagenævnets hjemmeside <https://naevneneshus.dk/start-din-klage/miljoe-og-foedevareklagenaevnet/vejledning/>.

Klagefristen udløber 4 uger efter, at afgørelsen er meddelt. Er afgørelsen offentligt bekendtgjort, regnes klagefristen dog altid fra bekendtgørelsen. Klagefristen udløber ved midnat på dagen for klagefristens udløb. Hvis klagefristen udløber på en lørdag eller en helligdag, forlænges fristen til den følgende hverdag

HF. KALVEBOD

Forslag til lokalplan

Borgerrepræsentationen har den XX.XXX 2016 vedtaget forslag til lokalplan Hf. Kalvebod.
Lokalplanområdet ligger i bydelen Kongens Enghave.

Offentlig høringsperiode fra den xx. xxxx
til den xx. xxxx 2016

UDKAST
13.01.2016

BILAG

2

DAHL



Indhold

Redegørelse for lokalplanen 3

Lokalplanens baggrund og formål.....	3
Lokalplanområdet og kvarteret.....	4
Områdets omdannelse	4
De eksisterende bebyggelser, deres forhold til lokalplanen og lovgivning.....	5
Lokalplanens indhold.....	7
Miljøforhold	7
Kystnærhedszonen og de kystnære dele af byzonerne.....	7
Lov om kolonihaver.....	7

Sammenhæng med anden planlægning og lovgivning 8

Overordnet planlægning	8
Kommuneplan 2015.....	8
Boligpolitik.....	8
Trafikstøj	8
Bydelsplan	8
Lokalplaner i kvarteret.....	9
Miljø i byggeri og anlæg	9
Regnvand	9

Tilladelser efter anden lovgivning 10

Affald.....	10
Jord- og grundvandsforurening	10
Museumsloven	10
Rottesikring	10

Lokalplan Hf. Kalvebod 11

§ 1. Formål.....	11
§ 2. Område	11
§ 3. Anvendelse.....	11
§ 4. Vej- og stiforhold.....	11
§ 5. Bebyggelsens omfang og placering.....	11
§ 6. Bebyggelsens ydre fremtræden	12
§ 7. Ubebyggede arealer og parkering	13
§ 8. Støj og anden forurening.....	13
§ 9. Matrikulære forhold	13
§ 10. Retsvirkninger	13
Kommentarer af generel karakter	13

Tegning nr. 1 – Lokalplanområde	15
Tegning nr. 2 – Vejforhold.....	16
Tegning nr. 3 – Bebyggelsesplan.....	17
Tegning nr. 4 – Bebyggelsens placering på grund.....	18

Hvad er en lokalplan 19

Mindretalsudtalelser 19

Lokalplan.....	19
Lokalplanforslagets retsvirkninger.....	19
Lokalplanens endelige retsvirkninger.....	19

Praktiske oplysninger Bagsiden

Redegørelse for lokalplanen



Luftfoto af Hf. Kalvebod set mod syd. Lokalplanområdet er vist med hvid linje. (JW Luftfoto, juni 2015)

Lokalplanens baggrund og formål

Haveforeningen Kalvebod, der omfatter 90 lodder, kan som en række andre haveforeninger i Københavns Kommune ikke længere karakteriseres som et rent kolonihaveområde. I alt 86 af husene anvendes til helårsbeboelse. Der er derfor ikke mange af de oprindelige kolonihavehuse tilbage, og bebyggelserne på de øvrige parceller er blevet ombygget eller opført til helårsbeboelse.

Haveforeningen ligger i Valbyparken på arealet, der ejes af Københavns Kommune.

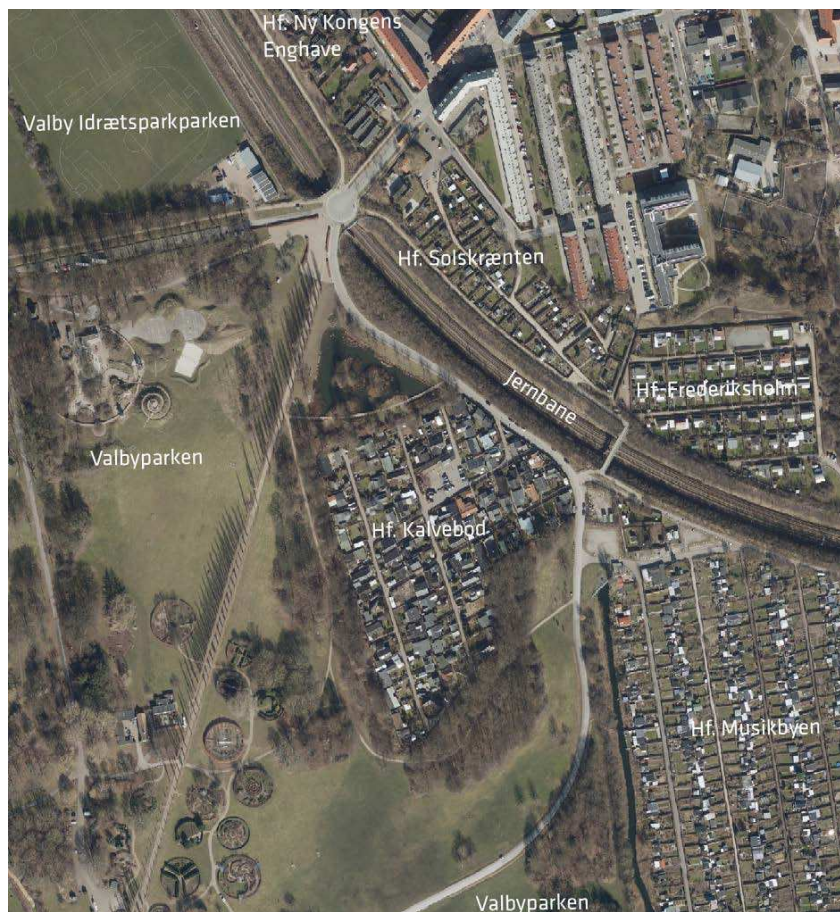
Bygge- og Teknikudvalget besluttede i 2002, at lokalplanarbejdet skulle igangsættes for 11 af de 13 kolonihaveområder, der anvendes til helårsboliger i Københavns Kommune, og som manglede at få udarbejdet en lokalplan således, at de kunne lovliggøres som helårsbeboelse. Igangsættelsen skete i den rækkefølge, de enkelte haveforeninger anmodede om en lokalplan og i øvrigt afleverede det nødvendige materiale, som grundlag for lokalplanudarbejdelsen (en lodinddelingsplan, planer med indtegnning af bygninger, skema med grundarealer og etagearealer på de enkelte lodder og en brandsikringsplan).

De 10 af de 11 haveforeninger plus efterfølgende Pf. Kongelund, er nu lokalplanlagte. Den sidste af disse haveforeninger, Hf. Kalvebod, der er beliggende i den fredede Valbyparken, og lokalplanen har afventet afklaring i forhold hertil. Fredningsmyndighederne har nu sagt god for, at området kan blive lokalplanlagt. Efterfølgende har



Oversigtplan ved indgangen til Hf. Kalvebod.

Luftfoto af området og kvarteret. Fotoet er fra 2015. (Københavns Kommunes kort.



foreningen tilvejebragt det fornødne grundlag for, at en lokalplan kan udarbejdes. Paralelt hermed er foreningen og Københavns Ejendomme blevet enige om en ny lejekontrakt.

Lokalplanens hovedformål er at muliggøre anvendelsen af et oprindeligt kolonihaveområde til helårsboliger, i overensstemmelse med den faktiske anvendelse,

Lokalplanområdet og kvarteret

Lokalplanområdet ligger i den fredede Valbyparken i bydelen Kongens Enghave og omfatter Hf. Kalvebod, der har et grundareal på ca. 34.500 m². Kørsel til området sker fra Tudsemindevej der ligger nordøst for Hf. Kalvebod. Nordøst for lokalplanområdet ligger jernbaneforbindelsen til Amager. Mod øst, syd og vest, grænser haveforeningen op til Valbyparken.

Områdets omdannelse

Hf. Kalvebod er et selvgroet boligområde beliggende i et hjørne af Valbyparken i Københavns Sydhavn og har eksisteret siden 1920. Det helt særlige ved Hf. Kalvebod i forhold til de øvrige helårshaveforeninger i Sydhavnskvarteret er dens beliggenhed. Ved fredning af Valbyparken i 1966, hvor man opretholdt de eksisterende kolonihave, har kommunen efterfølgende tolereret bygningsudvidelser, herunder overskridelser for, hvad der normalt er gældende for kolonihaver samt helårsophold.

I 1990'erne blev der anlagt en jernbane tværs igennem Sydhavnen. Denne nye linje afskar Hf. Kalvebod fra den øvrige bebyggelse i Sydhavnen, og foreningen kom til at ligge som en ø mellem park, jernbane og by. Hf. Kalvebod har fortsat med at være en grøn bebyggelse og er en visionær bolighaveforening med nye tankemåder og muligheder i forhold til arkitektur, rekreative rum, byggeprocesser, social ansvarlighed og bæredygtighed. En vekselvirkning mellem natur og kultur. Det er Hf. Kalvebods ønske, at de planmæssige rammer skal under-



Flere af husene er originale, her med tøndehvælvstag

støtte den lokalt forankrede proces i forhold til udvikling af byggemetoder, valg af materialer og fleksible rammer for opførelse af bygninger, rekreative og kreative rum ved selv- og medbyg. Desuden har foreningen ønsk om, at kunne gøre brug af regnvand som en ressource i tråd med bydelsplanen for Kongens Enghave og som 'Smart Village'.

De udfordringer, som Hf. Kalvebod står overfor i forhold til udviklingen er, at jorden er forurenet, at der ikke er mulighed for fjernvarme, samt at Valbyparken omkranser foreningen med høje og skyggende træer, som giver risiko for ulykker i forhold til storm og nedsætter mulighederne for at få optimal udnyttelse af bæredygtig energi.

De eksisterende bebyggelser, deres forhold til lokalplanen og lovliggørelse

Ulovlige bebyggelser

De eksisterende huse med helårsbeboelse er opført uden byggetilladelser for så vidt angår anvendelsen til helårsbeboelse, og er derfor ikke lovlige bebyggelser. Lokalplanprocessen er et led i at få lovliggjort husene. Vedtagelsen

af lokalplanen lovliggør ikke i sig selv de eksisterende forhold, men udgør grundlaget herfor samtidig med, at den regulerer de fremtidige forhold. Mange af de eksisterende bebyggelser opfylder ikke fuldt ud lokalplanens bestemmelser, men det får ingen praktisk betydning, når de skal lovliggøres, idet det kun er fremtidige forhold lokalplanen regulerer. I dag overholder 36 af de 90 lodder lokalplanbestemmelsen om bebyggelsesprocent, 24 huse ligger nærmere end 2,5 m til skel, mens 11 huse ikke overholder den fastsatte bebyggelsesregulerende byggelinje på 2,5 m. XX lodder har mere end lokalplanens tilladte 10 m² skur. Bygningerne vil blive lovliggjort i forhold til bygge-lovgivningens almindelige bestemmelser for småhuse på opførelsestidspunktet med hensyn til bl.a. brandsikkerhed og sanitære forhold. Det er først, når der ønskes opført ny bebyggelse, herunder tilbygninger, at lokalplanens bestemmelser skal være opfyldt.

De eksisterende sommerhuse kan bibeholdes, men der kan ikke opføres nye sommerhuse. Ved nybyggeri skal det være helårsboliger.



Fællespladsen med fælleshuset. Pladsen bruges også til gæsteparkering.



Selv de renoverede huse har sjove detaljer, der er med til at bevare kolonihavehuspræget.



Det gamle kolonihavehus præger mange af husene, selv om de er ombygget og udvidet.



Nyere hus i moderne arkitektur, men har bevaret kolonihavehuspræget.

Huse, som forbliver sommerhuse, kan ikke udvides uden, at de skal overgå til helårsstatus og dermed lovliggøres. Ved nybyggeri og tilbygning skal de overgå til helårsboliger.

Byggetilladelse

Når lokalplanen er vedtaget endeligt, skal der søges om byggetilladelse til hvert enkelt hus, for at det kan blive lovliggjort og dermed opnå helårsstatus. Foreningen er kloakeret for gråt spildevand.

Lovliggørelse, brandsikring og sanitære installationer

For at de eksisterende huse i øvrigt skal kunne lovliggøres, er der specielt to forhold, der skal bringes i overensstemmelse med lovkravene. Det er for det første de brandsikkerhedsmæssige forhold og for det andet de sanitære installationer.

Husene ligger tæt, hvilket gør, at der stilles krav til brandsikring af mange af de enkelte huse. Haveforeningen er blevet bedt om at udarbejde en brandsikringsplan for hele området med angivelse af, hvilke tiltag der skal udføres på det enkelte hus, for at de gældende brandsikkerhedskrav er overholdt. Foreningen har fremsendt brandsikringsplan, som er godkendt af Teknik- og Miljøforvaltningen. Der er kun ganske få beboelsesbygninger, der ikke skal udføre brandsikring på en eller anden måde, men det er forskelligt fra hus til hus, hvor meget der skal udføres, for at husene indbyrdes er brandsikrede. Det afhænger bl.a. af afstanden mellem husene og deres materialer, og om der er vinduer. Nødvendige arbejder omfatter f.eks. opførelse af brandvægge, ny tagbeklædning og fjernelse af enkelte skure på grund af risiko for brandsmitte. Det er en



Husene ligger tæt, hvorfor det er vigtigt, at de brandsikres



Levende hegn mod stierne, og generelt er husene udført iderige og i træ.



En af de mange interne stier. De grønne hække er med til at bevare det grønne udtryk i haveforeningen

forudsætning for endelig godkendelse af lokalplanen, at brandsikringen er afsluttet.

Lokalplanens indhold

Lokalplanen tager udgangspunkt i, at det er en eksisterende bebyggelse, der skal lovliggøres, samt at der på sigt kan ske en yderligere udbygning med helårsboliger.

På den baggrund fastlægger lokalplanen bestemmelser for anvendelsen til helårsboliger, bebyggelsesprocent, placering af bebyggelserne i forhold til naboskel og stier. Der er bestemmelser for udformning af de enkelte bebyggelser samt for størrelse af carporte, skure og overdækninger.

Ligeledes er der bestemmelser for facadematerialer samt for friarealerne, bl.a. at der kun må hegnes med levende hegn mod stier, for at bevare det grønne præg. Derudover fastlægger den, at der på den enkelte parcel må etableres p-plads samt opføre en carport. Der er bestemmelser for udstykning og sammenlægning af lodder, samt for de ubebyggede arealer.

Yderligere er der bestemmelser for butik og fællesarealer. Der vil kunne ske en vis fortætning ved tilbygninger eller udskiftning af ældre bygninger med énfamiliehuse, men det vil skulle ske med respekt for områdets grønne præg.

Miljøforhold

Miljøvurdering

Lokalplanen vurderes ikke at medføre, at der skal foretages en miljøvurdering i henhold til lov om miljøvurdering af planer og programmer (lovbek. nr. 939 af 3. juli 2013).

Det skyldes, at planen ikke muliggør anlægsarbejder, der er optaget i lovens bilag 3 eller 4. Endvidere er der ikke tale om projekter, der i størrelse og omfang, og i forhold til lokalplanområdets nuværende omfang og karakter får væsentlig indvirkning på dette eller omkringliggende områder eller bebyggelser.

Lokalplanen skal muliggøre lovlig anvendelse af et kolonihaveområde til helårsbeboelse.

Afgørelsen er offentliggjort samtidig med planforslaget.

Fjernvarme

I Københavns Kommune er der tilslutnings- og forblivespligt til fjernvarme for mindre ejendomme med en tilslutningseffekt under 250 kW. Der er ikke pligt til at aftage fjernvarme.

Ejendomme med en tilslutningseffekt over 250 kW skal af-tage fjernvarme, og må ikke anvende andre varmekilder. I områder, hvor der ikke allerede er etableret fjernvarme, skal dette godkendes af Københavns Kommune efter reglerne i Projektbekendtgørelsen.

Der vil kun blive godkendt fjernvarmeprojekter, hvis det er den samfundsøkonomisk mest fordelagtige varmeløsning.

En foreløbig vurdering af Hf. Kalvebod viser, at området højst sandsynligt ikke vil kunne blive godkendt som fjernvarmeområde i henhold til projektbekendtgørelsen.

Kloakering

Hf. Kalvebod er i dag spildevandskloakeret, mens regnvand i spildevandsplan 1996 er forudsat håndteret ved nedsivning. Der kan imidlertid ikke meddeles tilladelse til nedsivning af regnvandet indenfor lokalplanområdet på grund af opfyldning med forurenede jord. Det er derfor planen at spildevandskloakken i Hf. Kalvebod skal suppleres med en regnvandskloak for at sikre en miljømæssig forsvarlig og lovlig bortskaffelse af regnvandet fra haveforeningen. Regnvandskloakken kan eventuelt etableres ovenpå jorden i form af åbne render o.l. med afledning til Gåsebæksrenden.

Vand

Hf. Kalvebod er forsynet med drikkevand gennem et fælles stik. Haveforeningen er ved at få installeret en bimåler til brug for afregningen af haveforeningens vandforbrug overfor Københavns Kommune, som ejer både den og de omkringliggende arealer, som forsynes gennem et samlet stik fra HOFORs forsyningsnet.

Kystnærhedszonen og de kystnære dele af byzonerne

Området ligger inden for 1 km fra kysten og dermed inden for 3 km kystnærhedszonen. På grund af afstanden til kysten samt den mellemliggende Valbypark og beplantning heri opfattes området imidlertid ikke som en del af kysten. En visualisering i forhold hertil er derfor ikke påkrævet.

Lov om kolonihaver

Folketinget vedtog i 2001 lov om kolonihaver. Ifølge loven må et kolonihaveområde ikke nedlægges helt eller delvis uden kommunalbestyrelsens godkendelse, der kun må gives, hvis der er en væsentlig samfunds-mæssig begrundelse, og hvis der indrettes et erstatningskolonihaveområde. Ifølge loven kunne ejeren af et kolonihaveområde inden den 1. november 2001 meddele Miljø- og Energiministeriet, at kolonihaveområdet skulle være 'ikke varigt' og således ikke omfattet af bestemmelserne i kolonihaveloven. Hf. Kalvebod og de øvrige kolonihaveområder med helårsbeboelse i Københavns Kommune er alle blevet registreret som 'ikke varige'.

Sammenhæng med anden planlægning og lovgivning

Overordnet planlægning

Regional udviklingsplan 2012

Region Hovedstaden vedtog i september 2012 en regional udviklingsplan. Den er en vision for hovedstadsregionens udvikling i de kommende år inden for trafik, uddannelse, klima og erhverv.

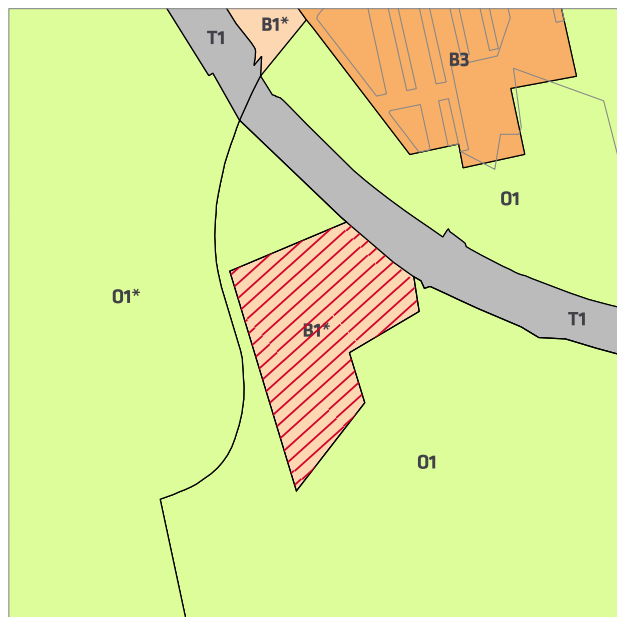
Lokalplanen er i overensstemmelse med den regionale udviklingsplan.

Fingerplan 2013

Fingerplan 2013 er Statens landsplandirektiv for planlægning i hovedstadsområdet. Der er ikke bestemmelser i fingerplanen, der er relevante i forhold til lokalplanen.

Kommuneplan 2015

Området er et B1-område med en stjernebemærkning om at områdets særlige karakter af åbent havehusområde søges opretholdt. Haveforeningen kan først overgå til helårsbeboelse, når frednings- og miljøforholdene er afklaret.



	Aktuelt lokalplanområde
	B, B1 Områder til boliger (1-2 etager)
	B, B2-5 Områder til boliger (3-6 etager)
	T, T1-4 Områder til tekniske anlæg
	O1 Områder til fritidsområder m.V.
	* Områder med særlige bestemmelser

Gældende kommuneplanrammer 2011

Området anvendes til boligformål, og herudover kan der tillades kollektive anlæg og institutioner, samt andre sociale, uddannelsesmæssige, kulturelle, sundheds- og miljømæssige servicefunktioner, som er forenelige med anvendelsen til boliger. Der kan endvidere tillades serviceerhverv såsom butikker, restauranter, liberale erhverv og erhvervs- og fritidsundervisning samt håndværk. Butikker tillades i overensstemmelse med bestemmelserne om detailhandel.

Lokalplanen er i overensstemmelse med Kommuneplan 2015, og der er i lokalplanen indarbejdet bestemmelser, som er tilpasset området som kolonihaveområde.

Boligpolitik

København vokser med 100.000 nye indbyggere frem mod år 2027 ifølge de seneste prognoser. Det forudsætter en balanceret boligpolitik, der både skaber plads til mange nye borgere og fastholder København som en mangfoldig by. København skal vedblive at være en socialt bæredygtig by, hvor der også er boliger til mennesker med almindelige indkomster. København skal udvikle sig til en energirigtig by, hvor boligmassen bliver mere klimavenlig og energioptimerende. Grønne områder skal allerede i planlægningen tænkes ind. København skal vedblive at være en tryk by, hvor man kan færdes overalt på alle tidspunkter af døgnet. Byrum skal have høj kvalitet, med plads til aktiv udfoldelse.

Lokalplanen for Hf. Kalvebod er med til at skabe en variation i boligsammensætningen i København med mulighed for helårsboliger i et oprindeligt kolonihaveområde.

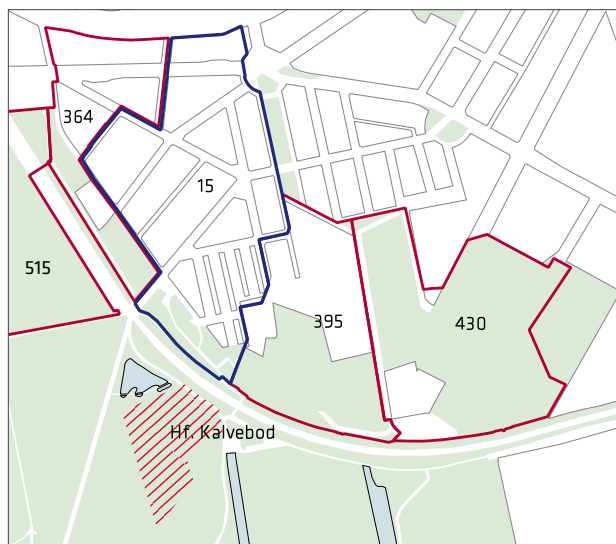
Trafikstøj

Trafikstøjniveauet langs Tudsemindevej ligger på Lden 60-65 dB i 1½ meters højde og Lden 55-60 i 4 meters højde. Støjen fra jernbanetrafikken er Lden 55 dB på facaden af de nærmeste huse.

I lokalplanen er der taget højde for, at de vejledende støjgrænser kan overholdes.

Bydelsplan

Lokaludvalgene udarbejder i samarbejde med borgerne og forvaltningerne bydelsplaner for Københavns bydele. Bydelsplanerne har to hovedformål. Det ene er at igangsætte en sammenhængende og fremadrettet dialog om byens udvikling mellem Borgerrepræsentationen og københavnernes. Det andet er at formulere lokale principper for bydelens fremtidige udvikling i relation til den gældende kommuneplan.



-  Aktuelt lokalplanområde
-  Gældende lokalplaner
-  Byplaner

Lokalplaner i området.

Der er ikke emner i bydelsplanen, der er direkte relevante i relation til lokalplanen, der som nævnt alene lovgivende eksisterende forhold samt regulerer fremtidig bebyggelse.

Lokalplaner i kvarteret

Lokalplan nr. 364 'Grønrisvej'

Lokalplanen har planbestemmelser for udvikling af et ældre erhvervsområde, for anvendelse af et oprindeligt koloni- og nyttehaveområde til helårsboliger samt for fastholdelse af et område til offentlige formål.

Lokalplan nr. 395 'Karens Minde'

Lokalplanen indeholder planbestemmelser for opførelse af plejeboliger og tæt-lav boligbebyggelse på dele af Karens Minde-området, for opretholdelse og udbygning af eksisterende institutioner, for udpegning af fredet og bevaringsværdig bebyggelse og for sikring af de rekreative kvaliteter i resten af området.

Lokalplan nr. 430 'Frederikshøj og Mozart'

Lokalplanen har bestemmelser, der ændrer anvendelsen af et oprindeligt kolonihaveområde til helårsboliger ved bl.a. fastlæggelse af parcelstørrelser og boligstørrelser.

Lokalplan nr. 515 'Valby Idrætspark'

Lokalplanen har planbestemmelser for videreudvikling af Valby Idrætspark kombineret med omdannelse af arealer i randzonen og i tilgrænsende områder til nye funktioner, bl.a. serviceerhverv og funktioner med naturlig tilknytning til idrætten, såsom administration for idrætsorganisationer, hotel og sportskollegium.

Byplan nr. 15

Byplanen har bestemmelser vedrørende vej- og byggelinjer samt anviser arealer forbeholdt til offentlige formål samt arealer fastlagt til boligområde.

Lokalplanerne kan ses på [www.kk.dk/bolig og byggeri](http://www.kk.dk/bolig-og-byggeri)

Miljø i byggeri og anlæg

Københavns Kommune har besluttet, at der skal tænkes 'miljørigtig' i forbindelse med nybyggeri, større renoveringer, byfornyelse og anlægsarbejder. Derfor har Borgerrepræsentationen tiltrådt retningslinjerne 'Miljø i byggeri og anlæg, 2010'. Heri berøres emnerne miljørigtig projektering, energi og CO₂, materialer og kemikalier, vand og afløb, byens rum, liv og natur, affald, støj, indeklima og byggepladsen.

Minimumskravene skal følges i forbindelse med nybyggeri, større renoveringer og anlægsarbejder, hvor Københavns Kommune er bygherre eller kontraktmæssig bruger, samt ved støttet byggeri og byfornyelse. Private opfordres til at hente ideer fra retningslinjerne.

'Miljø i byggeri og anlæg 2010' oplyser i øvrigt om love, regulativer og publikationer om emnet, samt adresser på kommunale og statslige instanser, hvor der kan hentes oplysninger om miljøorienteret byggeri. 'Miljø i byggeri og anlæg 2010' kan hentes på www.kk.dk/publikationer.

Regnvand

Ifølge Københavns Kommunes Spildevandsplan skal regnvand håndteres lokalt (Lokal Afledning af Regnvand, LAR) for at imødegå klimaændringer og det øgede pres på kloakkerne. Lokal håndtering vil sige indenfor nærområdet som modsætning til transport ud af området. Der kan være tale om håndtering indenfor enkeltmatrikler, eller om at flere matrikler går sammen om lokale løsninger, herunder udledning til havnen.

Regnvandet kan opsamles, genanvendes, forsinkes, fordampes, nedsives og/eller afledes til eksisterende vandområde.

Ved genanvendelse kan regnvand eksempelvis bruges til vanding, springvand, vaskeri, bilvask eller toiletskyl. Regnvand til toiletskyl kan dog ikke tillades i daginstitutioner, skoler, plejehjem, sportshaller, cafeteriaer og andre bygninger, hvor der er offentlig adgang.

Københavns Kommune har udgivet en håndbog, der beskriver en række metoder og løsninger. Denne kan hentes på www.kk.dk/lar.

Er det ikke muligt at håndtere regnvandet lokalt, skal bygherre dokumentere dette, hvilket skal vurderes og godkendes af Københavns Kommune.

Tilladelser efter anden lovgivning

Xxxxxx

Xxx xxxxx xx xxxxx xxxxxxxx xxx xx xxx xxx xxxxx
xxxx xxxxx x xxxxx xxx xxx xx xxxxx xx xxxxx
xxx xxx xxxxx xxxxx xxx xx xxxxx xxxxxxxx x xxx x
xxxx x xxxxx xxx xxxxxxx xxxxx xxx xxx xxxxx xx xxx.

Affald

Der skal afsættes plads til opsamling af kildesorteret affald i henhold til Københavns Kommunes Regulativ for husholdningsaffald. Til kildesortering af husholdningers affald skal der afsættes plads til papir, pap, plast, metal, elektronik, batterier, samt evt. glas og farligt affald. Desuden skal der afsættes plads til dagrenovation. Affaldet kan placeres i affaldsrum, i gården eller i fælles miljøstationer. Det anbefales, at der afsættes 0,5 m² pr. bolig til et affaldsrum til storskrald og elektronikaaffald.

Beholderantal og -placering for boliger skal aftales med Teknik- og Miljøforvaltningen, der desuden kan rådgive om indretning af miljøstationer, nærgenbrugsstationer mm.

Jord- og grundvandsforurening

Der er kendskab til forurening på matr. nr. 2c Valby. Matriklen er kortlagt på vidensniveau 2, da arealet er beliggende på opfyldt område, og er forurennet som følge af forurennet fyldmateriale. I forbindelse med forureningsundersøgelser af bl.a. Hf. Kalvebod i 1995 blev der påvist en kraftig forurening med tungmetaller. Boligbyggeri eller ændret arealanvendelse kræver en tilladelse efter § 8 jordforureningsloven fra Center for Miljøbeskyttelse.

Bortskaffelse af og håndtering af forurennet jord skal ske i henhold til Jordregulativ for Københavns Kommune 1. januar 2012. Dette kan hentes på hjemmesiden www.kk.dk/publikationer eller rekvireres på tlf. 33 66 33 66. Jorden kan også anmeldes via www.jordweb.dk

Ifølge Jordforureningslovens § 50 a er alle byzonearealer som udgangspunkt områdeklassificerede, det vil sige, at overfladejorden formodes at være lettere forurennet. Områdeklassificering af et areal udløser pligt til at anmelde bortskaffelse af jord til Teknik- og Miljøforvaltningen. Ved ændring af areal til følsom arealanvendelse så som boliger, børneinstitutioner, skoler, offentlige legepladser, kolonihaver og lignende skal ejer/bruger sikre, at den øverste ½ meter på ubefæstede arealer består af rene materialer (jord, sand, grus el. lign.) eller varig fast belægning, (jf. Jordforureningsloven § 72 b). Hvis det rene jordlag eller den faste belægning senere skal fjernes, skal ejer/bruger på ny sikre, at den øverste ½ meter består af rene materialer eller der udlægges varig fast belægning. Hvis der i

forbindelse med byggeriet skal bortledes mere end 100.000 m³/år grundvand, eller hvis en grundvandssænkning står på i mere end 2 år, skal Teknik- og Miljøforvaltningen, ansøges om bortledningstilladelse. Her skal der endvidere indhentes tilladelse til udførelse af borer og udledning af forurennet vand fra byggegruben.

Skal der udledes oppumpet grundvand til kloak, skal kommunen, tillige søges om udledningstilladelse. Skal oppumpet grundvand udledes til recipient (vandløb, åer, søer, havnen mm) skal Teknik- og Miljøforvaltningen søges om tilladelse.

Permanent dræning af grundvand i Københavns Kommune tillades som udgangspunkt ikke.

Regler, retningslinjer og anmeldelsesskema kan hentes på hjemmesiden www.kk.dk/tilladelser eller rekvireres på tlf. 33 66 33 66.

Museumsloven

Arbejder, der forudsætter udgravning i grunden, kan medføre påbud om midlertidig standsning i henhold til museumsloven § 26 og 27 (beskyttelse af jordfaste fortidsminder). Københavns Museum skal kontaktes i god tid, så en forundersøgelse kan sættes i gang, inden et jordarbejde påbegyndes.

Rottesikring

Grundejere skal rottesikre og renholde deres ejendomme, herunder brønde og stikledninger, således, at rotters levemuligheder på ejendommene begrænses mest muligt. Dette fremgår af Miljøbeskyttelsesloven og bekendtgørelse om forebyggelse og bekæmpelse af rotter, kap. 1, § 3.

Især ved etablering af grønne facader og lignende vil det være nødvendigt at sørge for at forhindre rotte-angreb på bygninger.

Tagfladeafvanding, som udledes til recipient, f.eks. havnen, skal etableres, så rotter ikke kan trænge ind i afløbssystemet

Lokalplan Hf. Kalvebod

I henhold til lov om planlægning fastsættes følgende bestemmelser for området afgrænset af Tudsemindevej og Valbyparken.

§ 1. Formål

Lokalplanen udgør det planmæssige grundlag for anvendelse af Haveforeningen Kalvebod, der oprindeligt er et kolonihaveområde, til helårsboliger. Som led heri skal følgende overordnede hensyn tilgodeses:

- Området fastlægges til helårsboliger i form af énfamiliehuse.
- Den oprindelige struktur i området med opdeling i lodder fastholdes, og der kan ske en matrikulær udstykning svarende hertil med vejadgang via de eksisterende interne adgangsstier.
- Med bestemmelser om byggelinjer og grønne forhaver tilstræbes, at området fortsat fremtræder med et grønt præg samtidig med, at der på hver parcel muliggøres en tidssvarende bolig, under iagttagelse af bestemmelser, der skal forhindre brandsmitte mellem husene.
- Ved såvel bygningsrenovering og nybyggeri som anlæg af friarealer skal det i videst muligt omfang sikres, at det sker efter miljørigtige og bæredygtige principper.

§ 2. Område

Lokalplanområdet er afgrænset som vist på tegning nr. 1 og omfatter ejendommen matr.nr. 2c, del af 492 og del af 1966, Kongens Enghave, København, og alle parceller, der udstykkes fra ejendommene efter den 1. oktober 2015.

Kommentar

Der vil ske en matrikulær ændring, så grænsen for matr. nr. 2C ibid. følger lokalplangrænsen mod Valbyparken.

§ 3. Anvendelse

Stk. 1.

Området fastlægges til helårsboliger. På hver lod må der kun opføres én beboelsesbygning med én bolig, jf. § 5, stk. 2.

Kommentar

Ved helårsboliger forstås, at det er i strid med lokalplanen at anvende boliger til ferieboliger og lignende. Der kan ikke i en lokalplan stilles krav om folkeregistertilmelding, men en folkeregistertilmelding vil normalt opfylde kravet om helårsbeboelse. Eksisterende bebyggelse, der kun anvendes til sommerophold, kan fortsat anvendes hertil. Ved overgang fra sommerophold til helårsbebyggelse, skal der fremsendes ansøgning til Teknik- og Miljøforvaltningen om lovliggørelse

Stk. 2.

De på tegning nr. 2 med skrå skravering viste arealer fastlægges til fællesanlæg i form af fælleshus, rekreative arealer, parkeringsplads, og én mindre dagligvarebutik, med et bruttoareal på højst 100 m².

§ 4. Vej- og stiforhold

Stk. 1.

Mod Tudsemindevej opretholdes den eksisterende vejlinje.

Stk. 2.

Vejadgangen til området foregår via Tudsemindevej. Stierne i området, der er vist med gråtone på tegning nr. 2, kan udlægges som private fællesveje i mindst 4 meters bredde, med minimum 3 m fast belægning.

Stk. 3.

Såfremt der sker udstykning, jf. § 9, skal der etableres 2,5 m hjørneafskæringer ved overkørsler til Tudsemindevej.

§ 5. Bebyggelsens omfang og placering

Stk. 1.

Den i § 9 fastlagte udstykningsplan skal, uanset om udstykningen er effektueret, lægges til grund ved beregning af bebyggelsesprocenten samt placering af bebyggelse.

Stk. 2.

Der må på hver parcel opføres én beboelsesbygning med én bolig.

For parceller på indtil 342 m² skal bygningens etageareal overholde bebyggelsesprocenten 35, og for parceller på mere end 342 m² må etagearealet ikke overstige 120 m².

Uanset, ovenstående kan der på hver lod opføres én beboelsesbygning på mindst 90 m². For det med skrå skravering på tegning nr. 2 viste fællesareal gælder, at der må opføres bebyggelse til fælles formål, inklusiv butik på maks. 100 m², og et samlede etageareal der ikke må overstige 200 m².

Kommentar

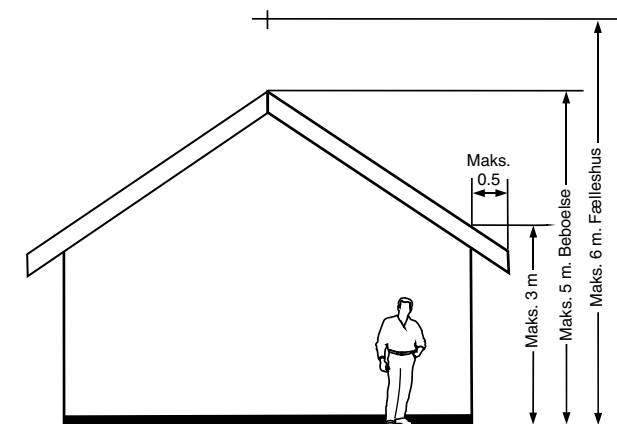
De 90 m² er fastsat ud fra, at alle parceller skal have mulighed for at kunne opføre en beboelsesbygning af en rimelig størrelse under hensyntagen til området og de enkelte parcellers størrelser. Det maksimale etageareal på 120 m² er fastsat på baggrund af ønsket om at bevare området som et åbent havehusområde. Bebyggelsesprocenten beregnes som beboelsesbygningens etageareal i procent af parcellens areal. Udover den tilladte beboelsesbygning kan der etableres en carport, to skure og en overdækket terrasse, jf. stk. 5 og 6.

Stk. 3

Beboelsesbygninger må kun opføres i 1 etage. Bygningernes højde må ikke overstige 5 m, og facadehøjden må ikke overstige 3 m. Facadehøjden måles fra terræn til den linje, der fremkommer ved tagfladens skæring med facadeplaket, som vist på figuren nedenfor. Udhang må maksimalt

være 0,5 m.

Eksisterende bygninger kan forøge højden op til 5,5 m ved renovering i forbindelse med energioptimering. Fællesbygningernes højde må ikke overstige 6 m.



Hushøjde

Stk. 4.

Beboelsesbygninger skal opføres fritliggende. Mod naboskel inden for lokalplanområdet skal beboelsesbygningen holdes i en afstand af mindst 1,2 m mod skel til anden lod. Mod matrikelstel i øvrigt, skal beboelsesbygningen holdes i en afstand af mindst 2,5 m.

Langs de interne adgangsstier fastlægges bebyggelsesregulerende byggelinjer på 2,5 m, som vist på tegning nr. 3 samt på eksempel vist på tegning nr. 4. Fælleshus skal holdes 3 m fra naboskel og 2,5 m fra interne adgangsstier.

Kommentar

Byggelinjerne ud mod de interne færdselsarealer fastlægges for at bevare det grønne præg ved opretholdelse og anlæggelse af forhaver.

Stk. 5.

Udover den i stk. 2 nævnte bebyggelse kan der på hver parcel opføres én carport på maksimalt 17 m² med mindst to åbne sider og 2 skure på i alt 10 m², jf. eksempel vist på tegning nr. 4.

Bygningshøjden på skure må ikke overstige 2,3 m, dog ikke 1,8 m i skel.

Skure kan opføres i naboskel internt i området, men skal holde en afstand fra stier på minimum 2,5 m.

Skure må ikke opføres tættere på beboelsesbygningen end 1,0 m.

Bygningshøjde på carport i skel må ikke overstige 2,3 m.

Stk. 6.

Udover de i stk. 3 nævnte mindre bygninger, kan der opføres en overdækket terrasse på indtil 5 pct. af loddens areal. Terrassen skal have mindst to åbne sider. Terrassen skal holdes i en afstand af mindst 1 m fra naboskel internt i området, og kan uanset stk. 4, opføres 1 m fra stier.

Kommentar

I henhold til Bygningsreglement 2015 (BR10), kap. 5 skal der opnås tilfredsstillende tryghed mod brand og mod brandspredning til andre bygninger på egen og på omliggende grunde.

I henhold til Erhvervs- og Byggestyrelsens Eksempelsamling om brandsikring af byggeri 2012 betragtes enfamiliehuse som sammenbyggede, når de ligger i mindre indbyrdes afstand end 5 m.

Det vil sige, at bygninger, der er sammenbyggede eller ligger i mindre indbyrdes afstand end 5,0 m, skal adskilles med konstruktion mindst som BD-bygningsdel 60.

Læs evt. nærmere i afsnit 7 i Eksempelsamlingen om brandsikring af byggeri 2012, der indeholder en række eksempler på, hvordan bestemmelserne i BR10, kap. 5 kan opfyldes.

§ 6. Bebyggelsens ydre fremtræden

Stk. 1.

Tage skal udformes som fladt tag eller som sadeltag samt heraf afledte former. Andre udformninger der har arkitektonisk kvalitet, kan godkendes, når § 5, stk. 3 overholdes. Ved afledte former forstås skrå tagflader, der kan være forskudte i forhold til hinanden eller danner en pyramide. Der kan suppleres med mindre, arkitektonisk velbegrundede opbygninger f.eks. til lysindtag, som overskrider facadehøjden. Med opbygninger til lysindtag, forstås mindre karnapper eller kviste, der i sin udstrækning ikke vil skygge væsentligt.

Tagmaterialer må ikke fremstå skinnende til gene for omgivelserne og kan beklædes med f.eks. tagpap, tegl, stål, aluminium, skifer, træ, kunststof eller begrønnes med græs eller mos sedum.

Stk. 2.

Bygningernes overflader skal fremstå i naturlige og genanvendelige materialer, såsom træ, metal, kompositmaterialer, eller glas samt materialer med lave miljømæssige gener.

Stk. 3.

Ingen form for erhvervsmæssig skiltning og reklamering må finde sted ud over evt. skiltning til en butik.

Stk. 4.

Facader og tagflader kan, hvor det er solorienteringsmæssigt velbegrundet, udformes med mulighed for at udnytte solenergi. Bæredygtige elementer skal integreres i facadens/tagfladens arkitektur eller udformes som selvstændige arkitektoniske elementer af høj kvalitet.

Kommentar

Solceller og solfangere kan med fordel placeres på syd- og sydvestvendte tagflader og facader.

Begrønning af tagflader forsinker og reducerer regnvandets udledning til kloak, sænker lufttemperaturen om sommeren, reducerer nedbrydningen af tagfladerne

og optager CO₂. Dette hindrer ikke, at der kan etableres solceller på tagfladen eller som halvtag/konstruktion over tagfladen.

§ 7. Ubebyggede arealer og parkering

Stk. 1.

På de enkelte parceller skal det ubebyggede areal, bortset fra parkeringsarealet, jf. stk. 3, anlægges som have. De eksisterende haver skal bevares som grønne arealer med havepræg.

Stk. 2.

De på tegning nr. 2 viste fællesarealer skal anlægges med grønt præg.

Kommentar

Bestemmelserne om grønne haver og anlæg med grønt præg skal bl.a. sikre, at områdets særlige karakter af åbent havehusområde bevares.

Stk. 3.

Parkering anlægges både som fællesparkering på arealet, der er markeret med P på tegning nr. 2, og på de enkelte lodder. Areal til parkering på de enkelte lodder må ikke overstige 20 m². Det fælles parkeringsareal skal anlægges med træbeplantning.

Parkering på stier er ikke tilladt.

Stk. 4.

Haver mod vej/stier og yderskel mod parken skal afgrænses med levende/grønne hegn, med en maksimal højde på 1,80 m.

Stakit eller hegn på grunden eller i skel mellem lodder, må have en maksimal højde på 1,80 m. I skel mod Tudsemindevej kan der opføres plankeværk med en maksimal højde på 1,80 m. Bestemmelsen gælder ikke for indkørsler, eller hvor skure er opført i skel. Det levende hegn kan suppleres med trådhegn.

§ 8. Støj og anden forurening

Stk. 1. Støj fra trafik

Bebyggelse og ubebyggede arealer, herunder primære opholdsarealer, skal placeres, udføres og indrettes således, at beboere i og brugere af lokalområdet i nødvendigt omfang skærmes mod støj, vibrationer og anden forurening fra vej- og jernbanetrafik, jf. dog § 5, stk. 2.

Støjniveauer må ikke overskride de nedenfor angivne værdier målt i Lden (dB).

- Støjniveau på udendørs opholdsarealer i forbindelse med boliger: 58
- Støjniveau på boligfacader: 68
- Indendørs støjniveau i boligers opholdsrum med delvist åbne vinduer (0,35 m²): 46
- Indendørs støjniveau i boligers opholdsrum med lukkede vinduer: 33
- Indendørs støjniveau i lokaler til administration, liberale erhverv og lignende med lukkede vinduer: 38

Kommentar

Der henvises endvidere til Miljøstyrelsens vejledning nr. 4/2007 "Støj fra veje", samt Miljøstyrelsens vejledning nr. 1/1997 "Støj og vibrationer fra jernbaner" med tillæg af juli 2007.

§ 9. Matrikulære forhold

Stk. 1.

Udstykning må kun finde sted i overensstemmelse med den på tegning nr. 1 viste udstykningsplan. Såfremt udstykning ikke finder sted, fastlægges den viste udstykningsplan som lodinddelingsplan.

Kommentar

Ifølge Byggelovens § 10A skal hver boligenhed på en ejendom, hvor der opføres mere end et énfamiliehus til helårsbeboelse, opføres og anbringes således, at hver boligenhed med tilhørende grundareal kan udstykkes til en selvstændig ejendom med lovlig vejadgang. Det er ikke et krav, at der skal ske en udstykning i området, men muligheden skal være til stede. Den viste udstykningsplan er identisk med den eksisterende inddeling i parceller.

Stk. 2.

Uanset stk. 1 kan Teknik- og Miljøforvaltningen godkende, at der sker sammenlægning af parceller. Der kan ske justering mellem de enkelte lodder, men de enkelte lodder må ikke udgøre mere end 650 m², og der må ikke fremkomme nye parceller mindre end 350 m².

Kommentar

Bestemmelsen indebærer, at sammenlægning af parceller forudsætter dispensation fra lokalplanen.

§ 10. Retsvirkninger

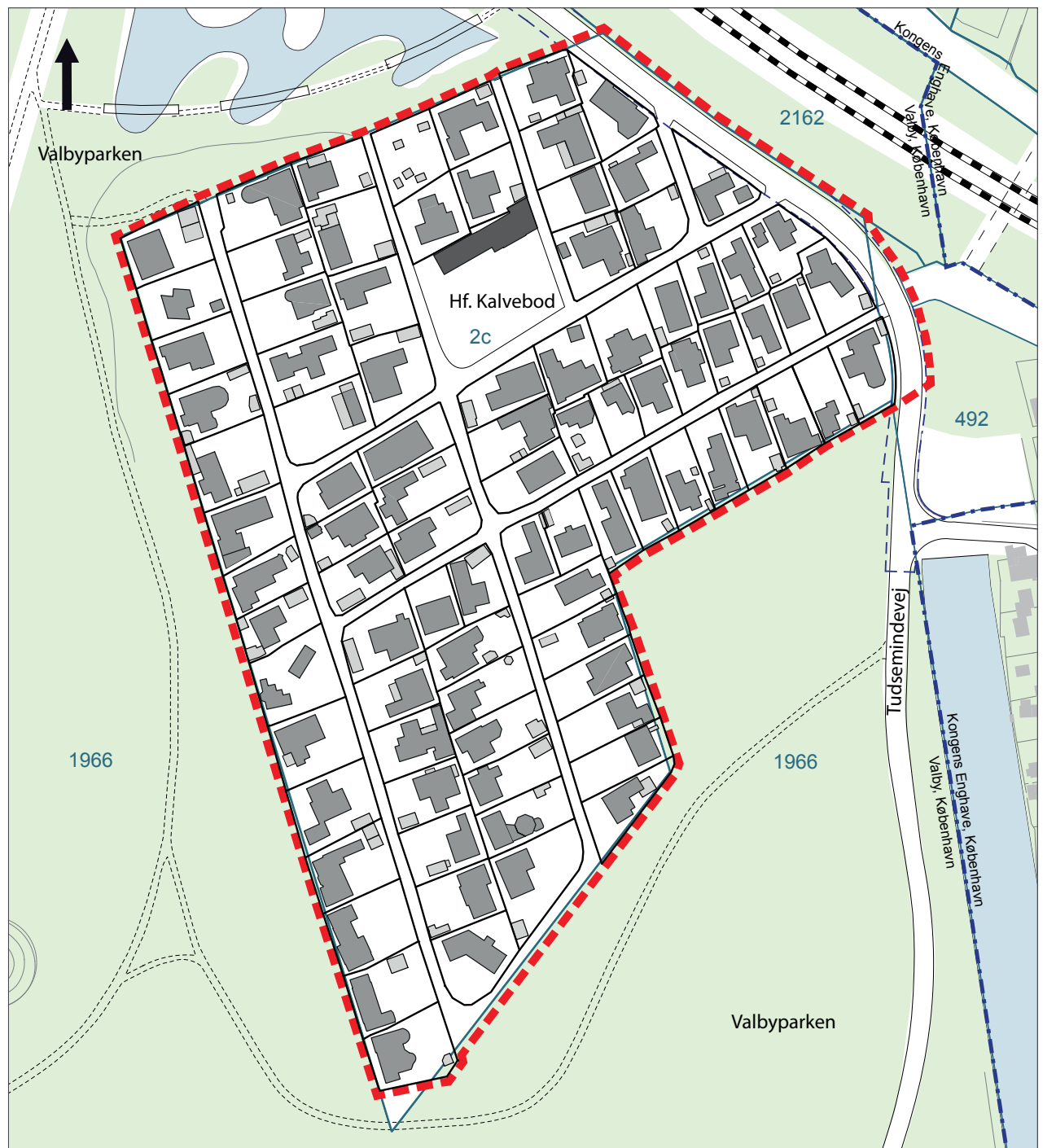
I henhold til planlovens § 18 må der ikke retligt eller faktisk etableres forhold i strid med lokalplanens bestemmelser. Lokalplanen hindrer ikke, at den eksisterende bebyggelse og dennes anvendelse kan opretholdes, hvis såvel bebyggelse som anvendelse ikke strider mod de i givne byggetilladelser tagne forbehold og i øvrigt er lovlig.

Kommentarer af generel karakter

- a) På tidspunktet for planens tilvejebringelse er seneste udgave af planloven trykt som lovbekendtgørelse nr. 1529 af 23. november 2015 med senere ændringer.
- b) Teknik- og Miljøforvaltningen i Københavns Kommune har påtaleret for overtrædelse af bestemmelser i lokalplanen.
Ændringer på en ejendom kræver ikke i alle tilfælde byggetilladelse. Det er derfor vigtigt at sikre sig, at påtænkte ændringer er i overensstemmelse med lokalplanen, inden de sættes i gang.
Kontakt derfor Teknik- og Miljøforvaltningen ved alle ændringer.
- c) I henhold til planlovens § 19, stk. 1, kan der dispenseres

fra bestemmelser i en lokalplan, hvis dispensationen ikke er i strid med principperne i planen.
Dispensation meddeles af Teknik- og Miljøudvalget i Københavns Kommune.

Tegning nr. 1 – Lokalplanområde



- ■ ■ Lokalplanens afgrænsning
- Matrikelskel
- - - Ejerlavsgørse
- Fælleshus
- Havehuse
- Skure m.m.



Tegning nr. 2 – Vejforhold

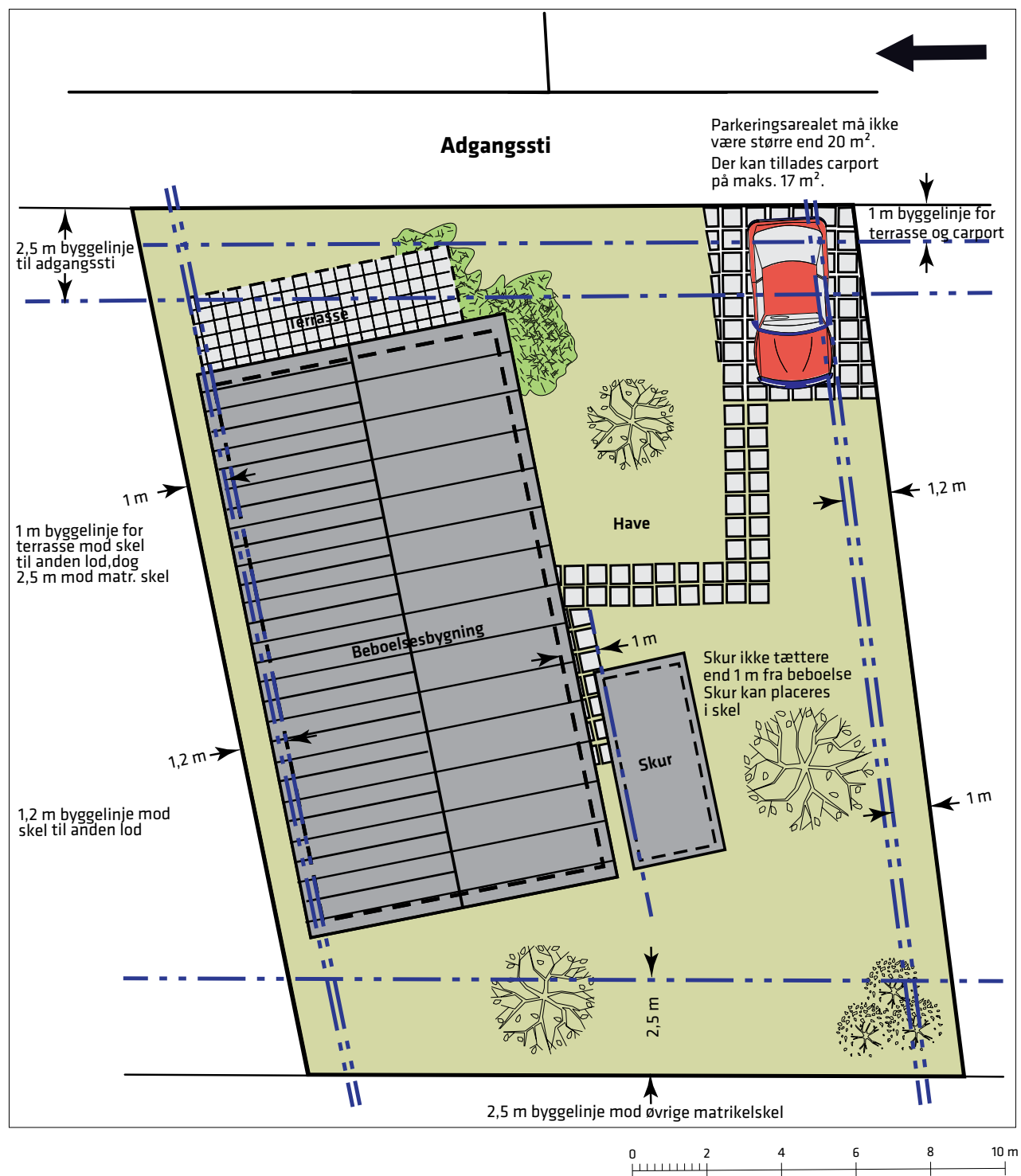


Tegning nr. 3 – Bebyggelsesplan



- ■ ■ Lokalplanens afgrænsning - - - - - Bebyggelsesregulerende byggelinje
— Matrikelskel

Tegning nr. 4 – Bebyggelsens placering på grund



Hvad er en lokalplan

Lokalplan

En lokalplan er en detaljeret plan, der bestemmer, hvad der kan ske i et område.

Planen kan indeholde bestemmelser om anvendelse, vejforhold, bebyggelsens omfang, placering og udformning, eventuelt bevaring af bebyggelse, friarealer og parkering m.v.

Kommunen har ret og ofte pligt til at udarbejde en lokalplan. Kommunen skal således ifølge planloven tilvejebringe en lokalplan, inden der eksempelvis kan gennemføres større bygge- og anlægsarbejder. Lokalplanen kan ændres eller suppleres med en ny lokalplan – eventuelt i form af et lokalplantillæg.

Lokalplaner skal sikre en sammenhæng i den kommunale planlægning samt borgernes indsigt og indflydelse i planlægningen. Lokalplanforslaget skal derfor offentliggøres således, at alle interesserede har mulighed for at tage stilling og komme med bemærkninger, inden Borgerrepræsentationen vedtager den endelige plan.

Lokalplanforslagets retsvirkninger

Ejendomme, der er omfattet af lokalplanforslaget, må ikke ændres, bebygges eller ændre anvendelse i perioden, fra lokalplanforslaget er offentliggjort, til den endelige lokalplan er vedtaget og bekendtgjort. Forbuddet gælder højst ét år.

Når fristen for at komme med bemærkninger til lokalplanforslaget er udløbet, og ingen statslig myndighed har modsat sig, at lokalplanen vedtages endeligt, kan kommunen tillade ejendommene bebygget eller anvendt, som beskrevet i lokalplanforslaget. En sådan tilladelse forudsætter, at det, der gives tilladelse til, er i overensstemmelse med kommuneplanen og ikke kræver lokalplan.

Lokalplanens endelige retsvirkninger

Når Borgerrepræsentationen har vedtaget den endelige lokalplan, og den er bekendtgjort, må der ikke foretages ændringer på de ejendomme, der er omfattet af planen, i strid med lokalplanens bestemmelser. Den eksisterende lovlige bebyggelse kan blive liggende og anvendelsen fortsætte som hidtil. Lokalplanens bestemmelser vil kun gælde, hvis ejeren ønsker gennemført ændringer på ejendommen.

Mindretalsudtalelser

Praktiske oplysninger

Høringsperiode

Københavns Borgerrepræsentation har den xx. xxxxxxxx 2016 besluttet at offentliggøre et forslag til lokalplan Hf. Kalvebod.

Høringsperioden løber fra den xx. xxxxxxxx til den xx. xxxxxxxx 2016x

Enhver har ret til at komme med høringssvar til planforslaget.

Alle skriftlige høringssvar om forslaget vil indgå i den videre behandling.

Offentlig høring

På Københavns Kommunes høringsportal www.blivhoert.kk.dk/lokalplaner har du mulighed for at se forslaget og indsende et høringssvar.

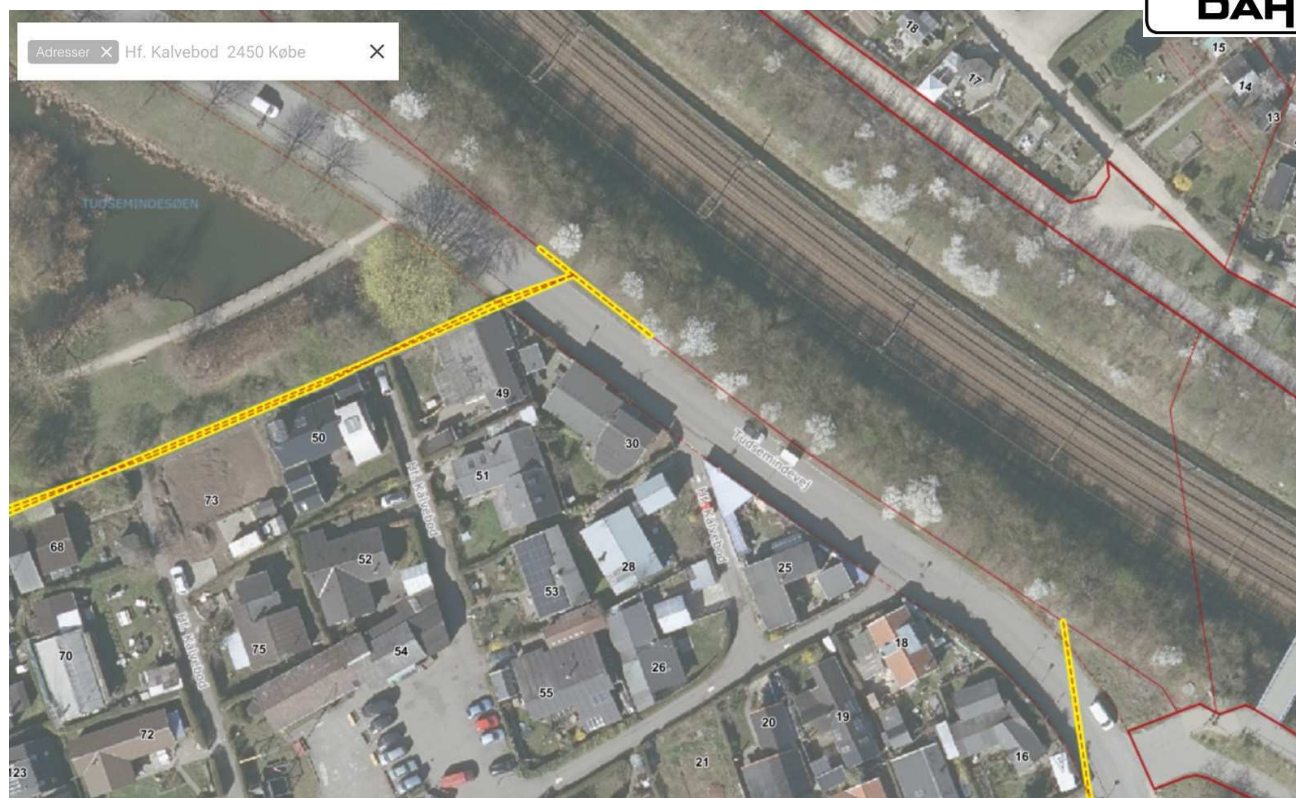
Du kan endvidere sende dine bemærkninger til:

Teknik- og Miljøforvaltningen
Byens Udvikling
Postboks 348
1503 København V

Sidste frist for indlevering af høringssvar er den xx. xxxxxxxx 2016



KØBENHAVNS KOMMUNE
Teknik- og Miljøforvaltningen



Hf. Kalvebod, Januar 2021

Københavns Kommune

Indsendt via høringsportal

HØRING OM AFGRÆNSNING AF MILJØKONSEKVENSRAPPORT FOR VALBY SKYBRUDSTUNNEL

Som advokat for Haveforeningen Kalvebod, cvr. 33942397, ("HF Kalvebod") fremsendes hermed følgende høringsbemærkninger vedrørende afgrænsning af miljøkonsekvensrapport for Valby skybrudstunnel.

HF Kalvebod er som udgangspunkt positivt indstillet over for projektets motiver, der ifølge høringsmateriale er at sikre borgere i oplandet Valby og Frederiksberg Vest mod skybrud samt reducere antallet af overløb til vandmiljøet. Det er dog HF Kalvebods synspunkt, at projektet i dets nuværende form kan give anledning til væsentlige gener for HF Kalvebods medlemmer. Dette uddybes nedenfor.

Haveforeningen Kalvebod

HF Kalvebod er en haveforening bestående af 90 haver.

Hovedparten af haverne har siden foreningens grundlæggelse i 1920 været anvendt til helårsbeboelse. I dag anvendes alle haverne til helårsbeboelse for cirka 200 mennesker. For at sikre en miljømæssig standard svarende til helårsboliger blev HF Kalvebod kloakeret i 1997. HF Kalvebod adskiller sig derved fra andre haveforeninger, der sædvanligvis ikke er kloakeret i København.

HF Kalvebod er beliggende i et hjørne af Valbyparken i Sydhavnen. Arealet har tidligere været anvendt til losseplads, hvilket medfører, at jorden under HF Kalvebod er af en særlig porøs beskaffenhed.

HF Kalvebods område (matr.nr. 2c Valby København) er fredet som en del af fredningen af Valbyparken af 3. marts 1966. Fredningen forpligter Københavns Kommune til at bevare fredningsområdet som et rekreativt grønt område og drive det som park. Den 25. juni 2019 traf Fredningsnævnet for København ved kendelse afgørelse om tillæg til den oprindelige fredningskendelse med henblik på at lovliggøre den faktiske anvendelse til helårsbeboelse i HF Kalvebod. Kendelsen vedlægges som **bilag 1**. Af kendelsens fredningsbestemmelse fremgår:

"Matr.nr. 2c Valby kan anvendes til helårsbeboelse. Bebyggelsen på arealet må maksimalt have en højde på 7,5 meter over terræn og skal have karakter af haveboligbebyggelse. Bebyggelsen af havelodderne kan reguleres med en lokalplan. Ophører den nuværende brug af arealet, omfattes arealet af deklarationens øvrige bestemmelser."

Københavns Kommune er i gang med at udarbejde en lokalplan for HF Kalvebod, der lovliggør områdets anvendelse til helårsboliger for at bringe plangrundlaget i overensstemmelse med den gennem mere end en menneskealder faktiske anvendelse. Udkast til lokalplan vedlægges som **bilag 2**.

Nærværende høringssvar skal ses i lyset af ovenstående anvendelse som helårsbolig og fredningen af området.

Høringsbemærkninger

Anlæggets placering i forhold til HF Kalvebod

Som projektet på nuværende tidspunkt er udformet, skal tunneltracen føres under HF Kalvebods område. Parkeringspladsen øst for HF Kalvebod skal indrettes til byggeplads, hvor der skal etableres en skakt, således vand fra gåsebækkloakken kan opsamles og føres ned i skybrudstunnelen. Det er uafklaret, om skakten skal opføres som en modtagerskakt, hvortil der tunneleres, eller som en mellemskakt, som tunnelboremaskinen skal køre gennem.

Såfremt den nuværende placering af tunneltracen og byggepladsen fastholdes, vil der opstå væsentlige gener for HF Kalvebods medlemmer. HF Kalvebod henstiller derfor allerede nu til, at HOFOR og Frederiksberg Forsyning planlægger for, at tunneltracen og byggepladsen placeres et andet sted. I første række foreslår HF Kalvebod, at tunneltracen placeres et sted, så helårsbeboelse ikke kan generes af anlægget. HOFOR og Frederiksberg Forsyning bør undersøge mulighederne herfor og begrunde, såfremt det ikke findes muligt.

HF Kalvebod henviser herefter til, at ledningsanlæg sædvanligvis placeres tæt på vejarealer, således private ejendomsjere forvoldes mindst mulig gene og adgangen til tilsyn og vedligeholdelse er lettest muligt for ledningsejer. I anden række foreslås det derfor, at tunneltracen parallelforskydes mod nordøst, således tunneltracen anlægges langs jernbanen. På den måde kan nogle af generne ved anlægget forhåbentligt undgås, hvilket HOFOR og Frederiksberg Forsyning bør undersøge.

Det fremgår af afgrænsningsnotatets punkt 3.1.4, at HOFOR og Frederiksberg Forsyning har undersøgt andre placeringer af byggepladsen end øst for HF Kalvebods brugsgrense. Det er HF Kalvebods synspunkt, at alternative placeringer til byggepladsen bør overvejes på ny af hensyn til de ulemper, som byggepladsens placering kan påføre HF Kalvebods medlemmer i en årrække. HOFOR og Frederiksberg Forsyning bør undersøge, om skakten kan opføres længere væk fra helårsbeboelse. Herunder bør virksomhederne foretage en teknisk undersøgelse af, om Gåsebækkloakken kan tilkobles skybrudstunnelen på anden vis. Subsidiært er det HF Kalvebods opfattelse, at skakten på byggepladsen bør opføres, så den medfører mindst mulige gener for HF Kalvebods medlemmer. Hvis en mellemskakt medfører mindre gener for de omboende end en modtagerskakt, bør denne løsning foretrækkes og omvendt.

Det bemærkes i øvrigt, at anlægget af Kalvebod strand blev foretaget i flere etaper for at tilgodese dyrelivet i området, herunder særligt fuglelivet. HF Kalvebod stiller sig derfor uforstående overfor, at projektet, der er beliggende tæt på Kalvebod Strand, kan tillades med en anlægsperiode på op til 50 måneder. Dette taler for, at tunneltracen og byggepladsen bør henvises til en anden placering.

Konsekvenserne af, at den nuværende placering af tunneltracen og byggepladsen fastholdes, uddybes nedenfor.

Trafiksikkerhed

HF Kalvebod finder, at miljøkonsekvensrapporten skal indeholde en undersøgelse af, om og i givet fald i hvilket omfang projektet medfører trafikale konsekvenser for HF Kalvebods medlemmer.

Som nævnt ovenfor skal der, som projektet på nuværende tidspunkt er udformet, etableres en byggeplads på arealet øst for HF Kalvebod. Byggepladsen beskrives under punkt 3.1.4 i afgrænsningsnotatet samt i tabellen på side 30 under beskrivelsen "Areal til byggeplads". HF Kalvebod finder det beklageligt, at byggepladsen alene beskrives med afsæt i HF Musikbyen, da byggepladsen med dens placering mellem haveforeningerne også vil medføre væsentlige gener for beboerne i HF Kalvebod.

Byggepladsens indretning nødvendiggør, at parkeringsarealet mellem HF Kalvebod og HF Musikbyen nedlægges. Parkeringsarealet anvendes ikke kun af HF Musikbyen, men anvendes også af beboere og besøgende til HF Kalvebod samt af besøgende til Valbyparken. Når alle parkeringspladserne er optaget, parkerer områdets beboere og besøgende langs Tudsemindevej. Nedlægges parkeringsarealet vil det medføre, at områdets beboere og besøgende vil anvende Tudsemindevej til parkering i et større omfang end hidtil. Det medfører desuden en u hensigtsmæssig kørsel af "cirkulerende" bilister, der leder efter en parkeringsplads.

Tudsemindevej er den eneste adgangsvej til HF Kalvebod. Vejen er forholdsvis smal og uden cykelsti, idet der henvises til vedlagte kort (**bilag 3**). Medlemmerne af HF Kalvebod anvender deres huse til helårsbeboelse. Beboerne i HF Kalvebod anvender derfor dagligt og året rundt Tudsemindevej til fods og på cykel i forbindelse med transport til og fra institutioner, skoler og arbejdspladser. Tudsemindevej anvendes også af de mange brugere til Valbyparken og Kalvebod Strand. For enden af Tudsemindevej ligger desuden Københavns Kommunes afdeling for vej og park, der står for drift og vedligeholdelse af bl.a. veje og parker i København. Disse anvender også Tudsemindevej som adgangsvej og bidrager med deres tunge køretøjer til, at Tudsemindevej er en travl indfaldsvej til området omkring Valbyparken.

Det er HF Kalvebods synspunkt, at trafik og parkering på Tudsemindevej allerede i dag udgør et trafikalt problem. Problemet forværres væsentligt, hvis Tudsemindevej skal anvendes som adgangsvej til byggepladsen, da Tudsemindevej herved både bliver parkeringsplads for områdets brugere, adgangsvej til HF Kalvebod og adgangsvej for tung trafik til og fra byggepladsen. Konsekvensen er, at risikoen for potentielle sammenstød mellem bløde og tunge trafikanter øges til et uacceptabelt niveau. Særligt for områdets børnefamilier kan det få fatale helbredsmæssige konsekvenser. Derudover vil renovations- og redningskøretøjer få svært ved at komme frem til HF Kalvebod og de brugere af området, som måtte få brug for akut hjælp. Dette gælder tillige Københavns Kommunes afdeling for vej og park, der hører hjemme for enden af Tudsemindevej.

På denne baggrund er det HF Kalvebods synspunkt, at adgangsvejen til byggepladsen bør ændres, såfremt byggepladsens placering fastholdes i projektet. Mere præcist foreslår HF Kalvebod, at trafikken flyttes væk fra Tudsemindevej, så adgangsvejen fortsat kan anvendes trygt af områdets brugere, herunder børnefamilierne, samt af renovations- og udrykningskøretøjer.

Også for beboerne i Sydhavnen generelt vil anvendelsen af Tudsemindevej som adgangsvej til byggepladsen være til stor gene. Metrobyggeriet på Mozarts Plads, som tidligst er færdigt i 2024, indebærer i forvejen kraftige trafikomlægning i bydelen. Busser og renovations- og redningskøretøjer er nødsaget til at manøvrere på ganske smalle veje gennem Sydhavnen. Trafikalt er bydelen således i dag tungt belastet. Yderligere trafikal belastning af området bør derfor undgås i videst muligt omfang, da Tudsemindevej fungerer som indfaldsvej til områdets mange institutioner og skoler mv.

HF Kalvebod er klar over, at cyklister f.eks. til og fra Amager kan opleve gener, hvis adgangsvejen ændres til en alternativ rute frem for Tudsemindevej. Det er dog HF Kalvebods synspunkt, at en alternativ rute overordnet set er den mest hensigtsmæssige løsning både for områdets beboere og Sydhavnen som helhed. HOFOR og Frederiksberg Forsyning bør undersøge mulighederne for, at der kan anlægges en ny separat cykelsti på den rute, der i sidste ende skal føre til byggepladsen.

Adgang til byggepladsen via en alternativ rute vil desuden hindre, at HF Kalvebods medlemmer, der anvender deres boliger året rundt, belastes af støj fra tung trafik fra Tudsemindevej. Dette omtales nedenfor.

Trafikstøj

HF Kalvebod henstiller til, at miljøkonsekvensrapporten skal indeholde en undersøgelse af, om og i givet fald i hvilket omfang projektet kan medføre trafikstøj til ulempe for HF Kalvebods medlemmer.

Som anført ovenfor er det på nuværende tidspunkt planlagt, at trafik til og fra byggepladsen skal foregå via Tudsemindevej, der grænser op til HF Kalvebods brugsgrense. Haverne, der er beliggende ud mod Tudsemindevej, oplever i forvejen store gener fra trafikken på Tudsemindevej. Dette skyldes, at husene i HF Kalvebod ofte er opført i træ, og at ikke alle husene opfylder nutidige krav i bygningsreglementet til boliger, hvilket gør husene meget eksponerede for støjpåvirkning. HF Kalvebods medlemmer frygter, at yderligere trafikbelastning på Tudsemindevej kun vil forværre disse støjgener.

Den kumulative effekt af trafikstøj bør derfor beregnes. Hvis trafikstøjen overstiger, hvad der er rimeligt for HF Kalvebods medlemmer, bør der laves støjdæmpende foranstaltninger samt undersøges som led i miljøkonsekvensrapporten, hvilke alternative ruter til byggepladsen, der kan etableres.

Anlægsstøj

HF Kalvebod finder, at miljøkonsekvensrapporten skal indeholde en undersøgelse af, om og i givet fald i hvilket omfang projektet kan medføre anlægstøj til ulempe for HF Kalvebods medlemmer.

I afgrænsningsnotatet, side 23, henvises der til Natur- og Miljøklagenævnets afgørelser i NMK-10-00774 og NMK-10-00778 vedrørende støj fra en metrobyggeplads ved Marmorkirken i København, samt uddrag af nævnets begrundelse, hvoraf fremgår, at *"man som udgangspunkt for bygge- og anlægsvirksomhed i almindelig må acceptere en støjbelastning ved nærmeste nabo på maksimalt 70 dB(A) i dagperioden og 40 dB(A) i aften- og natteperioden"*.

Det bemærkes, at anlægsperioden i sagerne varede 4 måneder, mens anlægsperioden i denne sag forventes at have en varighed på op til 50 måneder, jf. afgrænsningsnotatet, side 11. Det fremgår desuden af nævnets begrundelse i sagerne, hvilket ikke fremgår af afgrænsningsnotatet, at *"der ikke på lokalt plan er udstedt forskrifter, som regulerer byggeriet"*.

Den 15. december 2016 vedtog Københavns Borgerrepræsentation "Bygge- og anlægfskrift i København". Forskriften er udarbejdet i henhold til § 20 i bekendtgørelse nr. 467/2016 om miljøregulering af visse aktiviteter. Forskriften gælder alle midlertidige bygge- og anlægsprojekter.

Det fremgår af forskriftens § 3, at de i bilag A fastsatte grænseværdier for støj skal overholdes. Dette gælder dog ikke særligt støjende aktiviteter, som er omfattet af bestemmelserne om begrænsede arbejdstider. Af bilag A fremgår følgende grænseværdier for støj målt *indendørs i beboelsesrum*:

Tidsrum	Grænseværdier målt indendørs for beboelsesrum
Hverdage mandag til fredag kl. 07:00-19:00 samt lørdage fra kl. 08:00-17:00	55 dB(A)
Natten ml. 22:00-7:00	40 dB(A)
Uden for disse tidsrum	25 dB(A)

Det er HF Kalvebods synspunkt, at de i afgrænsningsnotatet nævnte støjgrænser på henholdsvis 70 dB(A) og 40dB(A) ikke er sundhedsmæssigt acceptabelt for HF Kalvebods medlemmer, der anvender deres boliger til helårsbeboelse. Støjgrænserne bør derimod fastsættes i henhold til Københavns Kommunes forskrift for midlertidige bygge- og anlægsarbejder, hvis ikke endnu lavere, henset til karakteren af området som fredet og kvaliteten af nogle af boligerne i området.

Behovet for et lavt støjniveau skal bl.a. ses i lyset af de mange lønmodtagere, der som følge af COVID-19 er nødsaget til at arbejde fra hjemmet, og som derfor har brug for arbejdsro. Derudover bor der en del pensionister i HF Kalvebod, som tilsvarende også vil opleve støjgener store dele af døgnet. Som nævnt ovenfor er husene i HF Kalvebod typisk opført i træ, hvilket gør husene meget følsomme overfor støj. Det bør derfor undersøges, hvordan støjniveauet kan sænkes, herunder ved brug af støjafværgende foranstaltninger. Dette kan f.eks. være støjdæmpning på anlæg, ændring af metodevalg eller nedsættelse af arbejdstid.

HF Kalvebod finder det beklageligt, at HOFOR og Frederiksberg Forsyning i henhold til afgrænsningsnotatet lægger op til, at der skal tunneleres hele døgnet, og at der kan foretages støjende og støvende bygge- og anlægsarbejder alle ugens dage på nær om søndagen. Anlægsperioden forventes som nævnt at vare over 4 år. Generne kan derfor ikke anses som kortvarige. En minimering af støjgener skal derfor sikres, herunder både i relation til støjens niveau og det tidsrum, hvor støjgenerne pågår.

Husene i HF Kalvebod bør desuden monteres med støjmålere i anlægsperioden, således det sikres, at beboerne i HF Kalvebod ikke udsættes for støjgener, der overstiger, hvad der er rimeligt.

Vibrationer og rystelser

HF Kalvebod er af den opfattelse, at miljøkonsekvensrapporten skal indeholde en undersøgelse af, om og i givet fald i hvilket omfang projektet kan medføre vibrationer og rystelser til ulempe for HF Kalvebods medlemmer.

Som nævnt ovenfor har arealet, som HF Kalvebod har brugsret til, tidligere været anvendt til losseplads. Jorden under HF Kalvebod er derfor særlig porøs. Den intakte jord under HF Kalvebod ligger i en dybde på cirka 4-4,5 meter. De fleste huse i HF Kalvebod er opført på løse sokkelsten. Ved opførelse af nybyggeri skal der piloteres til minimum 4 meters dybde for, at fundamentet har den tilstrækkelige styrke og stabilitet. HOFOR og Frederiksberg Forsyning opfordres derfor til at foretage geotekniske undersøgelser af undergrunden under HF Kalvebod, inden anlægsprojektet igangsættes.

Det er HF Kalvebods synspunkt, at der er en nærliggende risiko for, at husene i HF Kalvebod lider skade som følge af vibrationer og rystelser i anlægsfasen. Dertil følger "komfortvibrationer", der ligeledes kan være til stor ulempe for beboerne i HF Kalvebod, og som derfor i videst muligt omfang bør undgås.

HF Kalvebod finder, at det skal undersøges, hvordan gener fra vibrationer og rystelser undgås, da der i modsat fald kan påføres uoprettelig skade på boligerne, der tilhører HF Kalvebods medlemmer. HOFOR og Frederiksberg Forsyning bør desuden dokumentere, at anlægget af tunneltracen mv. ikke påfører HF Kalvebods medlemmer økonomisk skade.

Det fremgår af afgrænsningsnotatet, side 24, at kortlægningen af bygninger, der potentielt udsættes for vibrationspåvirkning, foretages på grundlag af "*orthofotos, oplysninger fra OIS/BBR-registeret samt gade-fotos*". Det er HF Kalvebods synspunkt, at denne fremgangsmåde ikke er tilstrækkeligt til at fastslå, hvilke huse der risikerer at blive påført vibrationsskader, herunder sætningsskader.

Der bør derimod foretages en individuel registrering af hver enkel bygnings beskaftenhed, hvor også jordbundsforhold inddrages. Der bør ikke tages afsæt i OIS/BBR, da de faktiske oplysninger ikke altid er noteret korrekt i databaserne. Den individuelle registrering bør foretages inden anlægsprojektets opstart, således skader opstået i anlægsfasen kan dokumenteres. Undersøgelserne bør foretages ved inddragelse af HF Kalvebods medlemmer og ved fysiske besigtigelser af hver enkelt bygning, da bebyggelsesmateriale og fundament kan afvige fra bygning til bygning.

Der bør desuden opsættes vibrationsmålere på de huse, der potentielt kan blive påvirket i anlægsfasen, således det sikres, at gældende krav mv. overholdes. Vurdering af vibrationer bør ikke alene foretages på baggrund af målinger fra tilsvarende anlægsarbejder, som det fremgår af høringsfolderen, side 6. Vurderingen bør derimod tage afsæt netop i de karakteristika, der kendetegner projektområdet. Særligt det porøse fundament under HF Kalvebod, der skyldes områdets tidligere anvendelse som losseplads, bekræfter, at konkrete vibrationsmålinger er nødvendige i anlægsfasen.

Grundvandssænkning

Det er øvrigt HF Kalvebods synspunkt, at HOFOR og Frederiksberg Forsyning bør undersøge, om og i givet fald i hvilket omfang projektet kan medføre grundvandssænkninger eller ændringer i afvandsingsforholdene i området, da dette kan være til væsentlig gene for HF Kalvebods medlemmer, herunder i form af revnedannelser i husene - særligt de huse, som er dårligt funderet.

Dette bekræfter behovet for, at bygningernes stand skal registreres forud for anlægsopstart som omtalt ovenfor.

Luftforurening

HF Kalvebod vurderer, at miljøkonsekvensrapporten skal indeholde en undersøgelse af, om og i givet fald i hvilket omfang projektet kan medføre luftforurening til ulempe for HF Kalvebods medlemmer.

Som nævnt ovenfor indebærer projektet, at der skal opføres en skakt, således vand fra Gåsebækkloakken kan opsamles og føres ned i skybrudstunnelen. Som projektet er udformet på nuværende tidspunkt, skal skakten opføres få meter fra HF Kalvebods brugsgrænse. HF Kalvebods medlemmer frygter, at der kan ske afdampning af kloakvand i forbindelse med, at kloakvandet skal føres ned i skybrudstunnelen.

Det er derfor HF Kalvebods synspunkt, at sundhedsfaren ved afdampning af kloakvand bør undersøges. Dette gælder også i forhold til eventuelle lugtgener, der kan opstå i anlægsperioden.

HOFOR og Frederiksberg Forsyning bør i øvrigt sikre, at forsyningen til HF Kalvebod kan opretholdes i forbindelse med projektet, herunder både kloakeringsforhold og vandforsyning mv.

Jordforurening

HF Kalvebod finder, at miljøkonsekvensrapporten skal indeholde en undersøgelse af, hvordan jordforureningen i området skal behandles. Som nævnt flere gange har arealet, som HF Kalvebod har brugsret til, tidligere været anvendt til losseplads. Dette gælder også arealet under Valbyparken. Området er derfor også kortlagt på vidensniveau 2 (V2), hvorved der foreligger dokumentation for, at området er forurenet.

Det er HF Kalvebods synspunkt, at der skal foretages tekniske undersøgelser samt jordprøver af den jord, der opgraves, således det kan fastslås, hvad jorden indeholder og dermed hvor forurenet jorden er. Derudover skal det undersøges, hvordan håndteringen af den forurenende jord kan gennemføres sundhedsmæssigt forsvarligt for de omboende, herunder HF Kalvebods medlemmer. Det kan ikke accepteres, hvis den forurenende jord f.eks. om sommeren, når det er tørt, kan bevirke støvforurening, der er giftigt eller udgør en sundhedsmæssig fare.

Hvis det ikke kan afvises, at der kan forekomme afdampning fra den forurenede jord eller støvpåvirkning, bør afværgeforanstaltninger for at forhindre dette klarlægges. Endelig bør miljøkonsekvensrapporten indeholde en undersøgelse af, hvordan den opgravede forurenede jord behandles, hvilket forudsætter jordprøver mv., således det sikres, at eventuel jorddeponering foretages efter gældende forskrifter.

Miljøkonsekvensrapporten skal også tage stilling til, at den forurenede jord skal bortskaffes og erstattes af ren jord i stedet for at blive genindbygget. Midlertidig oplagring på pladsen skal ske i lukkede containere.

Lysgener

Det fremgår af afgrænsningsnotatet, side 5, at der ikke er potentielle væsentlige miljøpåvirkninger forbundet med bl.a. lysforhold. Det fremgår imidlertid også af afgrænsningsnotatet, at de støjende og støvende bygge- og anlægsarbejder skal foregå i hverdage mellem kl. 07:00 og 19:00 og lørdage mellem kl. 08:00 og 17:00. Da anlægsperioden varer mere end 4 år, kan det ikke undgås, at bygge- og anlægsarbejder på byggepladsen foregår i de mørke timer af døgnet.

HF Kalvebod stiller sig derfor uforstående over for, at projektet ikke kan påføre lysgener for HF Kalvebods medlemmer, hvis boliger, der anvendes til helårsbeboelse, er beliggende ganske tæt på byggepladsen. I dag er området omkring HF Kalvebod ikke udstyret med gadebelysning eller lignende. Byggelys i anlægsperioden kan derfor opleves som en markant ændring af det bestående lysniveau. Det kan ikke uden videre afvises, at belysning af byggepladsen, adgangsveje mv. ikke kan medføre væsentlige miljøpåvirkninger.

HF Kalvebod finder derfor, at miljøkonsekvensrapporten skal indeholde en undersøgelse af, om og i givet fald i hvilket omfang projektet medfører lysgener for HF Kalvebods medlemmer. Det bør tillige undersøges, hvordan lyspåvirkninger kan minimeres. Derudover bør der opsættes lysmålere i anlægsperioden, således det sikres, at lyspåvirkningen ikke overstiger, hvad der er rimeligt for HF Kalvebods medlemmer.

Vandmiljøet

Miljøkonsekvensrapporten skal indeholde en undersøgelse af, om og i givet fald i hvilket omfang projektet kan have en negativ miljømæssig indvirkning på vandmiljøet.

Projektet skal forhindre skybrudsvand i at oversvømme Valby og Frederiksberg. Det fremgår af afgrænsningsnotatet, at vandet fra skybrudstunnelen skal udledes til Kalveboderne via Enghave Kanal.

Enghave Kanal indgår i Vandområdeplanerne for 2015-2021 som et kystvandområde under Køge Bugt. Ved opslag på MiljøGIS kan det konstateres, at kystvandområdet er i en "moderat økologisk tilstand", mens miljømålet er fastsat til "god økologisk tilstand". Kystvandområdet opfylder således på nuværende tidspunkt ikke det fastsatte miljømål, som skal opfyldes i henhold til EU's vandrammedirektiv.

MATERIALE:

bilag 1 - fredningskendelse af 25. juni 2019 19446725 1.pdf

bilag 2 - udkast til lokalplan 19446763 1.pdf

bilag 3 - kort over tudsemindevej 19446729 1.pdf

hoeringsbrev af 25. januar 2021.pdf

DAHL

HF Kalvebod vurderer, at det som led i udarbejdelsen af miljøkonsekvensvurderingen skal undersøges, om projektet er i overensstemmelse med målsætningen for vandområdet og det generelle forbud mod at forøge forringelse af tilstanden i et vandområde.

Oversvømmelse mv.

Miljøkonsekvensrapporten skal indeholde en undersøgelse af, om og i hvilket omfang projektet kan medføre forhøjet vandstand i Kalveboderne med den virkning, at nærliggende områder kan opleve oversvømmelser mv.

Som nævnt ovenfor skal vandet fra skybrudstunnelen udledes til Kalveboderne via Enghave Kanal. Det er naturligvis positivt, at skybrudsvand kan afledes fra Valby og Frederiksberg. Anlægget af skybrudstunnelen bør dog ikke medføre, at områder i Sydhavnen, herunder HF Kalvebods, bliver vandlidende, hvis projektet generelt eller under visse omstændigheder bevirker en forhøjet vandstand i Kalveboderne og Enghave Kanal.

For det tilfælde, at projektet kan bevirke en forhøjet vandstand i Kalveboderne og/eller Enghave Kanal, bør det undersøges, hvordan problemet kan imødekommes, herunder ved anvendelse af afhjælpende foranstaltninger. En mulighed kan f.eks. være at opføre en jordvold eller lignende, hvilket bør udredes nærmere.

Afsluttende bemærkninger

Helt grundlæggende er det HF Kalvebods synspunkt, at miljøkonsekvensrapporten bør udarbejdes med afsæt i, at HF Kalvebod består af 90 haver med boliger, der anvendes til helårsbeboelse. Boligerne repræsenterer dog ikke sædvanlig boligbebyggelse, hvad angår følsomhed overfor støj, vibrationer mv. De emner, som skal indgå i miljøkonsekvensrapporten, bør derfor undersøges under disse forudsætninger. Området er desuden omfattet af en fredning.

På vegne af HF Kalvebod skal jeg desuden opfordre Københavns Kommune til at inddrage HF Kalvebod i højere grad end hidtil i dialogen omkring projekteringen af skybrudstunnelen for så vidt angår de forhold, der har betydning for HF Kalvebods medlemmer.

Bilag:

Bilag 1: Fredningskendelse af 25. juni 2019

Bilag 2: Udkast til lokalplan

Bilag 3: Kort over Tudsemindevej

Venlig hilsen

Anette Kusk
Advokat (H)/Partner
ank@dahlhllaw.dk
Dir. tlf. +45 88919356

Svar til: 2020-0862248 af: birte norgreen

APPLICATION DATE

22. januar 2021

SVARNUMMER

26

INDSENDT AF

birte norgreen

BY

København SV

POSTNR.

2450

ADRESSE

hf kalvebod 123

HØRINGSSVAR

21. januar 2021

Høringssvar vedrørende Valby Skybrudstunnel

Som beboer i Sydhavnen og i HF Kalvebod, finder jeg Københavns Kommune og Hofors forslag om en Skybrudstunnel under Valbyparken, HF Kalvebod, Musikbyen og Tippen helt uforståelig. Det forslag kan jeg kun se som et hovsamissil, uigennemtænkt og til unødige gene for hele Sydhavnen herunder for beboerne i HF Kalvebod, Musikbyen, Enghave Kanal/Lorterenden samt naturen i særdeleshed.

Som beboer i HF Kalvebod, der er en helårs haveforening, er det svært besynderligt, at haveforeningens bestyrelse ikke er blevet kontaktet i forbindelse med den foreslåede plan. Der er

blot sendt breve ud til de beboere, hvis huse direkte måtte blive berørt af skybrudsprojektet. Det kunne opfattes som chikane, men ikke mindst en arrogant måde at agere på og helt uden respekt for demokratiske spilleregler ved større anlægsarbejder i kommunalt regi.

Huse bliver udsat for sætningsskader bl.a. på grund af vibrationer, beboere bliver udsat for ulidelig larm ved aktiviteter døgnet rundt i årevis, for luftforurening, og derudover for støj fra tung trafik på den smalle Tudsemindevej, der grænser helt op til Kalvebod, og som bl.a. er skolevej for haveforeningens børn og børnebørn. Jeg kan ikke se, at der overhovedet er gjort nogen overvejelser over den kolossale belastning og negative betydning, det foreslåede skybruds byggeri får for HF Kalvebods beboere og huse.

Det samme gælder også for Musikbyen, Enghave Kanals/Lorterendens beboere, Tippen og ikke mindst

Sydhavnens enestående natur. Tudsemindevej er opkaldt efter den grønbrogede tudse, og den lille bestand der er tilbage, er sårbar overfor ændringer ved leve- og ynglesteder. Ved yngletid bevæger tudserne sig over Tudsemindevej, og de vil derfor uvægerligt blive kørt over af lastbiler m.v. Os der bor her ved, at vi skal køre forsigtigt i yngletiden for at køre uden om dem, men det kan tunge maskiner ikke.

En anden af Sydhavnens meget særlige beboer er den smukke rødlistede Isfugl. Isfuglen har netop ophold ved og på skrænterne ved Enghave Kanal, og vil i den grad blive ramt af det planlagte byggeri på den nordlige del af Tippen. Isfuglens foretrukne fourageringssted er netop overløbet ved Enghave Kanal, da der her er lavt vand og hundestejler. Forsvinder maden, forsvinder Isfuglen. På Tippen er også tårnfalke, spurvehøge, får, alpakaer, blåklatter og meget meget mere vild natur – natur, som vil forsvinde med byggeri på Tippen. Tippen er Sydhavnens åndehul for beboere og natur. Tippen er et højt skattet selvgroet naturområde, og er ikke foreneligt med en 4 meter høj driftsbygning på 90 kvm og en dyb skakt ved inddragelse af arealet øst for Enghave Kanal/Lorterenden.

Den plan der ligger på bordet nu, tager hverken højde for de alvorlige gener planen vil udgøre for beboerne og husene i HF Kalvebod og Musikbyen, eller for det unikke rekreative område Tippen som natura miljø repræsenterer.

Dertil kommer at Sydhavnen vil blive stærkt påvirket af endnu et skybrudsprojekt. Karensminde Aksen fra Sjællør Boulevard ned gennem Karensminde's smukke grønne skov til udløb ved Enghave Kanal/Lorterenden. Der er sket en forstemmende affredning af Stejlepladsen, hvor der skal bygges boliger. Også her vil Sydhavnens beboere udsættes for tung trafik, larm og støj på bl.a. Bådehavngade. Banedanmark arbejder med at udvide sporkapaciteten i forbindelse med udbygningen af Ny Ellebjerg Station, hvilket kan medføre en yderligere udbygning af spor som inddrager linjen i Sydhavnen.

Set i lyset af hvordan Sydhavnen specielt i de senere år er blevet og fortsat bliver skævvredet i fremskridtets navn, så maner jeg til besindighed om, at fremskridt ikke nødvendigvis behøver at spolere et helt område. Tippen, Fiskerihavnen, haveforeningerne, Valbyparken, Enghave Kanal/Lorterenden osv. er helt unikke områder i Sydhavnen, og er Sydhavnens levende akse for os beboere.

Jeg kan forstå, at Teknik- og miljøforvaltningen i 2018 har anbefalet en ændring af Skybrudsprojektet KV64 i Valbyparken således, at rørføring forlænges langs Gl. Køge Landevej til Damhusåen mellem jernbanen og rensningsanlægget. Det må være muligt at fortsætte arbejdet med denne løsning sammen Hvidovre Kommunes socialdemokratiske borgmester. Med velvillighed fra alle parter er det svært at se, at en løsning ved "Gastårnsgrunden" ikke kan erstatte planen ved Enghave Kanal.

Det er derudover stærkt kritisabelt, at den nuværende projektbeskrivelse ikke indeholder beregninger for de økonomiske omkostninger, der er forbundet med projektet. En rørføring, som den ovennævnte, må dog alt andet lige vurderes til at være langt mere finansiel fornuftig end projektet ved Enghave Kanal.

Jeg ser frem til en revurdering af forslaget om en skybrudstunnel under Valbyparken, HF Kalvebod, Musikbyen og Enghave Kanal.

Med venlig hilsen

Birte Norgreen

HF Kalvebod 123

2450 KBH SV

Svar til: 2020-0862248 af: Lena Diana Tranekjer

APPLICATION DATE

22. januar 2021

SVARNUMMER

25

INDSENDT AF

Lena Diana Tranekjer

VIRKSOMHED / ORGANISATION

Københavns Museum

BY

København V

POSTNR.

1555

ADRESSE

Stormgade 18

HØRINGSSVAR

Se venligst vedhæftede.

Høring på afgrænsning af miljøkonsekvensrapport for Valby Skybrudstunnel

22. januar 2021

København Museum svar vedr. Høring på afgrænsning af miljøkonsekvensrapport for Valby Skybrudstunnel

Københavns Museums int.sagsnr.: 4264

Københavns Museums antikvariske afdeling har på baggrund af det tilgængelige materiale, angående ovennævnte anlægsarbejde, foretaget en arkivalisk kontrol af de berørte områder. Fællers for projektområderne er, at museet ønsker yderligere oplysninger om selve anlægsarbejdet, når disse foreligger. Det skyldes, at sandsynligheden for at påtræffe fortidsminder i de pågældende områder, ud over beliggenhed, afhænger af byggefeltets størrelse samt anlægsdybde.

Byggeplads ved FLSmidth-grunden (FLS)

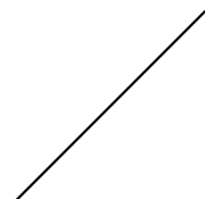
Projektområdet ved FLSmidth er i midt 1950'erne delvist bebygget med industribygninger. Herefter er anlagt en større hal, samt parkering. Der er dele af området, der ikke har været intensivt bearbejdet, og da boreprøverne viser, at der et tykt lag overjord på området, skønnes de nederste lag mod morænen at være bevarede. Sammenholdt med fund af bronzealder og jernalder omkring projektområdet, kan der stadigvæk være intakte spor af dette.

Projektområdet på den anden side, synes at ligge i vej. Historisk set, er området landbrugsjord. Også her, kan der være intakte spor af forhistorisk aktivitet i de nederste lag.



KØBENHAVNS
MUSEUM

MUSEUM OF
COPENHAGEN



STORMGADE 20

1555 KØBENHAVN V

WWW.COPENHAGEN.DK

KØBENHAVNS KOMMUNE
KULTUR- OG FRITIDS-
FORVALTNINGEN
HISTORIE & KUNST



Museet vurderer, at der er en mindre risiko for at påtræffe jordfaste fortidsminder i områderne.

Byggeplads ved Blushøjvej (BLU)

Projektområdet ligger lige vest for Valby Idrætspark, mellem banen og Blushøjvej. I historisk tid, var dette landbrugsjord, sandsynligvis under Ny Østergård, der lå nordligt for planområdet. Der er registreret en nu nedlagt rundhøj, kun ca. 350 meter mod NNØ. Erfaringsmæssigt, er der øget sandsynlighed for at påtræffe yderligere forhistoriske aktiviteter nær disse, hvilket et større flintfund ca. 550 meter vest for området indikerer.

Museet vurderer, at der er en mindre risiko for at påtræffe jordfaste fortidsminder i området.

Byggeplads ved Musikbyen (MUS), Byggeplads ved Enghave Kanal (ENG)

Området er en del af Kongens Enghave, der oprindeligt var en halvø ud i den lavvandede bugt Kalveboderne. I historisk tid er området fra ca. banelegemet og syd for dette, opfyldt. Ved forundersøgelser på Wagnersvej/Tartininsvej, samt Hammelstrupvej er der observeret forhistorisk kystlinje, hvilket præcisere antagelser fra 1950'erne. Dette passer med, at stenaldersfund primært er gjort bag disse gader.

Musikbyen (MUS): Historisk set ligger området i kanten af den historiske kystlinje af den lavvandede bugt Kalveboderne. Området begyndes opfyldt samtidig med opfyldningen af Valby Parken i 1913 og afsluttes i 1953.

Enghave Kanal (ENG): Historisk set ligger området ude i den lavvandede bugt Kalvebod Brygge. Dette område er opfyldt i etaper i 1953 med jordfyld og murbrokker.

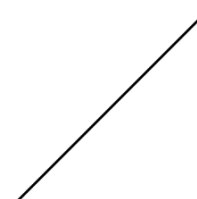
For begge områder gælder det, at der er forhistoriske fund inden for en radius af 500 meter.

Museet vurderer, at der er en mindre risiko eller meget lille risiko alt efter størrelsen på arealet og gravedybden.



KØBENHAVNS
MUSEUM

MUSEUM OF
COPENHAGEN



STORMGADE 20

1555 KØBENHAVN V

WWW.COPENHAGEN.DK

KØBENHAVNS KOMMUNE

KULTUR- OG FRITIDS-

FORVALTNINGEN

HISTORIE & KUNST



MATERIALE:

int.sagsnr4264 valby skybrudstunnel arkivalisk kontrol.pdf

Som indledningsmæssigt nævnt, har museet behov for yderligere oplysninger om projektet (arealangivelser, gravedybder mv.) for en endelig afklaring af risikoen for at påtræffe fortidsminder. Museet anmoder under alle omstændigheder om at blive orienteret om, hvornår arbejdet igangsættes.

Med venlig hilsen

Lena Diana Tranekjer
Museumsinspektør, Arkæolog
Antikvarisk Afdeling

KØBENHAVNS KOMMUNE
Kultur- og Fritidsforvaltningen
Historie & Kunst

Stormgade 20
1555 København V

Direkte 2967 1472

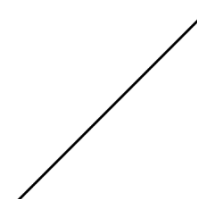
E-mail p03n@kk.dk

EAN 5798009780324



KØBENHAVNS
MUSEUM

MUSEUM OF
COPENHAGEN



STORMGADE 20

1555 KØBENHAVN V

WWW.COPENHAGEN.DK

KØBENHAVNS KOMMUNE
KULTUR- OG FRITIDS-
FORVALTNINGEN
HISTORIE & KUNST



Svar til: 2020-0862248 af: Søren Hauberg Johannesen

APPLICATION DATE

22. januar 2021

SVARNUMMER

24

INDSENDT AF

Søren Hauberg Johannesen

VIRKSOMHED / ORGANISATION

FLSmidth A/S

BY

Valby

POSTNR.

2500

ADRESSE

Vigerslev Alle 77

HØRINGSSVAR

Kommentarer til FLSmidth grunden og byggeplads som etableres der:

Som ejer af matrikler hvor på parkeringspladsen og dermed byggepladsen etableres har FLSmidth følgende krav:

Det skal sikres at FLSmidth køretøjer og medarbejder har adgang til parkeringsarealet, der ikke indgår i byggpladsen. Indkørsen til parkeringsarealet skal i hele projektperioden, kunne foregå fra Høffdingsvej/Ramsingsvej.

Udstrækningen af byggepladsarealet skal reduceres mest muligt og reguleres løbende i forhold til de aktiviteter der skal foregå. FLSmidth skal i projektperioden kunne benytte så mange parkeringspladser som det er muligt.

Svar til: 2020-0862248 af: Ny Valby Udvikling A/S

APPLICATION DATE

22. januar 2021

SVARNUMMER

23

INDSENDT AF

Ny Valby Udvikling A/S

VIRKSOMHED / ORGANISATION

IngCon A/S - Anders Bidstrup

BY

Valby

POSTNR.

2500

ADRESSE

Torveporten 41

HØRINGSSVAR

På vegne Ny Valby Udvikling A/S henleder vi opmærksomheden på vedhæftede geotekniske risikovurdering(Geo ref. 200414) vedrørende Hofo A/S og Frederiksbergs Forsynings A/S' etablering af skybrudstunnel under den østlige del af udviklingsområdet Grønttorvet og projekteret etablering af tunnelskakt på hjørnet af Værkstedsvej og Torveporten. Vi anmoder om, at de i risikonotatet påpegede risikoelementer tages i agt i forbindelse med projektarbejdet.

Geo Notat 15| Valby Grønttorvet

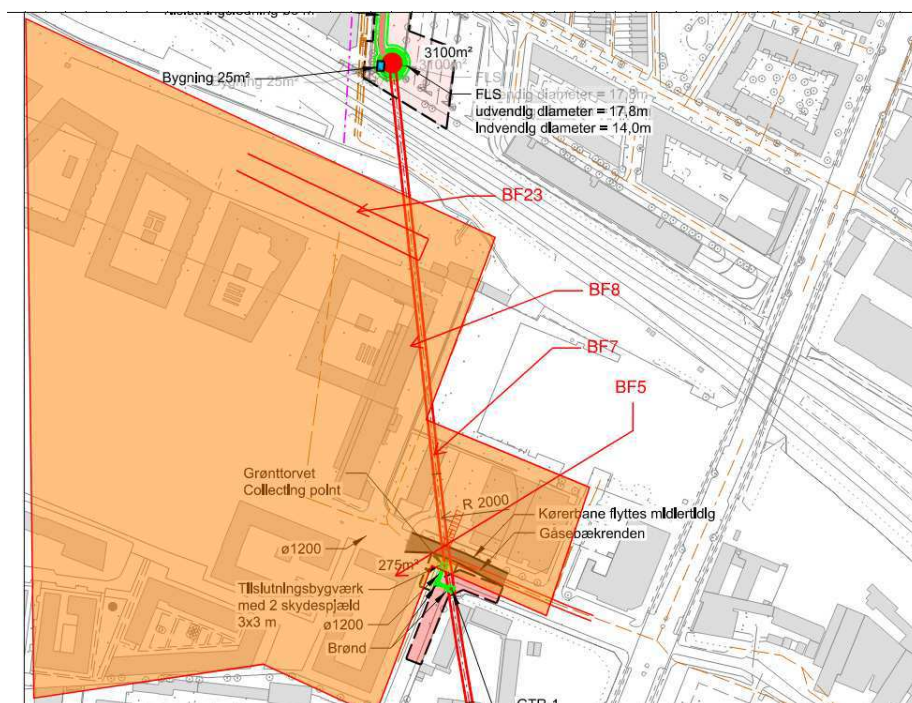
Geoteknisk risikovurdering vedr. etablering af Valby Skybrudstunnel

Geo ref. 200414

Til:	FB Administration APS Torveporten 41 2500 Valby	Dato:	2021-01-21
Fra:	Thomas Carentius Larsen	Kopi til:	Anders Bidstrup/IngCon

1 Indledning

HOFOR A/S og Frederiksberg Forsyning A/S planlægger at etablere en skybrudstunnel, hvis trace delvist forløber under den østligste del af udviklingsområdet Grønttorvet – se nedenstående skitse fra tunnelprojektet.



I den forbindelse er Geo blevet bedt om en vurdering af eventuelle geotekniske risici for nybyggerierne i forbindelse med det kommende anlægsarbejde.

2 Boret Tunnel

Den overordnede geologi på den aktuelle del af den kommende skybrudstunnel består af ca. 10 m kvartære aflejringer - overvejende bestående af moræneler – over Danienkalk.

Skybrudstunnelen bliver etableret som en boret tunnel med en indre diameter på 3,4 m, og den vil blive anlagt i kalkformationen mellem 15 og 20 m u.t.

Som det fremgår af skitsen vil den kommende tunnel passere under byggefeltene BF5, BF7, BF8 samt BF23, hvor det af IngCon er oplyst at funderingsniveauerne ligger mellem 1,5 og 2,5 m u.t.

Da tunnelen anlægges i den meget faste kalkformation, og med den store afstand mellem tunnel og funderingen for de aktuelle byggefelt, vurderes der ikke at være nogen risiko for negativ påvirkning af nybyggerierne.

3 Tunnelskakt

I henhold til de fremsendte tegninger vil der blive etableret en tunnelskakt på hjørnet af Værkstedsvej og Torveporten.

Såfremt byggeafstivningen udføres ved hjælp af nedborede sekantpæle, vil udførelsen af sådanne pæle ikke medfører nogen risiko for negativ påvirkning af de nærliggende BF5 og BF6.

Udføres byggegrubeafstivningen ved hjælp af nedrammede/nedvibrerede spunsprofiler kan det ikke afvises, at der er en risiko for skader/revnedannelser på BF5 og BF6 som følge af den dynamiske påvirkning hidrørende fra nedbringningen.

Svar til: 2020-0862248 af: Valby Lokaludvalg

APPLICATION DATE

22. januar 2021

SVARNUMMER

22

INDSENDT AF

Valby Lokaludvalg

VIRKSOMHED / ORGANISATION

Valby Lokaludvalg

BY

Valby

POSTNR.

2500

ADRESSE

Valgårdsvej 4-8

HØRINGSSVAR

Se vedlagte høringssvar



Valby Lokaludvalgs høringssvar vedr. afgrænsning af miljøkonsekvensrapport for Valby Skybrudstunnel

Lokaludvalget støtter realiseringen af Valby skybrudstunnel og ser den gerne realiseret hurtigst muligt, ikke mindst fordi den yder et væsentligt bidrag til at sikre vandkvaliteten ved badestranden i Valbyparken.

Valby Lokaludvalg lægger desuden meget stor vægt på, at der fortsat arbejdes med realiseringen af gang- og cykelforbindelsen til Ramsingsvej/Høffdingsvej, der binder Grønttorvet sammen med det centrale Valby og forhindrer, at området ender som en isoleret boligø. Det er derfor afgørende at holde fast i, at byggeriet af skybrudstunnelen udformes, så det ikke lægger hindringer i vejen for realiseringen af stiforbindelsen.

I forbindelse med den tunge trafik til og fra arbejdspladserne ser vi det som vigtigt for trafiksikkerheden, ikke mindst for cyklister og gående, at der fastlægges tvangsruter for tung trafik samt spærretid ved skolerne ved F.L. Smidth.

Det gælder ved etableringen af skakterne, at der vil være meget kørsel med lastbiler og maskiner, og under boringen vil der især være meget tung trafik fra startskakten, hvor det borede materiale skal køres væk. Det er derfor vigtigt at fastholde, at startskakten ligger ved Blushøjvej og ikke ved Høffdingsvej.

Ved Høffdingsvej/Ramsingsvej skal al tung trafik ledes af Ramsingsvej, og ikke ad Høffdingsvej, hvor der er flere skoler. Der skal være særlig opmærksomhed på, at der også ligger en skole på Vigerslev Allé ved udkørslen fra

22. januar 2021

Sagsnummer
2021-0005919

Dokumentnummer
2021-0005919-4

Sekretariatet for Valby
Lokaludvalg
Valgårdsvej 8
2500 Valby

EAN-nummer
5798009800275

www.kk.dk

MATERIALE:

valby lokaludvalgs hoeringssvar vedr. valby skybrudstunnel.pdf

Sekretariatet for Valby Lokaludvalg

2/2

Ramsingsvej. Det betyder, at der i hele området færdes mange skolebørn og det er lokaludvalgets holdning, at der derfor skal etableres spærretid for tung trafik på de tidspunkter, hvor der er flest skolebørn på vejene.

Ved Blushøjvej bør tvangsruten gå ind fra og ud til Ellebjergvej, da udkørslen ved Gl. Køge Landevej ikke er hensigtsmæssig. Krydset ved Gl. Køge Landevej er ikke bygget til større trafikmængder og ligger lige op til bagindgangen til Kirsebærhavens skole.

Ved F.L. Smidth-arbejdspladsen skal cykelstien forlægges. Det er vigtigt, at der skabes en sikker udkørsel og overkørsel for cyklister både i forhold til den tunge trafik og i forhold til udsyn. En stor del af skolevejstrafikken til skolerne på Høffdingsvej sker ad denne sti, og udkørslen er i forvejen farlig.

Det er desuden vigtigt at sikre, at der ikke sker trafik til byggepladsen ad Ib Schönbergs Allé.

Desuden er det vigtigt, at der ved alle arbejdspladser, hvor der i dag er cykel- og gangforbindelse, opretholdes en sikker forbindelse. Det gælder ud over stien fra Høffdingsvej/Ramsingsvej til Ny Ellebjerg også stien langs Øresundsbanen ved Valbyparken.

På lokaludvalgets vegne

Michael Fjeldsøe, formand & Ejner Jensen,
næstformand

Svar til: 2020-0862248 af: Jette Gottschau gottschau

APPLICATION DATE

21. januar 2021

SVARNUMMER

21

INDSENDT AF

Jette Gottschau gottschau

BY

København SV

POSTNR.

2450

ADRESSE

Hf kalvebod have 52

HØRINGSSVAR

14.januar 2021

Lars Grønbæk og Jette Gottschau

Hf. Kalvebod 52

2450 København SV

Til:

Bygge- Parkerings- og Miljømyndighed Vand og VVM

Njalsgade 13

2300 København S

Høringssvar vedrørende Valby Skybrudstunnel

Det er bemærkelsesværdigt, at miljømyndigheden på den ene side udsender orientering til borgerne med opfordring til høringsrespons, mens man samtidig intet steds i det ret omfattende materiale, der ledsager oplægget, nævner HF. Kalvebod med ét ord. Skybrudstunnelen tænkes oven i købet at skulle løbe direkte under HF. Kalvebod. HF. Kalvebod er en helårsforening, der er bolig for et hundredetal børn og voksne. HF. Kalvebod vil, ligesom HF. Musikbyen, blive stærkt påvirket af byggeplanerne. Øget tung trafik på Tudsemindevej er betænkelig, da vejen er skolevej for vores børn.

Vi finder det ikke miljørigtigt, når man fra kommunens side tilkendegiver at ville fælde bevaringsværdige træer. Det er stik imod kommunens grønne træpolitik, hvor der netop er fokus på træers bevaringsværdighed. Det virker desuden mærkværdigt og ugennemtænkt, når ikke man sørger for, at tunnelens linjeføring løber gennem de frie og ret store arealer i Valbyparken, så man undgår at genere borgerne i HF. Kalvebod og HF. Musikbyen.

Høringsmaterialet giver os ikke en tryk vished for, at vores bolig i HF. Kalvebod ikke vil lide skade som følge af tunnelbyggeriet. Det bygger vi på materialets varsel om kraftige vibrationer og aktivitet døgnet rundt gennem flere år. Materialet taler da også om at, »der foretages en vurdering af bygningsskadelige vibrationer og komfortvibrationer på baggrund af målinger fra tilsvarende anlægsarbejder«. Vi er bekymrede for, at vores hus vil lide skade som følge af de kraftige vibrationer.

HF. Kalvebod er bygget på opfyldningsjord, som er meget porøs og derfor også mere såbar i forhold til vibrationer. Fast grund i form af moler ligger i flere meters dybde. Støj og rystelser vil slå meget kraftigt igennem.

Vi vil gennemfotografere vores bolig med henblik på at kunne dokumentere sætningsskader som følge af tunnelbyggeriet.

Vi gør indsigelse mod etablering af en byggeplads, som den beskrives i høringsmaterialet, tæt på HF. Kalvebod. Vi finder det meget kritisabelt, at kommunen i forbindelse med et tiltag, der tjener til miljømæssig forebyggelse af gener i forhold til regnvand, samtidig varsler, at der vil kunne blive tale om forurening af luften omkring udgravningerne. Det virker hensynsløst, når kommunen åbenbart mener at kunne ofre borgernes sundhed i Kongens Enghave for at sikre borgerne på Frederiksberg mod oversvømmelser.

Vi harmes over, at der åbenlyst ikke tages ordentligt hensyn til vi lokale beboere. Byggepladsen ved Musikbyen bør flyttes langt væk fra HF. Kalvebod, ligesom den planlagte linjeføring på tunnelbyggeriet bør revurderes og omgøres.

Vi håber at borgerne bliver hørt den gang, så vi ikke igen skal opleve at en høringsproces i Københavns Kommune blot fungerer som en skueproces, hvor vores daglige liv og vores ønsker ikke respekteres.

Venlig hilsen

Lars Grønbæk og Jette Gottschau

HF Kalvebod 52

2450 København SV.

Svar til: 2020-0862248 af: Laura Winge

APPLICATION DATE

21. januar 2021

SVARNUMMER

20

INDSENDT AF

Laura Winge

VIRKSOMHED / ORGANISATION

Haveforeningen Kalvebod

BY

Kbh SV

POSTNR.

2450

ADRESSE

HF Kalvebod 11

HØRINGSSVAR

Høringssvar. Kalvebod, januar 2021.

I vores helårsbeboede Haveforening, HF Kalvebod bekymrer vi os *meget* om det planlagte rørføringsarbejde under og omkring vores haveforening. Vi finder det beklageligt at vi ikke er blevet hørt som forening og lokal beboelse i forbindelse med planlægning af projektet, og at man ikke er gået i dialog med os omkring udviklingen af projektet. Det er kritisabelt at foreningen ikke er kontaktet, men at vi kun som individuelle beboere blot er informeret. Det er endvidere ikke alle beboere i Kalvebod der er informeret, på trods af at alle vil være følsomme overfor vibrationer fra tung lastbilkørsel og sekskantpiller der skal spunses (bankes) ned. Det er ligeledes beklageligt at det ikke er *selve projektet*, men kun miljøkonsekvenserne heraf, der er sat til høring. I første omgang vil jeg gerne stille spørgsmål til hele projektets udførelse, og hvorfor det ikke lægges et alternativt sted fks. Damhusåen/Harrestrup Ås munding i Kalvebodbugten, som først planlagt.

Vedr. Musikbyen / fældning af træer:

Det er trist at inddrage dele af vores nabohaveforening Musikbyen for at kunne bygge rørføring, når arealerne i Valbyparken mestendels består af græsplæner man kunne bygge fra, på den anden side. Det virker som en unødvendig påvirkning af lokale kulturmiljøer og bevaringsværdig natur og fauna, herunder at man vil fælde træer, stik imod kommunens træpolitik, hvor der er fokus på træers bevaringsværdighed i kommunen. Vi henstiller vi til at vores store kastanjetræer i Valbyparken beskyttes for forurening og anden påvirkning, da kastanje er en true træart i København, og derfor unikt for vores lokalområde.

Vedr.: Støj og vibrationer

“Projektet vil både medføre støj og vibrationer i forbindelse med anlægsfasen, primært i områderne omkring byggepladserne. Det kan være nødvendigt at arbejde hele døgnet med boring af tunnelen.”

og

“Det kan forventes, at den største trafik- og støjmæssige belastning i anlægsfasen vil være fra de byggepladser, hvorfra der bores.”

Det er ikke hensigtsmæssigt at man vælger at lægge rør hvor der er beboelse hele året (Hf Kalvebod) og dele af året (Hf Musikbyen) fremfor at føre røret hvor der ikke bor nogen, andre steder i Valbyparken. Det virker ikke betryggende at man siger at man søger at begrænse støj og vibrationer mest muligt, og samtidigt varsler arbejde i døgndrift. Vibrationer, nedramning af pilotering og spunsning til støbning af 20 m dyb skakt etc. mellem kl. 8 og 17, og byggeaktiviteter fra kl. 7 – 19, vil give en voldsom støjforurening inkl rystelser i op til to år.

Vi henstiller til at byggeplads, og etablering af skakte under terræn ikke bliver lige ved siden af, og under, vores helårsbeboede haveforening. Det virker vilkårligt når der er så meget øvrigt friareal i området, at lægge den tungeste støj klods op af beboelse. Det vil medføre støj og vibrationer til stor gene for samtlige beboere, og gøre vores veje usikre for vores skolebørn, med tung lastvognskørsel, især ved de fire byggepladser der er planlagt, heraf en tæt på Kalvebod.

“Der foretages en vurdering af bygningsskadelige vibrationer og komfortvibrationer på baggrund af målinger fra tilsvarende anlægsarbejder”

Vi er bekymrede for at der ikke tages højde for at bebyggelsen i området er særlig sårbar idet de fleste huse ikke har støbte fundamenter, men er træhuse udviklet over tid og af blandet bebyggelse. Mange huse har punktfundamenter, som går ned i de lag der vibrerer, eller er huse med kombinationer af sokkelsten, almindelige stribefundamenter kombineret med punktfundament. Vi beder om at der tages højde for sætningsskader, og at sikre os at vores huse ikke går i stykker pga. arbejdet. Vi har eksempler på at banebyggeriet medførte at huse satte sig skævt, hvilket er en bekostelig affære i forbindelse med genopretning af huse og de gener dette medfører.

Vi bor på lossepladsopfyld der er meget ustabil – især i den sydlige halvdel af haveforeningen er der meget langt ned til fast grund. Vi er orienteret om at der ligger sand i 2,5-3 m og under det er ler og under det sand igen, herefter kalklag. Revner er lette at se, men sætningsskader tager ofte lang tid før de viser sig. Det er ikke nok at vi selv tager billeder – det kan man ikke se det ud fra – projektet må betale at en registrering af vores huse bliver lavet rigtigt. Sammen med det vil vi henstille til at der udføres en undersøgelse af jordbundsforholdene. Så vi er garanteret skadefri på vores boliger.

vedr.: Rekreative Forhold vs. levet liv

“En vurdering af de begrænsninger som anlægsarbejderne kan medføre for de rekreative interesser særligt i områder omkring Valbyparken, Musikbyen og Enghave Kanal, både hvad angår støj og trafik, vil også indgå i rapporten.”

Derudover vil vi gerne sige fra over for et planlagt byggeri med både larm og rystelser i fra morgen til aften, med boring under os om natten. Mange i haveforeningen er pensionister, selvstændige der arbejder hjemme, freelancere og børnefamilier – vi er derfor hjemme uden at have mulighed for at få en pause for larm 24 timer i døgnet. Derudover er vi børnefamilier og mange pensionister, og alle har brug for nattesøvn i de år byggeriet varer.

Det er en velkendt faktor at støj kan medføre stress og tidlig død. Vi henstiller derfor at de der pga støj måtte ønske midlertidig genhusning mens byggeriet står på, kan få dette fuldt finansieret i de år byggeriet varer, herunder økonomisk kompensation for de gener dette måtte medføre. Derudover henstiller vi til at de der har hjemmearbejdspladser kan få økonomisk kompensation, og få dækket udgifter til at leje kontorpladser ude i byen, pga støj og rystelser, der umuliggør eget arbejde i hjemmet.

At der arbejdes i døgndrift sker på baggrund af støjmålinger beregnet på målinger i lejlighedsbebyggelser, hvilket er usammenligneligt da støjen i boliger på den baggrund er beregnet til 70 db. I haveforeningen har vi små træhuse hvor støjen vil være meget mere tydelig herunder små rystelser. Vi kan allerede nu mærke rystelser fra Vej og Parks tunge kørsel på Tudsemindevej eller grønne koncerter i parken, I HELE Kalvebod, da det er en meget følsom bebyggelse. Når der er Grøn Koncert ryster alt på vores hylder, i flere dage, når lastbiler kører forbi. Forhold man ikke kan arbejde under.

Vedr. Forurening:

Vi vil gøre indsigelse mod byggepladsen ved siden af Kalvebod da det allerede nu nævnes, at der kan komme en øget forurening af omgivelserne. Vi ved at der er tungmetaller i jorden i følge KBHs Kommunes egne jordbundsundersøgelser og vi ønsker ikke at vores børn eller os selv bliver udsat for en øget forurening af ukendt styrke. Kommunen henstiller til at alt jord, altid, skal være afdækket i området og betragtes som giftigt affald ved bortskaffelse. Dette er ikke foreneligt med gravearbejdet / byggeplads ligevedsiden af vores boliger, og vi kan derfor blive udsat for jordstøv med tungmetaller og andet.

Det er ikke nok for børnefamilier at forurening af omgivelser begrænses "mest muligt". Det er for diffust. Vi skal ikke have en øget forurening omkring vores børn.

"Risikoen for jord- og grundvandsforureninger samt risiko for forurening af luften omkring udgravningerne, når der graves i den forurenede jord, vil blive belyst i miljøkonsekvens-rapporten. Nødvendige afværgeforanstaltninger vil indgå, så eventuelle påvirkninger kan undgås eller begrænses mest muligt".

Vi vil bede jer sikre at der ikke forurenes med kemikalieholdig jord vi ved der er tilstede.

Vedr.: Trafikkaos og bløde trafikanter:

Endeligt er det fra et planlægningsperspektiv utidigt at lave kæmpe byggeri ved siden af en strand der åbner samme år. Stranden har været mange år undervejs. Det forekommer kontraproduktivt at man laver et kæmpe byggeprojekt klods op ad stranden – i samme år som stranden åbner. Og vil doble op på trafik i området, uden at veje er forbedret. de trafikale forhold er mildest talt kaotiske ved større arrangementer. Derudover bedes der tages højde for at store dele af haveforeningen benytter Tudsemindevej til parkering og findes en løsning herfor. Ligesom vores børn og andre bløde trafikanter skal sikres en tryk skolevej, på Tudsemindevej og på hele ruten til Høffdingsvej, hvor der også ligger mange skoler som flere af vores børn går på. Hvordan vil I sikre at en 10 årig ny trafikant kan komme sikkert i skole når der køre kæmpe lastbiler?

I bedes tage højde for at Høffdingsvej er en skolevej med flere hundrede børn, der dagligt selv transporterer sig til og fra skole på cykel. Den tunge trafik vil gøre skolevejen meget usikker for børn og deres familier i byggeperioden.

vedr: Tippen og Enghave Kanal

"Ved tunnelens udløb i Enghave Kanal forventes det, at der skal bygges en teknikbygning på ca. 4 m's højde og 90 m². Det bliver den eneste egentlige bygning, der vidner om det store anlæg, der befinder sig under jorden."

Som lokale beboere i Sydhavnen ønsker vi ikke at der bygges på Tippen, heller ikke indgangen af Tippen til hvad der omtales som Enghave Kanal. Det er ikke i Lokalområdets interesse at vores grønne bevaringsværdige områder bliver langsomt inddraget over år.

Tippen er et særligt grønt kulturområde der bidrager til bydelens egenart og kulturhistoriske identitet. Som naturområde er der flere sjældne dyrearter der vil blive presset væk fra området, fks. den sjældne isfugl i Enghave kanal, der findes unikt her.

Isfuglen, som findes ved Sydhavnstippen, er rødlistet som sårbar (VU) på den danske rødliste.

Byggeriet lægger sig lige der hvor isfuglen holder til ved Enghave Kanal.

Derudover er der set flere ophold af Grønbroget tudse, en bilag IV-art, som skal beskyttes og ikke må trues af anlægsarbejder eller lignende aktiviteter.

Det er dagligt synligt hvor meget Købehavnerne bruger naturområderne i Valbyparken og på Tippen. I alle døgnets timer. Vi vil derfor fraråde at lukke for adgangen til Tippen i byggeperioden, herunder være opmærksomme på at ruten fra Tudsemindevej til Fiskerhavnen er en trafikåre for de bløde trafikanter, der skal bevares åben, eller sikre alternativ forbindelse på tværs af SV.

Til slut - er dette en høring?

Vi håber at blive hørt denne gang, så at borgerne i Sydhavnen ikke igen er deltagere i en skueproces som tilfældet var med Fiskerhavnen hvor byggeri blev gjort muligt på trods af 17.000 underskrifter imod projektet. Vi kan være bekymrede for beslutningerne allerede er taget. Hvordan kan det godtgøres at høringen som sådan er en høring?

Det samlede billede i dette anlægsprojekt er at der ikke tages hensyn til lokal beboelse og sårbarheden i vores huse, bløde trafikanter, og bevaringsværdige grønne miljøer med den foreliggende plan – og at den bedes revurderes, helst finde en alternativ placering, som minimum en alternativ placering af byggeplads ved Musikbyen flyttes væk fra beboelse og væk fra Tippen, Ligesom at Tippen og Enghave Kanal ikke bør inddrages til synligt 90m² i 4 m højde bebyggelse midt i naturskønt område.

MVH Laura Winge,
PhD Stipendiat, Landskabsarkitektur og Planlægning, Københavns Universitet.

Beboer i HF Kalvebod, 2450 Kbh SV.

Svar til: 2020-0862248 af: Lone Kirk

APPLICATION DATE

20. januar 2021

SVARNUMMER

19

INDSENDT AF

Lone Kirk

BY

København SV

POSTNR.

2450

ADRESSE

HF Kalvebod 1

HØRINGSSVAR

Kalvebod den 20.1.2021

Høringssvar vedr. miljøkonsekvens rapport for Valby Skybrudstunnel.

Indsendt af Lone Kirk HF Kalvebod 1, 2450 København SV

Jeg modtog som beboer i Kalvebod Helårs forening brev i min E-boks den 4.jan 2021.

Jeg blev temmelig rystet, da jeg ved at gennemlæse materialet omkring Valby Skybrudstunnel, kunne forstå at der i projektet ville være 4 store byggepladser i anlægsperioden. Den ene af disse, byggepladsen ved Musikbyen, vil skulle anlægges ca. 10m fra mit hus i Kalvebod. Samt yderligere en byggeplads ikke langt herfra ved Enghavekanal.

Projektet vil have omfattende indflydelse på os helårsbeboere i Kalvebod, kolonihavefolk i Musikbyen samt de mange der bruger Valbyparken og Tippen. Med forventet anlægsarbejde ved byggepladsen ved Musikbyen i 2 år samt ved byggeplads Enghavekanal i op til 40 mdr., hvor der efter projektplanerne er projekteret en teknikbygning på 50-90 m2.

Jeg har tidligere oplevet bygningen af Godsbanen i forbindelse med Øresundsbroen, her var der arbejdsplads, her blev spunset, der kom spunsvægge lige udenfor mit hus på Tudsemindvej. Det forløb ser nu ud til at skulle gentage sig. Jeg oplevede, hvor fysisk og psykisk påvirket man bliver af disse meget store projekter, lige udenfor ens hoveddør. Den usikkerhed det giver i forhold til støj, vibrationer, forurening, tung trafik, sikkerhed for folk der bor og færdes i området etc. Endvidere har jeg i Godsbaneforløbet oplevet, at selv om projektet fra bygherrer synes velbeskrevet og med grundige forundersøgelser, vil der i sådanne projekter givet være/komme overraskelser i processen, som ikke har været undersøgt grundigt nok. Som det beskrives i projektet med mange afvæbnende formuleringer eksempelvis "der forventes ikke at være væsentlige gener" og "der forventes ikke at ..." " der forventes ikke at være vibrationer i væsentlig grad..."disse afvæbnende og ukonkrete formuleringer kan det være svært at argumentere mod. Derfor er det vigtigt, at der kontinuerligt måles og undersøges på forskellige parametre, så der løbende kan korrigeres og rettes op på eventuelle fejl og uventede gener.

Det har undret mig meget, at vi i materialet ikke nævnes som helårsbeboelse, vi er ca. 90 husstande, hvoraf der er mange børnefamilier. Jeg har talt med andre beboere i helårsforeningen Kalvebod og ikke alle har modtaget brev vedr. projektet hvilket kan undre, da projektet vil have stor indvirkning på vore alles dagligdag i flere år. Jeg mener at projektet vil have væsentlige indvirkning på både området og på manges sundhed både fysisk og psykisk.

Det følgende er områder, jeg mener det er væsentligt at få belyst og undersøgt nærmere samt emner, hvor jeg mener, at vi som beboere så tæt ved projektet skal sikres og inddrages tæt i forløbet.

-At vores huse bliver undersøgt og kortlagt inden projektstart, hver enkelt, da hvert enkelt hus er "unik". Mange af husene i Kalvebod er der bygget og udvidet på løbende, dette betyder, at der vil være huse på sokkelsten, huse hvor der er andre typer af fundament samt huse, hvor der vil være en blanding af forskellige fundaments typer. Dette i forhold til at undersøge om der kommer/vil være sætningsskader på husene i forbindelse med projektet samt efterfølgende. Da projektet givet vil betyde mange vibrationspåvirkninger af forskellig art, i et følsomt område. En eventuel grundvandssænkning vil ligeledes kunne have betydning for husene og vores område.

-At der løbende foretages støjmålinger fra både arbejdspladsen og den meget tunge trafik der vil komme i området.

-At byggepladserne skærmes mest muligt, med størst muligt hensyn til det omkringliggende. Dette både i forhold til støj, støv, lugtgener, samt vi skærmes fra det kraftige lys der vil være på byggepladsen samt sikkerheden for alle i forbindelse med anlægsperioden.

-At der foretages målinger i forhold til forurening af luften, da støvet fra arbejdet kan komme vidt omkring. Vi ved det er gammel losseplads der arbejdes i, hvorfor der løbende må undersøges hvad det betyder for forureningen af luften og af området, når der arbejdes i forurenede jord. Dette har betydning for os alle der bor og færdes her.

-At trafikken gennemtænkes grundigt, der er mange børn i Kalvebod, hvoraf mange af dem er skolesøgende. Mange besøger hver dag Valbyparken, Naturlegepladsen og Tippen, endvidere bruger mange cyklister hver dag området, både rekreativt samt til og fra arbejde. Samt vores trafikafvikling med biler, parkering samt adgang for ambulancer, brandvæsen mm.

-At der er en løbende dialog med beboere i Kalvebod med henblik på eksempelvis uventede gener samt evt. genhusning/erstatningsbolig i perioder, hvor det kan være svært at arbejde og/eller bo så tæt på igangværende anlægsarbejde.

-At projektets betydning for natur, fugle og dyreliv undersøges grundigt både området på Tippen og i Valbyparken.

-At området ved færdiggørelse hurtigt etableres tilbage og ikke henstår som byggeplads længere end nødvendigt.

Som beboer i Kalvebod har jeg oplevet Valbyparken og området gennem ca. 38 år. Inden for de sidste år er der sket en væsentlig forøgelse af antallet af mennesker der bruger parken og Tippen. Både til cykelture, gåture, ophold på plænerne i forårs-sommertid, børnefamilier og institutioner på Naturlegepladsen samtidig med at mange kommer for at betragte Isfuglene der ofte ses ved starten af Gåsebæksrenden og Enghavekanal. Blandt andet i lyset af dette, vil det være ødelæggende for mange, at et meget brugt grønt område i byen nu bliver byggeplads i en årrække.

Mit håb er at der undersøges meget grundigt i forhold til rimelige alternativer til linjeføringen, eksempelvis en af de tidligere planer om rørføringen ved Gl. Køgelandsvej med inddragelse af den tidligere gasværksgrund og hvor udmundingen vil være tæt ved det eksisterende rensningsanlæg. Denne plan synes umiddelbart, at ville medføre langt færre gener for både beboere i helårshuse/lejligheder, kolonihavefolkene i Musikbyen samt de mange brugere af både Valbyparken, Naturlegepladsen, Tippen, den nye strand, samt de mange cyklister der hver dag bruger cykelruterne gennem parken.

Hvis projektet gennemføres er det mit håb, at dette vil ske i tæt dialog med de berørte beboere og brugere og at der vil være en løbende grundig orientering, så det vil være muligt at korrigere/afhjælpe uforudsete gener.

Lone Kirk, HF Kalvebod 1, 2450 København SV

Kalvebod den 20.1.2021

Høringssvar vedr. miljøkonsekvens rapport for Valby Skybrudstunnel.

Indsendt af Lone Kirk HF Kalvebod 1, 2450 København SV

Jeg modtog som beboer i Kalvebod Helårs forening brev i min E-boks den 4.jan 2021.

Jeg blev temmelig rystet, da jeg ved at gennemlæse materialet omkring Valby Skybrudstunnel, kunne forstå at der i projektet ville være 4 store byggepladser i anlægsperioden. Den ene af disse, byggepladsen ved Musikbyen, vil skulle anlægges ca. 10m fra mit hus i Kalvebod. Samt yderligere en byggeplads ikke langt herfra ved Enghavekanal.

Projektet vil have omfattende indflydelse på os helårsbeboere i Kalvebod, kolonihavefolk i Musikbyen samt de mange der bruger Valbyparken og Tippen. Med forventet anlægsarbejde ved byggepladsen ved Musikbyen i 2 år samt ved byggeplads Enghavekanal i op til 40 mdr., hvor der efter projektplanerne er projekteret en teknikbygning på 50-90 m2.

Jeg har tidligere oplevet bygningen af Godsbanen i forbindelse med Øresundsbroen, her var der arbejdsplads, her blev spunset, der kom spunsvægge lige udenfor mit hus på Tudsemindvej. Det forløb ser nu ud til at skulle gentage sig. Jeg oplevede, hvor fysisk og psykisk påvirket man bliver af disse meget store projekter, lige udenfor ens hoveddør. Den usikkerhed det giver i forhold til støj, vibrationer, forurening, tung trafik, sikkerhed for folk der bor og færdes i området etc. Endvidere har jeg i Godsbaneforløbet oplevet, at selv om projektet fra bygherrer synes velbeskrevet og med grundige forundersøgelser, vil der i sådanne projekter givet være/komme overraskelser i processen, som ikke har været undersøgt grundigt nok. Som det beskrives i projektet med mange afvæbnende formuleringer eksempelvis "der forventes ikke at være væsentlige gener" og "der forventes ikke at ..." "der forventes ikke at være vibrationer i væsentlig grad..."disse afvæbnende og ukonkrete formuleringer kan det være svært at argumentere mod. Derfor er det vigtigt, at der kontinuerligt måles og undersøges på forskellige parametre, så der løbende kan korrigeres og rettes op på eventuelle fejl og uventede gener.

Det har undret mig meget, at vi i materialet ikke nævnes som helårsbeboelse, vi er ca. 90 husstande, hvoraf der er mange børnefamilier. Jeg har talt med andre beboere i helårsforeningen Kalvebod og ikke alle har modtaget brev vedr. projektet hvilket kan undre, da projektet vil have stor indvirkning på vore alles dagligdag i flere år. Jeg mener at projektet vil have væsentlige indvirkning på både området og på manges sundhed både fysisk og psykisk.

Det følgende er områder, jeg mener det er væsentligt at få belyst og undersøgt nærmere samt emner, hvor jeg mener, at vi som beboere så tæt ved projektet skal sikres og inddrages tæt i forløbet.

- At vores huse bliver undersøgt og kortlagt inden projektstart, hver enkelt, da hvert enkelt hus er "unik". Mange af husene i Kalvebod er der bygget og udvidet på løbende, dette betyder, at der vil være huse på sokkelsten, huse hvor der er andre typer af fundament samt huse, hvor der vil være en blanding af forskellige fundaments typer. Dette i forhold til at undersøge om der kommer/vil være sætningsskader på husene i forbindelse med projektet samt efterfølgende. Da projektet givet

- vil betyde mange vibrationspåvirkninger af forskellig art, i et følsomt område. En eventuel grundvandssænkning vil ligeledes kunne have betydning for husene og vores område.
- At der løbende foretages støjmålinger fra både arbejdspladsen og den meget tunge trafik der vil komme i området.
 - At byggepladserne skærmes mest muligt, med størst muligt hensyn til det omkringliggende. Dette både i forhold til støj, støv, lugtgener, samt vi skærmes fra det kraftige lys der vil være på byggepladsen samt sikkerheden for alle i forbindelse med anlægsperioden.
 - At der foretages målinger i forhold til forurening af luften, da støvet fra arbejdet kan komme vidt omkring. Vi ved det er gammel losseplads der arbejdes i, hvorfor der løbende må undersøges hvad det betyder for forureningen af luften og af området, når der arbejdes i forurenede jord. Dette har betydning for os alle der bor og færdes her.
 - At trafikken gennemtænkes grundigt, der er mange børn i Kalvebod, hvoraf mange af dem er skolesøgende. Mange besøger hver dag Valbyparken, Naturlegepladsen og Tippen, endvidere bruger mange cyklister hver dag området, både rekreativt samt til og fra arbejde. Samt vores trafikafvikling med biler, parkering samt adgang for ambulancer, brandvæsen mm.
 - At der er en løbende dialog med beboere i Kalvebod med henblik på eksempelvis uventede gener samt evt. genhusning/erstatningsbolig i perioder, hvor det kan være svært at arbejde og/eller bo så tæt på igangværende anlægsarbejde.
 - At projektets betydning for natur, fugle og dyreliv undersøges grundigt både området på Tippen og i Valbyparken.
 - At området ved færdiggørelse hurtigt etableres tilbage og ikke henstår som byggeplads længere end nødvendigt.

Som beboer i Kalvebod har jeg oplevet Valbyparken og området gennem ca. 38 år. Inden for de sidste år er der sket en væsentlig forøgelse af antallet af mennesker der bruger parken og Tippen. Både til cykelture, gåture, ophold på plænerne i forårs-sommertid, børnefamilier og institutioner på Naturlegepladsen samtidig med at mange kommer for at betragte Isfuglene der ofte ses ved starten af Gåsebæksrenden og Enghavekanal. Blandt andet i lyset af dette, vil det være ødelæggende for mange, at et meget brugt grønt område i byen nu bliver byggeplads i en årrække.

Mit håb er at der undersøges meget grundigt i forhold til rimelige alternativer til linjeføringen, eksempelvis en af de tidligere planer om rørføringen ved Gl. Køgelandsvej med inddragelse af den tidligere gasværksgrund og hvor udmundingen vil være tæt ved det eksisterende rensningsanlæg. Denne plan synes umiddelbart, at ville medføre langt færre gener for både beboere i helårshuse/lejligheder, kolonihavefolkene i Musikbyen samt de mange brugere af både Valbyparken, Naturlegepladsen, Tippen, den nye strand, samt de mange cyklister der hver dag bruger cykelruterne gennem parken.

Hvis projektet gennemføres er det mit håb, at dette vil ske i tæt dialog med de berørte beboere og brugere og at der vil være en løbende grundig orientering, så det vil være muligt at korrigere/afhjælpe uforudsete gener.

Svar til: 2020-0862248 af: Daniel Nolan

APPLICATION DATE

20. januar 2021

SVARNUMMER

18

INDSENDT AF

Daniel Nolan

BY

Valby

POSTNR.

2500

ADRESSE

Buster Larsens Vej 10

HØRINGSSVAR

Jeg erklærer mig enig med nedenstående budskab: "

Som beboer i Valby Have er det bekymrende at læse at området igen bebyrdes med et længerevarende og støjende byggeprojekt, som forstyrrer hverdagslivet og forurener luften. Valby Have har været under udbygning siden 2005, og vi har nu i 15 år haft skiftende arbejdskørsel i og omkring området. Jeg kan kun modsige mig at det fortsætter, for vi tåler ikke mere støj fra byggepladser, ligesom de trafikale forhold, flere gange, har vist sig farlige og uhensigtsmæssige for både børn og voksne.

Lydmæssigt henstilles til, at der opstilles særlige krav til udførelsestidspunkt, så vi ikke får ekstra støj i weekender og ydertimer, fx fra spunsning, boring og kørsel.

Trafikalt bør der opstilles krav til kørsel på Ramsingsvej/Høffdingsvej aht. skolebørn. Der bør endvidere nedlægges p-pladser i dette område for at sikre sikre trafikale forhold.

Byggepladsadgang kan med fordel overvejes fra det endnu ikke færdigudbyggede Grønttorvet, ligesom skybrudstunnellens udstrækning kan overvejes forkortet, så det højtliggende Ramsingsvej/Høffdingsvej og underboribgen under BaneDanmarks areal udelades.

Beskrivelsen fortæller ikke noget om potentielle lugtgener ved hverken anlægsperiode eller driftsperiode for skybrudstunnellen. Dette bør afdækkes, da boligområde Valby Have og Grønttorvet, hvor man begge steder bor meget tæt, ikke tåler en sådan påvirkning af miljøet. Lugtgener bør derfor afdækkes og tages med i betragtningerne.

Slutteligt bør det afdækkes om skybrudstunnellen fysisk og tidsmæssigt går i vejen for det allerede lokalplanlagte projekt ved FL Schmidt inklusive broforbindelsen over banen. Som beboer i Valby Have er det vigtigt at have mulighed for at færdes ind og ud af mit boligområde på anden måde en via Gl. Køge Landevej, som er meget trafik- og støjbelastet. En broforbindelse til Grønttorvet muliggør dette,

og Valby Haves beboere ønsker denne gennemført.

Er broforbindelsen udlagt i olandokumenter (kommuneplan eller vedtaget lokalplan), og umuliggøres denne med skybrudstunnellen, bør der i forbindelse med skybrudsprojektet gives mulighed for høring af ændringer til disse planlovssikrede dokumenter."

Svar til: 2020-0862248 af: Camilla

APPLICATION DATE

19. januar 2021

SVARNUMMER

17

INDSENDT AF

Camilla

BY

Valby

POSTNR.

2500

ADRESSE

Clara Pontoppidans vej 65

HØRINGSSVAR

Som beboer i Valby Have der igennem mange år har været omgivet af byggepladser og står overfor endnu en med yderligere udbygning af FLS grunden er det bekymrende med endnu en byggeplads med støjgener og tung trafik.

Arbejdskørslen bør foregå via Høffdingsvej/Ramsingsvej dog med stor hensyntagen til de mange små bløde trafikanter, der dagligt benytter cykelstien der forbinder Ib Schønbergs Allé med Ramsingsvej på vej til/fra skole og børnehave.

Byggepladsadgang kan med stor fordel anlægges på det endnu ikke færdigudbyggede Grønttorv.

Det er bekymrende at anlæggelse af den allerede lovede gang/cykel forbindelse mellem ValbyHave og Grønttorvet udskydes flere år.

Svar til: 2020-0862248 af: Søren Hvalkof

APPLICATION DATE

19. januar 2021

SVARNUMMER

16

INDSENDT AF

Søren Hvalkof

VIRKSOMHED / ORGANISATION

Hvalkof Consulting - Environmental and Social Anthropology

BY

København SV

POSTNR.

2450

ADRESSE

Hf. Kalvebod 50

HØRINGSSVAR

Indsendt af Søren Hvalkof, Hf. Kalvebod 50, 2450 Københavns SV (Vejkode 9232, bygning 52 og bygning 135)

Vedr. påvirkninger fra anlægsarbejderne på beboere, bygninger, infrastruktur, miljø og natur i Hf. Kalvebod

Nærværende høringssvar er for hvert tema opdelt i hhv.:

- a) de forhold og påvirkninger der specifikt vedrører min ejendom Hf. Kalvebod 50
- b) de påvirkning der desuden omfatter hele Hf. Kalvebod og tilgrænsende områder og natur. Præsentationsrækkefølgen af det specifikke og det generelle afhænger af konteksten.

Svar og indsigelser er baseret på det i blivhoert.kk.dk bilagte høringsmateriale herunder især Niras' afgrænsningsnotat.

1. Boligområdet Hf. Kalvebod og klassificeringen af bebyggelsen

Det er påfaldende og bekymrende at Hf. Kalvebod ikke er nævnt med så meget som en bisætning i det ellers omfangsrige høringsmateriale. Der henvises kun til omkringliggende "kolonihaver" eller synonymet "Musikbyen".

Hf. Kalvebod er ikke en kolonihave. Det er en helårs-haveboligforening, der har fungeret på helårsbasis siden det første arealejemål blev indgået med KK i 1920. Vi har således lige haft 100-års jubilæum som helårs-haveboligforening, og vi indgår ikke i nabobebyggelsen "Musikbyen", som er en separat selvstændig enhed. Hf. Kalvebod består af 90 haver udlagt som helårsbeboelse med tilhørende faciliteter. Vi grænser direkte op til Tudsemindevej og til det anlægs- og byggeområde der

er projekteret til samleskakt mellem Gåsebækkloakken og Gåsebækrenden under betegnelsen "Musikbyen". Desuden fremgår det af det tracé der er skitseret på bilagte kortmateriale at tunnelen skal bores tværs igennem den østlige del af Hf. Kalvebod inden tilslutningen til skaktanlæg og bygværk ved byggepladsen Musikbyen, der ligger som umiddelbar nabo med en afstand <20 m fra Hf. Kalvebod.

Det kan undre at Hf. Kalvebods status som særligt boligområde med helårsbeboelse, og i et vist omfang erhverv, ikke er taget ad notam i planlægningen af skybrudsanlægget, herunder vurdering af diverse gener i anlægsfasen. I mit specifikke tilfælde er mit hus opført i 1977, med udbygninger i 1988 og 2001, samt løbende energiforbedringer, renoveringer etc. Det har siden dets opførelse været registreret som helårshus (parcelhus) på lejet grund, og jeg har siden jeg flyttede ind, betalt ejendomsskat som helårshus. Registrering af tilbygninger, ombygninger, og energiforbedringer er løbende blevet registreret i BBR (OIS). Der er ingen forhold der har forhindret planlæggerne af Valby Skybrudstunnel at konstatere dette.

Jeg må derfor som mangeårig ejendomsskatteyder kræve at blive behandlet som boligejer af et helårshus (på lejet/fremmed grund), og ikke som ejer af en sommerbeboet kolonihave. Dette forhold gælder naturligvis også alle andre beboere af Hf. Kalvebod.

At dette ikke er tilfældet fremgår at notatet i Tabel 1 i Afgrænsningsnotatet s. 24 omhandlende metoder til vurdering af miljøfaktorer (Befolkning...):

"Der udføres en overordnet kortlægning af alle bygninger, der potentielt udsættes for vibrationspåvirkninger og den enkelte bygnings vibrationsfølsomhed vurderes, ligesom potentielt vibrationsfølsomme virksomheder identificeres. Kortlægningen foretages på grundlag af orthofotos, oplysninger fra OIS/BBR-registret samt gadefotos."

"Påvirkningen af haveforeningshusene omkring skaktene ved Musikbyen og Enghave Kanal vurderes samlet ud fra foreliggende oplysninger."

Men da Hf. Kalvebod ikke er del af Musikbyen og har karakter af helårsbebyggelse, kan man ikke benytte den samlede (fælles) vurdering af kolonihavebebyggelserne ved de to nævnte anlægsområder som standard (baseline) for påvirkningerne.

Desuden skal det også bemærkes at ikke alle beboere har opdateret BBR databasen med nyere oplysninger om ejendomsforbedringer, energirenoveringer etc. Det skyldes bl.a. at BBR i flere omgange har været umulig at tilgå, at det krævede skriftlig henvendelse til KK, samt at ikke alle beboere har kvalifikationer der tillader dem at manøvrere i det digitale univers.

Derfor bør der foregå en særskilt registrering af de påvirkede ejendomme/boliger i Hf. Kalvebod, med andre kriterier for vibrations-, støj-, støv- og lyspåvirkninger i overensstemmelse med helårsbebyggelse i et plan, og med henblik på afværgeforanstaltninger og kompensation.

2. Støj, vibrationer og lys

Vibrationer

Hvad angår min egen ejendom Hf. Kalvebod 50, så ligger den præcist på det punkt hvor boremaskinen og tunnelføringen vil gå under Tudsemindesøen og ind i Hf. Kalvebod, og under hele den vestlige del af mit hus, inden den fortsætter mod SØ under de andre huse i Kalvebod og ud ved parkeringspladsen ved Musikbyen og Gåsebækrendens begyndelse.

Da mit hus er bygget af flere omgange og med forskellig fundamenteringer, anser jeg det som særligt sårbart for vibrationsskader, især da huset er umiddelbar nabo til Tudsemindesøen (10 m), der ved høj vandstand har kraftig udsivning af vand mod min ejendom. Huset nyeste tilbygning er fra 2001 (køkken/bryggers), som har fuld kælder under tilbygningens samlede areal på knap 35 kvm, der blev bygget lige før anlæggelsen af søen. Kælderen er konstrueret med filigran-armerede specialfremstillede betonelementer, og støbt bund. Desuden er der et dybt omfangsdræn og en samlebrønd med en automatisk sumppumpe, som sørger for at der ikke siver vand ind i kælderen fra sø, grund eller overflade. Resten af huset er til gengæld konstrueret på pillefundament (punktfundamentering), men i forskellige dybder. Således er den oprindelige bygning fra 1977 ikke så dybt piloteret som tilbygningen fra 1988, hvorimod den nye tilbygning fra 2001 med kælder er betydeligt dybere fundamenteret. Det betyder at de forskellige bygningsdele arbejder forskelligt ved vibrationer og rystelser, og ligeledes ved yderligere grundvandssænkning. Jeg har derfor stor bekymring for sætningsskader og ikke mindst revner og indsvivning af vand fra Tudsemindesøen. Det er muligt at selve borearbejdet ikke vil påvirke nævneværdigt da det ligger relativt dybt nede i kalklaget - det er dog uklart, men spunsning og nedramning af sekantpiller til etablering af skakten ved Musikbyen vil med stor sandsynlighed påføre ejendommen betydelige vibrationer.

Det skal her fremhæves at der var betydelig påvirkning af bygningen under det store jordskælv med epicenter i Skåne i 2008, hvor bøger faldt ud af reolerne på mit kontor og påvirkningen var mærkbar. Også tidligere jordrystelser pga. forskydninger i brudlinjerne i kalksandslagene under Sydhavnen har kunne mærkes meget tydeligt og har ført til faldende objekter. Det samme er også gældende for andre huse i Hf. Kalvebod, som har meget forskellige fundamenteringer, strækkende sig fra fast støbte stribefundamenter, over støbte punktfundamenter, til brøndfundamentering til løse sokkelsten, og forskellige kombinationer af disse typer.

Det er derfor vigtigt at alle husene i Hf. Kalvebod registreres før der opstår sætnings- og sprækkeskader på bygningerne, som alle er baseret på trækonstruktioner.

Støj

Som det fremgår af høringsmaterialet kan der forventes betydelige støjgener under anlægsarbejdet med skaktbyggeri og tilslutninger. Selv om byggeaktiviteterne vil foregå i dagtimerne mellem 7 og 19, vil de være til væsentlig gene for beboerne i Kalvebod, forstærket af at de vil strække sig over en længere periode på 18 - 24 måneder. For mit eget vedkommende vil støj og rystelser væsentligt påvirke min arbejds effektivitet. Jeg driver mit eget konsulentfirma fra min adresse i Hf. Kalvebod (CVR 38189557), der omfatter større skriftlige rapport- og udredningsarbejder, som kræver at man har ro til at koncentrere sig. Støj og vibrationer i dagtimerne vil således kunne påvirke produktiviteten negativt og helt umuliggøre arbejdet. Og hvis det oven i købet strækker sig over op til 12 måneder, vil det være til væsentlig gene. Hvis sådanne forhold opstår vil der blive fremsat krav om økonomisk kompensation for nedsat produktivitet og indtjening. Desuden er jeg landsdækkende censor ved 6 forskellige danske universiteter, der fordrer arbejdsro til læsning af specialer og andre skriftlige opgaver. Der er også andre beboere som har deres hjemmearbejdspladser i Kalvebod, og som på lignende vis vil blive negativt påvirket.

Støj og vibrationsforholdene vil naturligvis være lige så generende for andre beboere i Hf. Kalvebod som for mig. Der er mange pensionister og ældre beboere, som vil være hjemme de fleste dage i dagtimerne. Desuden er der småbørnsfamilier med spædbørn, der ikke nødvendigvis er i institution hele dagen og som skal kunne hvile uforstyrret. Det kan ikke tilgodeses ved så voldsomme og langstrakte anlægsarbejder som den projekterede skaktkonstruktion.

Det skal derfor også understreges at de erfaringer med og kriterier for rystelser og støjgener man refererer til, nemlig afgørelserne for støjniveauer fra metrobyggeriet ved Marmorkirken

(Afgrænsningsnotatet, tabel 1, s. 23), ikke bare kan overføres til forholdene ved byggepladsen Musikbyen og Hf. Kalvebod. Vi har ikke som beboere valgt at bosættes os midt i et storbymiljø, hvor man må kunne forvente et vist støjniveau, men har netop valgt et bosted uden for selve storbyen, med forventet fred og lavt støjniveau. Desuden er boligbyggeriet meget lavere hvilket giver en anden lyd- og støjfordeling.

Lysforurening

Der er slet ikke i det tilgængelige høringsmateriale taget højde for den lysforurening der kan forventes fra en så stor anlægsplads. Det er meget beklageligt og den forventede byggebelysnings størrelse, omfang og intensitet bør klarlægges.

3. Trafik og parkeringsforhold

En anden væsentlig forstyrrende faktor tunnelprojektet vil påføre os, er den konstante trafik med tunge lastbiler og anden biltrafik på Tudsemindevej, som grænser direkte op til Hf. Kalvebod. Tunge lastbiler kan registreres som rystelser i husene, og for os der bor tættest på vil der desuden være tale om en ikke ubetydelig støjgene. Det har vi som beboere kunnet konstatere hver gang der var Grøn Koncert i Valbyparken, hvor de tunge lastbiler med scenemateriale og andet har kørt igennem i dagevis.

Desuden vil trafikken og vores adgang til og udgang fra Kalvebod blive væsentligt generet. Her er ikke blot tale om vores egen biltrafik, men også om de mange cyklende, herunder skolebørn, der benytter Tudsemindevej, som er vores hovedadgangsvej til haveforeningen. Trafiksikkerheden sættes over styr med en blanding af tung lastbiltrafik og mange bløde trafikkanter, og der kan meget let opstå farlige situation og ulykker. Vi har netop oplevet dette under de Grønne Koncerter og lignende offentlige arrangementer i Valbyparken, hvor der er trafikkaos på Tudsemindevej med mange farlige situationer.

Desuden benytter vi selv og vores gæster både Tudsemindevej og parkeringspladsen ved Musikbyen til parkering. Selv om vi har parkeringspladser inde i Hf. Kalvebod, er pladsen begrænset og det er kun i begrænset omfang muligt at parkere i selve haverne pga. deres beskedne størrelse. Derfor er Tudsemindevej et nødvendigt parkeringsområde, som næppe kan opretholdes når den tunge trafik til og fra byggepladsen foregår.

Dertil komme de gener blokering af tilkørslen til Valbyparken, badestranden og den grønne cykelrute vil påføre ikke blot os, men lokalbefolkningen og offentligheden i sin helhed.

Desuden vil en indsnævring af vejbredden og passageforhindringer, obstruere adgangsvejen til Hf. Kalvebod for skraldebiler og ikke mindst udrykningskøretøjer i tilfælde af akut sygdom, ulykker eller brand.

Der bør derfor stilles alternative parkeringsmuligheder til rådighed i umiddelbar nærhed, og desuden bør der findes en alternativ transportvej for den tunge trafik til og fra byggepladsen, samt undgå obstruktion af adgangsvejene til Hf. Kalvebod og Valbyparken.

Det må også understreges at både jeg og mange andre beboere er helt afhængige af vores biler i forbindelse med vores arbejde. Dvs. at man ikke kan suspendere personbiltrafikken til Hf. Kalvebod i anlægsfasen, men at vi må kunne komme ud og ind, og kunne parkere.

4. Støv og luftforurening

Undergrunden i hele området omkring byggepladsen Musikbyen og Hf. Kalvebod, er gammel losseplads og opfyldning (V2) med stærkt forurenede jord. Opfyldningen i området indeholder rester fra kemi- og medicinproduktion samt stærkt forurenede industriaffald. I Hf. Kalvebod har jeg og mine naboer i forbindelse med udgravninger til fundamentering af husrenovationer og i mit tilfælde udgravning af kælder, testet en række jordprøver før udgravning for at budgettere omkostningerne ved bortskaffelse af forurenede jord. Prøverne svinger mellem forureningsklasse 4 og klasse 3 jord, med indhold af en række giftstoffer, tungmetaller, opløsningsmidler og tjærestoffer. I mit eget tilfælde blev jorden afleveret (mod betaling) på Kalvebod Miljøcenter til viderebehandling og deponering. Det er derfor stærkt bekymrende at der skal graves en så stor volumen af den stærkt forurenede undergrund ud ca. 20 m fra Hf. Kalvebod, med deponering og senere læsning og transport af forurenede jord og tunnelmuck. Det vil både støve og afdampe med uundgåelig påvirkning af Hf. Kalvebod og beboere, som både vil indånde støv og dampe, samt komme i berøring med det nedfaldne forurenede støv, ikke mindst i køkken- og prydhaver, samt på terrasser og grillpladser. Det er simpelthen ikke acceptabelt, og man bør overveje om det overhovedet er sundhedsmæssigt forsvarligt med en udgravning, deponering og borttransport af så forurenende materialer så tæt på et boligområde bestående af haveboliger/parcelhuse.

5. Natur og biodiversitet

Tudsemindevej, som er navnet på hovedindgangsvejen både til byggepladsen ved Musikbyen, Hf. Kalvebod, Hf. Musikbyen og Valbyparken, er opkaldt efter de grønbrogede tudser som indtil for nogle år siden var meget talrige i Gåsebækrenden, der før godsbane-shuntens etablering levede i tusindtal i renden. For at kompensere for nedlagte ynglesteder ved rørlægningen af den øverste del af Gåsebækrenden, anlagdes der en kunstig sø med EU-støtte, som padderne kunne reproducere sig i, og hvor ynglen kunne vokse op. Det førte til massive ynglevandringer af grønbrogede tudser fra banevolden hvor de overvintrede, til søen. Det førte desværre også til massedrab på tudser af gennemkørende biler, da KK ikke havde anlagt faunapassager. Tudsemindevej er netop opkaldt til minde om de grønbrogede tudser, som på mange måder er blevet symbolet på Sydhavns miljøets overlevelseskamp. Tudsebestanden gik efterfølgende stærkt ned efter en udbredt virusepidemi blandt padder, men der er stadig en bestand tilstede, og i stigning. Disse grønbrogede tudser vandrer stadig fra deres vinterhi over Tudsemindevej til søen hvor de formerer sig, inden de i løbet af sommeren igen går på land, fouragerer og søger hi i banevolden og vores haver.

Den lille bestand er meget sårbar for trafik, og daglig kørsel med store lastbiler, der ikke kan manøvrere uden om en grønbroget tudse, vil uvægerligt føre til overkørsel af migrerende tudser i yngletiden. Grønbroget tudse er en bilag IV-art, som skal beskyttes og ikke må trues af anlægsarbejder eller lignende aktiviteter. Det bliver den i dette projekt. Det skal her understreges at det slet ikke er tilstrækkeligt af gennemføre en "besigtigelse" i denne forbindelse (Afgrænsningsnotat s. 31), da man pga. af den lille bestand der kæmper for overlevelse, skal være "på pletten" på det rigtige tidspunkt for at konstatere deres tilstedeværelse, og det gælder også lydsporing af deres paringssang (kvækken). Jeg må her på det kraftigste fraråde et bruge konsulentfirmaet Amphi Consult, der tidligere har været brugt af både KK, Øresundsforbindelsen og By&Havn, og som har demonstreret en helt utilstrækkelig metodologisk tilgang, som vidner om bestilte resultater fra bygherrernes side. Højest utroværdigt og meget beklageligt.

En anden art som vil blive væsentlig påvirket af anlægsarbejderne både ved Musikbyen og ved Enghave Kanal er isfuglen, som er rødlistet. Det betyder at der ikke må foretages nogen som helst indgreb der kan forhindre deres tilstedeværelse eller skræmme dem bort.

I Afgrænsningsnotatet s. 31 står der:

Isfugl, som findes ved Sydhavnstippen, er rødlistet som sårbar (VU) på den danske rødliste. Skrænter mod vandløb, hvor isfugl kan have redehuller, påvirkes ikke af projektet. Der inddrages i øvrigt ikke større områder eller særligt egnede områder for fugle.

Det er en fejlfortolkning af tilstedeværelsen af isfuglene. Os der bor her ser dem stort set hver dag, og vi ved at isfuglene ikke er tilknyttet Tippen, men specifikt til Gåsebækrenden (lokalt kaldet Pisserenden) og Enghave Kanal (lokalt kaldet Lorteren), hvor de i stigende grad har etableret sig. Det startede år tilbage med overvintringsophold, der de seneste år har resulteret i ynglende par i brinkerne ved begge kanaler. Men de få fugle der er, holder især til ved hhv. Gåsebækrendens start lige ved overløbet fra Gåsebækkloakken ved indkørslen til Musikbyen, lige der hvor byggepladsen skal etableres. Det er isfuglenes foretrukne fourageringsplads, og de opholder sig tilsyneladende nærmest inde under broen ved overløbet. Når de især fouragerer der, er det fordi der her er konstant indstrømning af frisk drænvand, og derved vandkvalitetsforhold der favoriserer tilstedeværelsen af hundestejler, som er isfuglens ynglingsfødeemne. Præcist det samme gør sig gældende ved overløbet til Enghave Kanal, hvor der ligeledes altid holder en eller flere isfugle til, som deres foretrukne fourageringsplads pga. af relativt lavt vand, lavthængende grene og en god bestand af Hundestejler. Så det kan godt være at deres redehuller ikke påvirkes i yngletiden, men hele den kolde tid på året fra oktober til marts holder de især til lige netop der hvor begge store anlægsarbejder og skaktbyggerier er projekteret.

Alene af denne grund må projektet med dets nuværende linjeføring betragtes som værende imod gældende fredningslovgivning.

Slutteligt skal det påtales at man påtænker at bygge på den nordlige del af Sydhavnstippen i forbindelse med anlæg af en 4 m høj driftsbygning på 90 kvm og en dyb skakt ved inddragelse af et areal øst for Enghave Kanal. Området som lokalbefolkningen har kæmpet for bevarelse af, og som DN for nogle få år siden forsøgte at få fredet, er af Sydhavnens befolkning opfattet som en integreret del af Sydhavnstippen som man i årevis har kæmpet for at bevare som selvgroet naturområde. Derfor er følgende bemærkning i Afgrænsningsnotatet s. 30 meget problematisk:

"Ved Enghave Kanal er området registreret som § 3 beskyttet eng på Miljøportalen. Området er dog som natur i byzone fra før 1992 undtaget fra naturbeskyttelsesloven".

At det er §3-beskyttet er uomtvisteligt, men byzonefortolkninger er ret tvivlsom, og hvorom alt er, så vil lokalbefolkningen og brugere af Sydhavnstippen næppe acceptere at der overhovedet bygges på området, især i lyset af den igangværende kamp mod byggeriet på Stejlepladsen, hvor endnu et byggeri på Sydhavnens tilbageværende naturområder med al sandsynlighed vil blive opfatte som en "krigserklæring" fra KK, og føre til voldsomme reaktioner med blokader o.l. aktioner. Jeg må her henlede opmærksomheden på aktionerne imod den golf-øvebane som KK forsøgte at bygge på samme område, og som måtte opgives efter en årelang aktion og blokade. Aktionen er i Sydhavnen kendt som "Golfkrigen". Der kan i øvrigt næppe gennemføres noget som helst byggeri på de projekterede arealer uden en lokalplan.

6. Alternativ tunnelføring

På baggrund af alle disse forhold, som blot er en opsummering af de væsentligste anker, opfordrer jeg til at den foreslåede linjeføring opgives helt, og at der findes en alternativ linjeføring med et andet udløbspunkt end Enghave Kanal og subsidiært Gåsebækrenden. Her vil jeg især pege på den

oprindelige plan med afslutning på "Gastårnsgrunden" med det samme tunnelanlæg med reservoirfunktion og udpumpning til renseanlæg, der ligger i umiddelbar nærhed, og den begrænsede overløbsfunktion til udløb i Harrestrup å/Damhusåens munding. De forviklinger der oprindeligt opstod med Hvidovre Kommune om den "geopolitiske" jurisdiktion bør kunne løses med velvillighed og kompensation, og forekommer i bedste fald som infantil bureaukratisme. Og hvad angår frygten for vandmængder og sedimentering ved udløbet af Damhusåen, kan det ikke længere være et argument i lyset af de begrænsede mængder overløbsvand der iflg. den præsenterede projektdokumentation skal udledes i Enghave Kanal/Lorterenden og videre til samme recipient i Kalveboderne. Som det fremstår nu skal størstedelen af det opmagasinerede vand pumpes til rensningsanlæg og videre ud i Øresund. Nøjagtigt det samme må vel gælde for et eventuelt udløb ved Damhusåen/Harrestrup Ås munding i Kalvebodbugten, hvor påvirkningen af vandmiljøet og Natura-2000 området vel må være det samme som ved brugen af Enghave Kanal.

7. Afsluttende bemærkning

Til slut vil jeg blot udtrykke en yderligere forundring over at der ikke er fremlagt noget budget for dette enorme projekt, eller en mulig finansieringsplan. Ligeledes undrer jeg mig over at der ikke er præsenteret en tidslinje for gennemførelsen og den politiske beslutningsproces – en "roadmap" – der gør det muligt for borgere og skatteydere, der skal betale gildet, at forberede de nødvendige interventioner i beslutningsprocessen.

Version 3c

Høringssvar om afgrænsning af miljøkonsekvensrapport for Valby Skybrudstunnel

Indsendt af Søren Hvalkof, Hf. Kalvebod 50, 2450 Københavns SV (Vejkode 9232, bygning 52 og bygning 135).

Vedr. påvirkninger fra anlægsarbejderne på beboere, bygninger, infrastruktur, miljø og natur i Hf. Kalvebod.

Nærværende høringssvar er for hvert tema opdelt i hhv.:

- a) de forhold og påvirkninger der specifikt vedrører min ejendom Hf. Kalvebod 50
 - b) de påvirkning der desuden omfatter hele Hf. Kalvebod og tilgrænsende områder og natur.
- Præsentationsrækkefølgen af det specifikke og det generelle afhænger af konteksten.

Svar og indsigelser er baseret på det i blivhoert.kk.dk bilagte høringsmateriale herunder især Niras' afgrænsningsnotat.

1. Boligområdet Hf. Kalvebod og klassificeringen af bebyggelsen

Det er påfaldende og bekymrende at Hf. Kalvebod ikke er nævnt med så meget som en bisætning i det ellers omfangsrige høringsmateriale. Der henvises kun til omkringliggende "kolonihaver" eller synonymet "Musikbyen".

Hf. Kalvebod er ikke en kolonihave. Det er en helårs-haveboligforening, der har fungeret på helsårsbasis siden det første arealejemål blev indgået med KK i 1920. Vi har således lige haft 100-års jubilæum som helårs-haveboligforening, og vi indgår ikke i nabobebyggelsen "Musikbyen", som er en separat selvstændig enhed. Hf. Kalvebod består af 90 haver udlagt som helårsbeboelse med tilhørende faciliteter. Vi grænser direkte op til Tudsemindevej og til det anlægs- og byggeområde der er projekteret til samleskakt mellem Gåsebækkloakken og Gåsebækrenden under betegnelsen "Musikbyen". Desuden fremgår det af det tracé der er skitseret på bilagte kortmateriale at tunnelen skal bores tværs igennem den østlige del af Hf. Kalvebod inden tilslutningen til skaktanlæg og bygværk ved byggepladsen Musikbyen, der ligger som umiddelbar nabo med en afstand <20 m fra Hf. Kalvebod.

Det kan undre at Hf. Kalvebods status som særligt boligområde med helårsbeboelse, og i et vist omfang erhverv, ikke er taget ad notam i planlægningen af skybrudsanlægget, herunder vurdering af diverse gener i anlægsfasen. I mit specifikke tilfælde er mit hus opført i 1977, med udbygninger i 1988 og 2001, samt løbende energiforbedringer, renoveringer etc. Det har siden dets opførelse været registeret som helårshus (parcelhus) på lejet grund, og jeg har siden jeg flyttede ind, betalt ejendomsskat som helårshus. Registrering af tilbygninger, ombygninger, og energiforbedringer er løbende blevet registreret i BBR (OIS). Der er ingen forhold der har forhindret planlæggerne af Valby Skybrudstunnel at konstatere dette.

Jeg må derfor som mangeårig ejendomsskatteyder kræve at blive behandlet som boligejer af et helårshus (på lejet/fremmed grund), og ikke som ejer af en sommerbeboet kolonihave. Dette forhold gælder naturligvis også alle andre beboere af Hf. Kalvebod.

At dette ikke er tilfældet fremgår at notatet i Tabel 1 i Afgrænsningsnotatet s. 24 omhandlende metoder til vurdering af miljøfaktorer (Befolkning...):

"Der udføres en overordnet kortlægning af alle bygninger, der potentielt udsættes for vibrationspåvirkninger og den enkelte bygnings vibrationsfølsomhed vurderes, ligesom potentielt vibrationsfølsomme virksomheder identificeres. Kortlægningen foretages på grundlag af orthofotos, oplysninger fra OIS/BBR-registret samt gadefotos."

"Påvirkningen af haveforeningshusene omkring skaktene ved Musikbyen og Enghave Kanal vurderes samlet ud fra foreliggende oplysninger."

Men da Hf. Kalvebod ikke er del af Musikbyen og har karakter af helårsbebyggelse, kan man ikke benytte den samlede (fælles) vurdering af kolonihavebebyggelserne ved de to nævnte anlægsområder som standard (baseline) for påvirkningerne.

Desuden skal det også bemærkes at ikke alle beboere har opdateret BBR databasen med nyere oplysninger om ejendomsforbedringer, energirenoveringer etc. Det skyldes bl.a. at BBR i flere omgange har været umulig at tilgå, at det krævede skriftlig henvendelse til KK, samt at ikke alle beboere har kvalifikationer der tillader dem at manøvrere i det digitale univers.

Derfor bør der foregå en særskilt registrering af de påvirkede ejendomme/boliger i Hf. Kalvebod, med andre kriterier for vibrations-, støj-, støv- og lyspåvirkninger i overensstemmelse med helårsbebyggelse i et plan, og med henblik på afværgeforanstaltninger og kompensation.

2. Støj, vibrationer og lys

Vibrationer

Hvad angår min egen ejendom Hf. Kalvebod 50, så ligger den præcist på det punkt hvor boremaskinen og tunnelføringen vil gå under Tudsemindesøen og ind i Hf. Kalvebod, og under hele den vestlige del af mit hus, inden den fortsætter mod SØ under de andre huse i Kalvebod og ud ved parkeringspladsen ved Musikbyen og Gåsebækrendens begyndelse.

Da mit hus er bygget af flere omgange og med forskellig fundamenteringer, anser jeg det som særligt sårbart for vibrationsskader, især da huset er umiddelbar nabo til Tudsemindesøen (10 m), der ved høj vandstand har kraftig udsivning af vand mod min ejendom. Huset nyeste tilbygning er fra 2001 (køkken/bryggers), som har fuld kælder under tilbygningens samlede areal på knap 35 kvm, der blev bygget lige før anlæggelsen af søen. Kælderen er konstrueret med filigran-armerede specialfremstillede betonelementer, og støbt bund. Desuden er der et dybt omfangsdræn og en samlebrønd med en automatisk sumppumpe, som sørger for at der ikke siver vand ind i kælderen fra sø, grund eller overflade. Resten af huset er til gengæld konstrueret på pillefundament (punktfundamentering), men i forskellige dybder. Således er den oprindelige bygning fra 1977 ikke så dybt piloteret som tilbygningen fra 1988, hvorimod den nye tilbygning fra 2001 med kælder er betydeligt dybere fundamenteret. Det betyder at de forskellige bygningsdele arbejder forskelligt ved vibrationer og rystelser, og ligeledes ved yderligere grundvandssænkning. Jeg har derfor stor bekymring for sætningsskader og ikke mindst revner og indsivning af vand fra Tudsemindesøen. Det er muligt at selve borearbejdet ikke vil påvirke nævneværdigt da det ligger relativt dybt nede i kalklaget - det er dog uklart, men spunsning og nedramning af sekantpiller til etablering af skakten ved Musikbyen vil med stor sandsynlighed påføre ejendommen betydelige vibrationer.

Det skal her fremhæves at der var betydelig påvirkning af bygningen under det store jordskælv med epicenter i Skåne i 2008, hvor bøger faldt ud af reolerne på mit kontor og påvirkningen var mærkbar. Også tidligere jordrystelser pga. forskydninger i brudlinjerne i kalksandslagene under Sydhavnen har kunne mærkes meget tydeligt og har ført til faldende objekter. Det samme er også gældende for andre huse i Hf. Kalvebod, som har meget forskellige fundamenteringer, strækkende sig fra fast støbte stribefundamenter, over støbte punktfundamenter, til brøndfundamentering til løse sokkelsten, og forskellige kombinationer af disse typer.

Det er derfor vigtigt at alle husene i Hf. Kalvebod registreres før der opstår sætnings- og sprækkeskader på bygningerne, som alle er baseret på trækonstruktioner.

Støj

Som det fremgår af høringsmaterialet kan der forventes betydelige støjgener under anlægsarbejdet med skaktbyggeri og tilslutninger. Selv om byggeaktiviteterne vil foregå i

dagtimerne mellem 7 og 19, vil de være til væsentlig gene for beboerne i Kalvebod, forstærket af at de vil strække sig over en længere periode på 18 - 24 måneder. For mit eget vedkommende vil støj og rystelser væsentligt påvirke min arbejds effektivitet. Jeg driver mit eget konsulentfirma fra min adresse i Hf. Kalvebod (CVR 38189557), der omfatter større skriftlige rapport- og udredningsarbejder, som kræver at man har ro til at koncentrere sig. Støj og vibrationer i dagtimerne vil således kunne påvirke produktiviteten negativt og helt umuliggøre arbejdet. Og hvis det oven i købet strækker sig over op til 12 måneder, vil det være til væsentlig gene. Hvis sådanne forhold opstår vil der blive fremsat krav om økonomisk kompensation for nedsat produktivitet og indtjening. Desuden er jeg landsdækkende censor ved 6 forskellige danske universiteter, der fordrer arbejdsro til læsning af specialer og andre skriftlige opgaver. Der er også andre beboere som har deres hjemmearbejdspladser i Kalvebod, og som på lignende vis vil blive negativt påvirket.

Støj og vibrationsforholdene vil naturligvis være lige så generende for andre beboere i Hf. Kalvebod som for mig. Der er mange pensionister og ældre beboere, som vil være hjemme de fleste dage i dagtimerne. Desuden er der småbørnsfamilier med spædbørn, der ikke nødvendigvis er i institution hele dagen og som skal kunne hvile uforstyrret. Det kan ikke tilgodeses ved så voldsomme og langstrakte anlægsarbejder som den projekterede skaktkonstruktion.

Det skal derfor også understreges at de erfaringer med og kriterier for rystelser og støjgener man refererer til, nemlig afgørelserne for støjniveauer fra metrobyggeriet ved Marmorkirken (Afgøringsnotatet, tabel 1, s. 23), ikke bare kan overføres til forholdene ved byggepladsen Musikbyen og Hf. Kalvebod. Vi har ikke som beboere valgt at bosættes os midt i et storbymiljø, hvor man må kunne forvente et vist støjniveau, men har netop valgt et bosted uden for selve storbyen, med forventet fred og lavt støjniveau. Desuden er boligbyggeriet meget lavere hvilket giver en anden lyd- og støjfordeling.

Lysforurening

Der er slet ikke i det tilgængelige høringsmateriale taget højde for den lysforurening der kan forventes fra en så stor anlægsplads. Det er meget beklageligt og den forventede byggebelysnings størrelse, omfang og intensitet bør klarlægges.

3. Trafik og parkeringsforhold

En anden væsentlig forstyrrende faktor tunnelprojektet vil påføre os, er den konstante trafik med tunge lastbiler og anden biltrafik på Tudsemindevej, som grænser direkte op til Hf. Kalvebod. Tunge lastbiler kan registreres som rystelser i husene, og for os der bor tættest på vil der desuden være tale om en ikke ubetydelig støjgene. Det har vi som beboere kunnet konstatere hver gang der var Grøn Koncert i Valbyparken, hvor de tunge lastbiler med scenemateriale og andet har kørt igennem i dagevis.

Desuden vil trafikken og vores adgang til og udgang fra Kalvebod blive væsentligt generet. Her er ikke blot tale om vores egen biltrafik, men også om de mange cyklende, herunder skolebørn, der benytter Tudsemindevej, som er vores hovedadgangsvej til haveforeningen.

Trafiksikkerheden sættes over styr med en blanding af tung lastbiltrafik og mange bløde trafikkanter, og der kan meget let opstå farlige situationer og ulykker. Vi har netop oplevet dette under de Grønne Koncerter og lignende offentlige arrangementer i Valbyparken, hvor der er trafikchaos på Tudsemindevej med mange farlige situationer.

Desuden benytter vi selv og vores gæster både Tudsemindevej og parkeringspladsen ved Musikbyen til parkering. Selv om vi har parkeringspladser inde i Hf. Kalvebod, er pladsen begrænset og det er kun i begrænset omfang muligt at parkere i selve haverne pga. deres beskedne størrelse. Derfor er Tudsemindevej et nødvendigt parkeringsområde, som næppe kan opretholdes når den tunge trafik til og fra byggepladsen foregår.

Dertil komme de gener blokering af tilkørslen til Valbyparken, badestranden og den grønne cykelrute vil påføre ikke blot os, men lokalbefolkningen og offentligheden i sin helhed.

Desuden vil en indsnævring af vejbredden og passageforhindringer, obstruere adgangsvejen til Hf. Kalvebod for skraldebiler og ikke mindst udrykningskøretøjer i tilfælde af akut sygdom, ulykker eller brand.

Der bør derfor stilles alternative parkeringsmuligheder til rådighed i umiddelbar nærhed, og desuden bør der findes en alternativ transportvej for den tunge trafik til og fra byggepladsen, samt undgå obstruktion af adgangsvejene til Hf. Kalvebod og Valbyparken.

Det må også understreges at både jeg og mange andre beboere er helt afhængige af vores biler i forbindelse med vores arbejde. Dvs. at man ikke kan suspendere personbiltrafikken til Hf. Kalvebod i anlægsfasen, men at vi må kunne komme ud og ind, og kunne parkere.

4. Støv og luftforurening

Undergrunden i hele området omkring byggepladsen Musikbyen og Hf. Kalvebod, er gammel losseplads og opfyldning (V2) med stærkt forurenede jord. Opfyldningen i området indeholder rester fra kemi- og medicinproduktion samt stærkt forurenede industriaffald. I Hf. Kalvebod har jeg og mine naboer i forbindelse med udgravninger til fundamentering af husrenovationer og i mit tilfælde udgravning af kældere, testet en række jordprøver før udgravning for at budgettere omkostningerne ved bortskaffelse af forurenede jord. Prøverne svinger mellem forureningsklasse 4 og klasse 3 jord, med indhold af en række giftstoffer, tungmetaller, opløsningsmidler og tjærestoffer. I mit eget tilfælde blev jorden afleveret (mod betaling) på Kalvebod Miljøcenter til viderebehandling og deponering. Det er derfor stærkt bekymrende at der skal graves en så stor volumen af den stærkt forurenede undergrund ud ca. 20 m fra Hf. Kalvebod, med deponering og senere læsning og transport af forurenede jord og tunnelmuck. Det vil både støve og afdampe med uundgåelig påvirkning af Hf. Kalvebod og beboere, som både vil indånde støv og dampe, samt komme i berøring med det nedfaldne forurenede støv, ikke mindst i køkken- og prydhaver, samt på terrasser og grillpladser. Det er simpelthen ikke acceptabelt, og man bør overveje om det overhovedet er sundhedsmæssigt forsvarligt med en udgravning, deponering og borttransport af så forurenede materialer så tæt på et boligområde bestående af haveboliger/parcelhuse.

5. Natur og biodiversitet

Tudsemindevej, som er navnet på hovedindgangsvejen både til byggepladsen ved Musikbyen, Hf. Kalvebod, Hf. Musikbyen og Valbyparken, er opkaldt efter de grønbrogede tudser som indtil for nogle år siden var meget talrige i Gåsebækrenden, der før godsbane-shuntens etablering levede i tusindtal i renden. For at kompensere for nedlagte ynglesteder ved rørlægningen af den øverste del af Gåsebækrenden, anlagdes der en kunstig sø med EU-støtte, som padderne kunne reproducere sig i, og hvor ynglen kunne vokse op. Det førte til massive ynglevandringer af grønbrogede tudser fra banevolden hvor de overvintrede, til søen. Det førte desværre også til massedrab på tudser af gennemkørende biler, da KK ikke havde anlagt faunapassager. Tudsemindevej er netop opkaldt til minde om de grønbrogede tudser, som på mange måder er blevet symbolet på Sydhavnsmiljøets overlevelseskamp. Tudsebestanden gik efterfølgende stærkt ned efter en udbredt virusepidemi blandt padder, men der er stadig en bestand tilstede, og i stigning. Disse grønbrogede tudser vandrer stadig fra deres vinterhi over Tudsemindevej til søen hvor de formerer sig, inden de i løbet af sommeren igen går på land, fouragerer og søger hi i banevolden og vores haver.

Den lille bestand er meget sårbar for trafik, og daglig kørsel med store lastbiler, der ikke kan manøvrere uden om en grønbroget tudse, vil uvægerligt føre til overkørsel af migrerende tudser i yngletiden. Grønbroget tudse er en bilag IV-art, som skal beskyttes og ikke må trues af anlægsarbejder eller lignende aktiviteter. Det bliver den i dette projekt. Det skal her understreges at det slet ikke er tilstrækkeligt af gennemføre en "besigtigelse" i denne forbindelse

(Afgrænsningsnotat s. 31), da man pga. af den lille bestand der kæmper for overlevelse, skal være ”på pletten” på det rigtige tidspunkt for at konstatere deres tilstedeværelse, og det gælder også lydsporing af deres paringssang (kvækken). Jeg må her på det kraftigste fraråde et bruge konsulentfirmaet Amphi Consult, der tidligere har været brugt af både KK, Øresundsforbindelsen og By&Havn, og som har demonstreret en helt utilstrækkelig metodologisk tilgang, som vidner om bestilte resultater fra bygherrerne side. Højest utroværdigt og meget beklageligt.

En anden art som vil blive væsentlig påvirket af anlægsarbejderne både ved Musikbyen og ved Enghave Kanal er isfuglen, som er rødlistet. Det betyder at der ikke må foretages nogen som helst indgreb der kan forhindre deres tilstedeværelse eller skræmme dem bort.

I Afgrænsningsnotatet s. 31 står der:

Isfugl, som findes ved Sydhavnstippen, er rødlistet som sårbar (VU) på den danske rødliste. Skrænter mod vandløb, hvor isfugl kan have redehuller, påvirkes ikke af projektet. Der inddrages i øvrigt ikke større områder eller særligt egnede områder for fugle.

Det er en fejlfortolkning af tilstedeværelsen af isfuglene. Os der bor her ser dem stort set hver dag, og vi ved at isfuglene ikke er tilknyttet Tippen, men specifikt til Gåsebækrenden (lokalt kaldet Pisserenden) og Enghave Kanal (lokalt kaldet Lorteren), hvor de i stigende grad har etableret sig. Det startede år tilbage med overvintringsophold, der de seneste år har resulteret i ynglende par i brinkerne ved begge kanaler. Men de få fugle der er, holder især til ved hhv. Gåsebækrendens start lige ved overløbet fra Gåsebækkloakken ved indkørslen til Musikbyen, lige der hvor byggepladsen skal etableres. Det er isfuglenes foretrukne fourageringsplads, og de opholder sig tilsyneladende nærmest inde under broen ved overløbet. Når de især fouragerer der, er det fordi der her er konstant indstrømning af frisk drænvand, og derved vandkvalitetsforhold der favoriserer tilstedeværelsen af hundestejler, som er isfuglens ynglingsfødeemne. Præcist det samme gør sig gældende ved overløbet til Enghave Kanal, hvor der ligeledes altid holder en eller flere isfugle til, som deres foretrukne fourageringsplads pga. af relativt lavt vand, lavthængende grene og en god bestand af Hundestejler. Så det kan godt være at deres redehuller ikke påvirkes i yngletiden, men hele den kolde tid på året fra oktober til marts holder de især til lige netop der hvor begge store anlægsarbejder og skaktbyggerier er projekteret.

Alene af denne grund må projektet med dets nuværende linjeføring betragtes som værende imod gældende fredningslovgivning.

Slutteligt skal det påtåles at man påtænker at bygge på den nordlige del af Sydhavnstippen i forbindelse med anlæg af en 4 m høj driftsbygning på 90 kvm og en dyb skakt ved inddragelse af et areal øst for Enghave Kanal. Området som lokalbefolkningen har kæmpet for bevarelse af, og som DN for nogle få år siden forsøgte at få fredet, er af Sydhavnens befolkning opfattet som en integreret del af Sydhavnstippen som man i årevis har kæmpet for at bevare som selvgroet naturområde. Derfor er følgende bemærkning i Afgrænsningsnotatet s. 30 meget problematisk:

”Ved Enghave Kanal er området registreret som § 3 beskyttet eng på Miljøportalen. Området er dog som natur i byzone fra før 1992 undtaget fra naturbeskyttelsesloven”.

At det er §3-beskyttet er uomtvisteligt, men byzonefortolkninger er ret tvivlsom, og hvorom alt er, så vil lokalbefolkningen og brugere af Sydhavnstippen næppe acceptere at der overhovedet bygges på området, især i lyset af den igangværende kamp mod byggeriet på Stejlepladsen, hvor endnu et byggeri på Sydhavnens tilbageværende naturområder med al sandsynlighed vil blive opfatte som en ”krigserklæring” fra KK, og føre til voldsomme reaktioner med blokader o.l. aktioner. Jeg må her henlede opmærksomheden på aktionerne imod den golf-øvebane som KK forsøgte at bygge på samme område, og som måtte opgives efter en årelang aktion og blokade. Aktionen er i Sydhavnen kendt som ”Golfkrigen”. Der kan i øvrigt næppe gennemføres noget som helst byggeri på de projekterede arealer uden en lokalplan.

6. Alternativ tunnelføring

På baggrund af alle disse forhold, som blot er en opsummering af de væsentligste anker, opfordrer jeg til at den foreslåede linjeføring opgives helt, og at der findes en alternativ linjeføring med et andet udløbspunkt end Enghave Kanal og subsidiært Gåsebækrenden. Her vil jeg især pege på den oprindelige plan med afslutning på "Gastårnsgrunden" med det samme tunnelanlæg med reservoirfunktion og udpumpning til renseanlæg, der ligger i umiddelbar nærhed, og den begrænsede overløbsfunktion til udløb i Harrestrup å/Damhusåens munding. De forviklinger der oprindeligt opstod med Hvidovre Kommune om den "geopolitiske" jurisdiktion bør kunne løses med velvillighed og compensation, og forekommer i bedste fald som infantil bureaukratisme. Og hvad angår frygten for vandmængder og sedimentering ved udløbet af Damhusåen, kan det ikke længere være et argument i lyset af de begrænsede mængder overløbsvand der iflg. den præsenterede projektdokumentation skal udledes i Enghave Kanal/Lorterenden og videre til samme recipient i Kalveboderne. Som det fremstår nu skal størstedelen af det opmagasinerede vand pumpes til rensningsanlæg og videre ud i Øresund. Nøjagtigt det samme må vel gælde for et eventuelt udløb ved Damhusåen/Harrestrup Ås munding i Kalvebodbugten, hvor påvirkningen af vandmiljøet og Natura-2000 området vel må være det samme som ved brugen af Enghave Kanal.

7. Afsluttende bemærkning

Til slut vil jeg blot udtrykke en yderligere forundring over at der ikke er fremlagt noget budget for dette enorme projekt, eller en mulig finansieringsplan. Ligeledes undrer jeg mig over at der ikke er præsenteret en tidslinje for gennemførelsen og den politiske beslutningsproces – en "roadmap" – der gør det muligt for borgere og skatteydere, der skal betale gildet, at forberede de nødvendige interventioner i beslutningsprocessen.

Med venlig hilsen
Søren Hvalkof
Hf. Kalvebod 50
2450 København SV
Mob. +45 2726 9050
soren@hvalkof.com

Svar til: 2020-0862248 af: Rune Skou Larsen

APPLICATION DATE

19. januar 2021

SVARNUMMER

15

INDSENDT AF

Rune Skou Larsen

BY

Valby

POSTNR.

2500

ADRESSE

Clara Pontoppidans Vej 21

HØRINGSSVAR

Som beboer i Valby Have er jeg bekymret for den megen støj en ny skybrudstunnel vil medføre i anlægsperioden. Jeg er også bekymret for, hvordan en sådan tunnel vil påvirke undergrunden under Valby have mht. forurening på længere sigt.

Jeg synes det er ærgerligt, hvis broen først anlægges i 2028. Desuden er det et brud på aftalen der blev indgået mellem beboere og bygherre i forbindelse med byggeriet der også skal igangsættes på FLS grunden.

I forbindelse med dette byggeri håber jeg, at der henstilles til at lastbiler og øvrig transport i forbindelse med byggeriet ikke kører gennem Valby Have, men i stedet kører ned af den brede Ramsingsvej. Det ødelægger de private fællesveje med den megen øget trafik, og som beboer kan jeg godt være nervøs for, at skulle hæfte for ødelagte veje.

Hilsen

Rune

Svar til: 2020-0862248 af: Mette Juul Clausen

APPLICATION DATE

19. januar 2021

SVARNUMMER

14

INDSENDT AF

Mette Juul Clausen

BY

Kbh sv

POSTNR.

2450

ADRESSE

Beethovensvej 7, 1. tv.

HØRINGSSVAR

Vi bliver nødt til at passe på vores grønne områder, og sørge for, at os der bor i byen har nem adgang til naturen. Ikke bare fordi det er rart og dejligt, men også fordi al forskning viser at ophold i naturen er godt for både psykisk og fysisk helbred. Med de evigt stigende tal for depression, angst og stress, giver det simpelthen ingen mening at besvære og begrænse menneskers adgang til natur.

Tværtimod, vi skal gøre det nemmere. Jeg håber I vil have det i tankerne og passe godt på vores helt fantastiske Sydhavns Tippen og vores adgang til den. Og hvis I skulle være i tvivl om hvor mange vi er der er vilde med det vilde natur, så prøv at kom herud en solskins-lørdag. Vær nu de politikere vi drømmer om. Forventningsfulde hilsner Mette

Svar til: 2020-0862248 af: Line Aaløse-Asmund

APPLICATION DATE

19. januar 2021

SVARNUMMER

13

INDSENDT AF

Line Aaløse-Asmund

BY

Valby

POSTNR.

2500

ADRESSE

Clara Pontoppidans Vej 63

HØRINGSSVAR

I forbindelse med miljøkonsekvensvurderingen af Valby Skybrudstunnel mener jeg, at der er en række yderligere ting, som der bør fokuseres på. Jeg er beboer i Valby Have og umiddelbart bekymret for at skulle bo tæt på denne byggeplads i forhold til støj og trafik, samt udsigten til at den lovede forbindelse til Grønttorvet, nu reelt ikke kan gennemføres. Af de følgende nævnte udfordringer, mener jeg at forsinkelsen af forbindelsen mellem Grønttorvet og Valby Have (og dermed resten af Valby) er den mest udfordrende, da denne skulle forbinde de to bydele, hvilket er forventet og set frem til af beboere i begge bydele.

Ved at udskyde dette byggeri indtil tidligst 2028 fraviger man de aftaler, der gjort med beboere i disse områder. Samtidig er denne bro et væsentligt tiltag i at sikre mere sikre skoleveje mellem de tre skoler i det nye skoledistrikt mellem Kirsebærhaven skolen, Lykkebo skole og den nye skole på Grønttorvet. Det er fuldstændig uacceptabelt, at man fra Københavns Kommune ikke er interesseret i at sikre, at skolebørn kan komme sikkert i skole, når man etablerer nye skoledistrikter.

Ift. trafik er det vigtigt at sikre, at cykelstien bevares åben, og at det sikres, at der kommer en sikker overgang over Ramsingsvej, meget gerne med en fodgængerovergang, da denne sti bruges som skolevej til rigtig mange børn. Der ligger tre skoler på Høffdingsvej, som stien sikrer adgang til. Overgangen over Ramsingsvej for enden af cykelstien er allerede meget kaotisk, især om morgenen. Samtidig er der i lokalplanen for udviklingen af FLS-grunden netop sikret cykelstier på Ramsingsvej for at sikre bedre adgangsforhold. Dette bør etableres i forbindelse med dette byggeri også. Samtidig bør det sikres, at adgang til byggepladsen kun sker via Ramsingsvej og ikke via Høffdingsvej. Ydermere bør det sikres at til- og frakørsel til byggepladsen sker uden for skolernes og daginstitutionernes afleverings- og afhentningstidspunkter (8-9 og 15-16.30). Ligeledes skal det sikres, at der ikke vil ske arbejdskørsel fra Ib S. Alle.

Støj. Der lægges op til, at byggestøj primært vil forekomme i løbet af dagen i hverdagene. Det er bekymrende at denne mængde støj tillades i et skoleområde, som vil forventes at blive generet voldsomt af denne støj i løbet af hele skoledagen. Der bør derfor vurderes støjgener ift de omkringliggende skoler og daginstitutioner ved FLS i dagtimerne, således at der kan etableres afværgeforanstaltninger.

Med dette sagt mener jeg, at man bør vurdere, om det ikke vil være mere oplagt at anlægge denne på Grønttorvet end på FLS-grunden, som jo reelt set er lovet til et andet byggeri.

Mvh, Line Aaløse-Asmund, beboer i Valby Have.

Svar til: 2020-0862248 af: Malika Pedersen

APPLICATION DATE

18. januar 2021

SVARNUMMER

12

INDSENDT AF

Malika Pedersen

BY

Valby

POSTNR.

2500

ADRESSE

Clara Pontoppidans vej 39

HØRINGSSVAR

I forbindelse med miljøkonsekvensvurderingen af Valby Skybrudstunnel mener jeg, at der er en række yderligere ting, som der bør fokuseres på. Jeg er beboer i Valby Have og umiddelbart bekymret for at skulle bo tæt på denne byggeplads i forhold til støj, lugt og trafik, samt udsigten til at den lovede forbindelse til Grønttorvet, nu reelt ikke kan gennemføres. Følgende gælder for byggepladsen ved FL Smidth.

Ift. Trafik. Det er vigtigt at sikre, at cykelstien bevares åben, og at det sikres, at der kommer en sikker overgang over Ramsingsvej, meget gerne med en fodgængerovergang. Denne sti bruges som skolevej til rigtig mange børn. Der ligger tre skoler på Høffdingsvej, som stien sikrer adgang til. Overgangen over Ramsingsvej for enden af cykelstien er allerede meget kaotisk, især om morgenen. Samtidig er der i lokalplanen for udviklingen af FLS-grunden netop sikret cykelstier på Ramsingsvej for at sikre bedre adgangsforhold. Dette bør etableres i forbindelse med dette byggeri også. Samtidig bør det sikres, at adgang til byggepladsen kun sker via Ramsingsvej og ikke via Høffdingsvej. Ydermere bør det sikres at til- og frakørsel til byggepladsen sker uden for skolernes og daginstitutionernes afleverings- og afhentningstidspunkter (8-9 og 15-16.30). Ligeledes skal det sikres, at der ikke vil ske arbejdskørsel fra Ib S. Alle.

Støj. Der lægges op til, at byggestøj primært vil forekomme i løbet af dagen i hverdagene. Det er bekymrende at denne mængde støj tillades i et skoleområde, som vil forventes at blive generet voldsomt af denne støj i løbet af hele skoledagen. Der bør derfor vurderes støjgener ift de omkringliggende skoler og daginstitutioner ved FLS i dagtimerne, således at der kan etableres afværgeforanstaltninger.

Lugt. Der bør vurderes lugtgener i forbindelse med både etablering og drift og etableres afværgeforanstaltninger. I forbindelse med etablering af metrobyggeriet ved Ny Ellebjerg har vi oplevet store lugtgener i området. Dette kan forventes også at gælde for etablering af denne tunnel.

Bro- eller tunnelforbindelse mellem Valby Have og Grønttorvet. Denne forbindelse af blevet stillet både beboere i Valby Have og på Grønttorvet i udsigt. Ved at udskyde dette byggeri indtil tidligst 2028 fraviger man de aftaler, der gjort med beboere i disse områder. Samtidig er denne bro et væsentligt tiltag i at sikre mere sikre skoleveje mellem de tre skoler i det nye skoledistrikt mellem

Kirsebærhaven skolen, Lykkebo skole og den nye skole på Grønttorvet. Det er fuldstændig uacceptabelt, at man fra Københavns Kommune ikke er interesseret i at sikre, at skolebørn kan komme sikkert i skole, når man etablerer nye skoledistrikter. Der skal derfor vurderes såkaldte kumulative effekter ved de planer, der ligger for sikre skoleveje i Valby Syd samt de lokalplaner, der skal sikre forbindelsen over eller under banen. Desuden bør det vurderes om dette reelt betyder, at den medfinansiering som bygherrerne af Grønttorvet af stillet i udsigt til forbindelsen frafalder som følger at dette projekt.

Med dette sagt mener jeg, at man bør vurdere, om det ikke vil være mere oplagt at anlægge denne modtagerskat på Grønttorvet end på FLS-grunden, som jo reelt set er lovet til et andet byggeri.

Mvh, Malika Pedersen, beboer i Valby Have.

Svar til: 2020-0862248 af: Louise Tang Jensen

APPLICATION DATE

18. januar 2021

SVARNUMMER

11

INDSENDT AF

Louise Tang Jensen

BY

Valby

POSTNR.

2500

ADRESSE

Ib Schønbergs Allé

HØRINGSSVAR

Som beboer i Valby Have er det bekymrende at læse at området igen bebyrdes med et længerevarende og støjende byggeprojekt, som forstyrrer hverdagslivet og forurener luften. Valby Have har været under udbygning siden 2005, og vi har nu i 15 år haft skiftende arbejdskørsel i og omkring området.

Lydmæssigt henstilles til, at der opstilles særlige krav til udførelsestidspunkt, så vi ikke får ekstra støj i weekender og ydertimer, fx fra spunsning, boring og kørsel.

Trafikalt bør der opstilles krav til kørsel på Ramsingsvej/Høffdingsvej aht. skolebørn. Der bør endvidere nedlægges p-pladser i dette område for at sikre de trafikale forhold.

Byggepladsadgang kan med fordel overvejes fra det endnu ikke færdigudbyggede Grønttorvet, ligesom skybrudstunnellens udstrækning kan overvejes forkortet, så det højtliggende Ramsingsvej/Høffdingsvej og underboringen under BaneDanmarks areal udelades.

Svar til: 2020-0862248 af: Kgs. Enghave Lokaludvalg

APPLICATION DATE

18. januar 2021

SVARNUMMER

10

INDSENDT AF

Kgs. Enghave Lokaludvalg

BY

Kbh SV

POSTNR.

2450

ADRESSE

Wagnersvej 19

HØRINGSSVAR

Høringssvar fra Kgs. Enghave Lokaludvalg vil blive eftersendt.

Sekretariatet for Vesterbro og Kgs. Enghave Lokaludvalg
Økonomiforvaltningen



Teknik- og Miljøforvaltningen, Vand og VVM
Att: Thomas K. Iversen

Høringssvar om afgrænsning af miljøkonsekvensrapport for Valby Skybrudstunnel

Indsendt af Kgs. Enghave Lokaludvalg

29. januar 2021

Sagsnummer
2021-0018069

Dokumentnummer
2021-0018069-4

Indledende om dette høringssvar - kilder, historik og kritik

Høringssvaret er formuleret af Kgs. Enghave lokaludvalgs (LU) By-miljøudvalg (BMU) og godkendt af LU d. 28. januar 2021. Svaret er formuleret på baggrund af bilagene til sagen på blivhoert.kk.dk og flere BMU-medlemmers deltagelse på informationsmøde om planerne for skybrudstunnellen, afholdt af Frederiksberg forsyning og HOFOR online via Teams d. 18. januar 2021 kl. 19-20.30. Der deltog 78 borgere i informationsmødet.

LU har også orienteret sig via lokale Facebookgrupper fx "Sydhavnsdebatten" (pt. 1700 medlemmer) og "Karens Minde akse" (gruppe for interesserede i skybrudsprojektet af samme navn med pt. 185 medlemmer). Vi har efter informationsmødet registreret, at mange borgere er bekymrede over projektets påvirkning på miljø og beboere i Sydhavnen. Borgerne giver også udtryk for frustration over at blive informeret så sent i beslutningsprocessen uden reel indflydelse på valg af løsninger. Vedrørende inddragelsen i forbindelse med selve høringen har vi forståelse for at corona-pandemien har gjort det svært at organisere borgermøder. Men det opleves som en stor mangel, at det ikke har været muligt at give sin mening til kende, så dette bør muliggøres ved fremtidige borgermøder. Vi har modtaget skriftlige svar fra HOFOR på spørgsmål, som LU har indsamlet – disse svar har vi videreformidlet.

Ud over disse kilder blev LU informeret om Skybrudsprojektet af en repræsentant for HOFOR på lokaludvalgsmøde d. 30. januar 2020. Det var første gang LU fik at vide, at et meget stort Skybrudsprojekts tunnelføring ville ende i Sydhavnen. Her var oplevelsen, at her kom der et projekt som allerede var besluttet – bare med to udmundingsmuligheder begge i Sydhavnen. Det var et noget andet projekt

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

EAN-nummer
5798009800275

www.kk.dk/lokaludvalg

end det vi tidligere havde forholdt os til: "Skybrudskonkretisering for København vest og Frederiksberg vest" der var til indledende høring i 2014.

Lokaludvalget protesterede efterfølgende over proces og beslutning - ud fra den viden udvalget på det tidspunkt kunne opspore om sagen (Se "Skybrudsprojekt ved Gåsebækrenden eller Enghave Kanal", brev til Teknik- og Miljøudvalget og Økonomiudvalget).

Ved at konvertere Skybrudsprojektet til at være et spildevandsteknisk projekt under HOFOR, som Teknik- og Miljøudvalget vedtog at gøre i december 2018, af grunde der virker fornuftige nok, har man tilsyneladende overladt til HOFOR at beslutte endelig rørføring og udmunding. Det har desværre resulteret i praktisk talt ingen borgerinddragelse eller politisk afstemning, siden det forslag til tunnelføring der blev godkendt af Borgerrepræsentationen den 28. marts 2019. Her var rørføringen langs Gl. Køge Landevej frem til Damhusåen. HOFORs ændring af placeringen af skybrudsprojektet til nu at munde ud ved Tippen i Sydhavnen har altså ikke været forelagt politisk før foreliggende høring. Og når projektet nu efter høringen forelægges Borgerrepræsentationen, bliver det med denne nye løsning med udmunding ved Enghave kanal UDEN at der præsenteres alternative løsninger til afstemning. Der er altså ikke mulighed for at stemme ja til en anden skybrudsløsning, og siden vi alle er enige om, at det er smart at skybrudssikre, vil man jo vægre sig for at stemme nej. Det er en lidt ufin finte og det er kritisabelt at så store anlægsprojekter besluttet på denne måde.

Høringssvaret skal læses på baggrund af denne kritik. Punkt 1 reflekterer kritikken direkte og de følgende punkter skitserer vigtigste fokuspunkter i VVM og tiltag, hvis projektet som frygtet lægges med udmunding ved Sydhavnstippen.

1. VVM skal belyse alternativ til anlægsløsning/-fase

Det planlagte projekt har meget store negative virkninger i Sydhavnen.

Byggeriet ved Gåsebækrenden vil i anlægsfasen give voldsomme støj- og trafikpåvirkninger for beboerne i HF Kalvebod og kolonihaverne i Musikbyen. Yderligere udgør vibrationerne en risiko for, at der sker varige skader på boligerne i HF Kalvebod.

Byggeriet ved Enghave Kanal påvirker naturområdet Tippen, som er det væsentligste rekreative naturområde i Sydhavnen og adgangen til Tippen vanskeliggøres. Byggepladsen ligger, hvor der er isfugle helt inderst i Enghave Kanal. Grønbroget tudse lever også i området og både den og Isfuglen er rødlistede arter. Da godsbanen blev anlagt i sin tid, fjernede man levesteder for blandt andet padder. Frøsørerne i Valbyparken blev etableret som forsøg på kompensation - uden den store succes.

Derfor skal der i VVM-en ske en reel analyse af en alternativ løsning, hvor udløbet af Valby Skybrudstunnel bliver ved Damhusåen - som oprindeligt planlagt.

2. De mange byggeplaner skal koordineres

Sydhavnen er i øjeblikket påvirket af ekstremt mange byggeprojekter og Lokaludvalget frygter, at området ved Tippen og delvis også ved HF Kalvebod vil blive et mere end 10-årigt byggehelvede, når forskellige projekter kommer som perler på en snor.

Det enorme anlægstryk i Sydhavnen omfatter blandt andet det planlagte skybrudsprojekt "Karens Minde Aksen" fra Sjælør Boulevard ned gennem Karens Mindes grønne område til udløb ved Enghave Kanal, affredningen af Stejlepladsen ved Tippen og vedtaget byggeri af et stort boligkompleks dér. Derudover er der rigtig mange anlægsprojekter i gang eller på vej i Sydhavnen, se bilag 1.

Derfor hjælper det ikke noget, at det bare er det sidste projekt, der skal undersøge "akkumulative effekter", som det blev oplyst på informationsmødet d. 19.1.21.

Derfor bør det planlagte anlæg ved Enghave Kanal byggeriet koordineres med anlæg af udløb fra skybrudsplanen for Karens Minde Aksen.

Derudover er Lokaludvalget blevet opmærksom på, at Bane Danmark planlægger en udvidelse af jernbanen med et eller to spor. Hvis projektet bliver aktuelt, kan det blive påvirket af byggeriet ved Enghave Kanal.

I VVM bør det undersøges om og sikres, at anlæg af skybrudstunnel ikke påvirker placeringen af de nye spor - så udvidelsen af jernbanen kræver inddragelse af arealer på nordsiden og dermed gør indhug i Haveforeningen Mozarts (helårsbeboelse) område.

Endelig mangler LU et overblik over, hvordan det samlede vandflow fra skybrud i fremtiden vil påvirke udløbet i Sydhavnen/Kalveboderne - og hvilke problemer, projekter og foranstaltninger vi kan forvente i fremtiden.

3. Natursikring og adgang til Sydhavnstippen i anlægsfasen

Sydhavnstippen er sydhavnernes skat, og mange borgere oplever, at Tippen er under pres, blandt andet på grund af affredningen af Stejlepladsen og det planlagte byggeri, som blev vedtaget uden hensyntagen til lokalområdet. Den nordlige del af Tippen er ikke fredet, noget der bruges som argument for at placere udløbet fra Skybrudstunnellen der. Derfor er vi meget bekymrede for det pres der lægges på Tippen, som Sydhavnen vil tage vare på - og mange er aktive i arbejdet med at pleje naturen og sikre biodiversiteten.

I VVM bør det undersøges, hvordan projektet påvirker dyrelivet, og i videst muligt omfang sikres, at det ikke kommer i

karambolage med dyrelivet. Anlæg af Valby skybrudstunnel skal ske med hensyn til dyrelivet lige som det skete ved anlæg af stranden i Valbyparken med anlægspausen i yngletiden, der hvor støj, støv og trafik ikke kan undgås.

Corona-pandemien har gjort det klart HVOR meget vi har brug for vores bynatur. Og mange i Sydhavnen er bekymrede over adgangen til Tippen under det planlagte anlægsarbejde. LU har for nylig indledt et samarbejde med Naturlegepladsen i Valbyparken om brug af Naturskolen som ligger ved anlægsprojektet for at øge tilgængeligheden for børn. Gåendes og cyklisters adgang må sikres. Ligeledes skal dyr fra Dyremarken kunne transporteres til og fra Tippen. Endelig gør vi opmærksom på, at børnene fra Børnenes Dyremark tit rider fra Karens Minde og ud på Tippen.

Derfor bør VVM'en redegøre for hvordan adgang fra Karens Minde-området til Naturskolen og Tippen sikres under anlægsperioden eller hvordan der på anden måde sikres let adgang for dyr og mennesker.

4. Trafikale forhold under anlægsfasen

Ved Tippen planlægges det at lave en kørevej parallelt med den eksisterende gang- og cykelsti – og med indgang til Tippen tæt på Fragtvej. Det er godt og vigtigt, at de bløde trafikanter holdes adskilt fra den tunge trafik til byggepladsen.

Derfor bør det sikres, at krydsningen fra stien over kørevejen og ind til Tippen udføres, så der er klart udsyn for cyklister, gående, børn til hest og arbejdskøretøjer. Det bør også sikres, at arbejdspladstrafikken afvikles langsomt og sikkert, så ulykker undgås.

På stykket fra indgangen til Tippen og langs Fragtvej op til Bådehavnsvej, mangler der en gang- og cykelsti. Allerede med den eksisterende trafik i dag, er det kaotisk og nogle gange utrygt og usikkert for cyklister og gående.

Derfor bør gang- og cykelstien forlænges fra Tippen og langs banen ved Fragtvej og op til krydset ved Bådehavnsvej.

5. Påvirkning af boligbebyggelse under anlægsfasen

HF Kalvebod (helårsbeboelse) ligger tæt på den planlagte byggeplads ved Gåsebækrenden og tunnelen bores under haveforeningen.

I VVM bør det analyseres om de mange vibrationer både fra byggepladsen og tunnelboring kan ødelægge bygningerne i HF Kalvebod.

Derudover vil der være støj, støv og trafik – som påvirker både HF Kalvebod og kolonihaverne i Musikbyen. Disse gener bør også undersøges og den giftige undergrund tages med i betragtning, Ud over at sikre en anlægsfase hvor gener og skader for lokale så vidt muligt undgås, bør VVM også kortlægge bæredygtigheden i selve

MATERIALE:

udtalelse fra kgs. enghave lokaludvalg- afgrænsning af miljøkonsekvensrapport for valbytunnelen .pdf

Sekretariatet for Vesterbro og Kgs. Enghave Lokaludvalg

5/5

anlægsprojektet. Der bør tilstræbes mindst mulig miljøbelastning inkl. CO2-belastning i anlægsfasen (byggematerialer, grøn transport, mm).

6. Det færdige anlæg - genetablering natur og miljø

Der skal etableres en bygning i området. LU stiller som krav til denne bygning, at

- Den indpasses i naturområdet (arkitektonisk, valg af materialer, placering osv.)

Desuden ønsker lokaludvalget, at:

- Der etableres et toilet, som kan benyttes af Naturskolens brugere
- Der laves info-tavler om skybrudssikringen til at informere om projektet og skybrudssikring i København. Gerne suppleret med yderligere oplysningsmateriale, som evt. kan bruges af Naturskolen

Derudover bør det sikres, at der tages hensyn til Tippens natur og miljø ved genetableringen af området.

Etablering af området og anlægsbygningen bør i øvrigt ske i samråd med Tippen Syder, som er det partnerskab der står for naturpleje af Tippen og hvor både Kgs. Enghave Lokaludvalg og grundejeren By og Havn er medlemmer – sammen med Naturfredningsforeningen, Friluftsrådet og forskellige lokale aktører.

På vegne af Kgs. Enghave Lokaludvalg

Joan Røge
Formand

Svar til: 2020-0862248 af: Solbjørg Petersen

APPLICATION DATE

18. januar 2021

SVARNUMMER

9

INDSENDT AF

Solbjørg Petersen

BY

Kbh.v

POSTNR.

1671

ADRESSE

Haderslevgade 16

HØRINGSSVAR

Hvad vil der ske med H/F Musikbyen? Hvor mange haver vil blive ubrugelige i anlægs perioden? Hvad hvis havehusene ikke kan klare vibrationerne?

Svar til: 2020-0862248 af: Erik Schjønning

APPLICATION DATE

18. januar 2021

SVARNUMMER

7

INDSENDT AF

Erik Schjønning

VIRKSOMHED / ORGANISATION

Edel Schjønning

BY

København SV

POSTNR.

2450

ADRESSE

Ellebjergvej 6, I. tv, 6

HØRINGSSVAR

<https://www.facebook.com/groups/239177653435613/permalink/696099524410088/>

I dag afholdes et onlinehøringsmøde om skybrudsprojektet fra Frederiksberg, F.L.Smidt-grunden gennem Valbyparken til Enghave Kanal ved den nordlige udkant af Tippen.

Der er et fyldigt materiale at læse og noget bliver man klogere på. Nedenstående er vist et udsnit af et kort, hvor nogle af de for os centrale lokaliteter er vist.

Det vil uden tvivl blive lidt bøvlet i anlægsperioden (2022-2025), men vil formentlig fremover blive til fordel for vandkvaliteten i Kalvebod Bugt.

Jeg hæfter mig ved, at de to broer over jernbanen vil være passable i anlægsperioden, deslige den asfalterede sti i mellem Fragtvej og Tudsemindevej (forbi Tippens 'hovedindgang' 9 og naturskolen).

Men at der anlægges en midlertidig vej parallelt med asfaltstien til tung transport af store jordmængder. Dvs. blød trafik fra hele kvarteret vil skulle krydse denne...!

Naturskolen og området deromkring har i mange år været det naturlige mødested for mange af arrangementerne på Tippen, de guidede ture, udflugter, naturplejearrangementer, affaldsindsamlingen osv. - Her må nytænkes.

Kunne det mon tænkes, at det vigtige mødested i stedet for dets placering her i den nordlige udkant af Tippen blev flyttet (midlertidigt eller permanent) til tværstien mellem den nordlige og sydlige del af Tippen? - Mere centralt placeret og med gode adgangsforhold for bløde trafikanter både fra nord, men også fra øst, det nye holmekvarterer og fra Valbyparken.

En detalje vedr. naturplejen har jeg tidligere været inde på.

I det skitserede areal til skakt og pumpestation er der mindst 3 kolonier af den invasive japanske

pileurt, hvis rødder nødtigt skulle spredes ved det gravearbejde, der forestår - men det er en detalje.

Svar til: 2020-0862248 af: Thomas Eistrup

APPLICATION DATE

15. januar 2021

SVARNUMMER

6

INDSENDT AF

Thomas Eistrup

BY

Valby

POSTNR.

2500

ADRESSE

Clara Pontoppidans Vej 25

HØRINGSSVAR

De forholdsvist små veje i området omkring Ramsingvej/Høfdingvej er meget trafikalt belastet i morgentimerne som følge af de skoler, daginstitutioner og arbejdspladser, der ligger i området. Disse små veje vil kun vanskeligt kunne understøtte tung arbejdskørsel oveni morgentrafikken.

Ramsingvej/Høfdingvej og stisystemet mod Valbyhave er meget benyttede skoleveje. Det skal derfor sikres, at fortsat er sikre adgangsforhold for skoleeleverne, evt. i form af etablering af lysregulerede fodgængerfelter.

Byggepladsadgang kan med fordel overvejes fra det endnu ikke færdigudbyggede Grønttorvet, ligesom skybrudstunnellens udstrækning kan overvejes forkortet, så det højtliggende Ramsingsvej/Høfddingsvej og underboringen under Banedanmarks areal undlades.

Svar til: 2020-0862248 af: Thomas

APPLICATION DATE

15. januar 2021

SVARNUMMER

5

INDSENDT AF

Thomas

BY

Valby

POSTNR.

2500

ADRESSE

Lily Brobergs Vej 45

HØRINGSSVAR

I forbindelse med dette projekt vil jeg henstille til at der ikke foregår arbejdskørsel via Ib Schønbergs Allé. Det er tæt bebygget boligområde med mange børn og generelt mange bløde trafikanter.

Ligeledes er det af stor vigtighed at stiforbindelsen fra Ib Schønbergs Allé til krydset Høffdingsvej/Ramsingsvej forbliver åben og sikker under byggeprojektet, da det er en meget benyttet og sikker skolevej for mange børn.

Svar til: 2020-0862248 af: Mette E

APPLICATION DATE

15. januar 2021

SVARNUMMER

4

INDSENDT AF

Mette E

BY

Valby

POSTNR.

2500

ADRESSE

Clara Pontoppidans Vej 25

HØRINGSSVAR

Hvordan vil det kommende arbejde påvirke os som beboere i Valby Have? Der har længe været skiftende arbejdskørsel i og omkring området. De trafikale forhold er farlige og u hensigtsmæssige for både børn og voksne. Og hvordan vil adgangen være fx fra Valby Have til Byens Skole, hvis der bliver byggeplads i området? Som forælder til skolebarn, der har valgt denne skole, blandt andet pga. skolevejen, er dette bekymrende. Der bør opstilles krav til kørsel på Ramsingsvej/Høffdingsvej af hensyn til skolebørn.

Byggepladsadgang kan med fordel overvejes fra det endnu ikke færdigudbyggede Grønttorvet.

Hvilke forhold bliver der taget ift. støj fra arbejde? Der bør stilles krav udførelsestidspunkt, så vi ikke får ekstra støj i weekender og ydertimer, fx fra spunsning, boring og kørsel.

Hvilke gener kan der følge i den fremtidige drift? Lugtgener ved anlægsperiode eller driftsperiode for skybrudstunnellen bør afdækkes. Boligområderne Valby Have og Grønttorvet er tæt bebyggede og en eventuel påvirkning af miljøet med lugtgener er ikke holdbar.

Og hvilke konsekvenser har etableringen af skybrudstunellen for den planlagt broforbindelse over banen? En forbindelse til Grønttorvet, som jeg som beboer i Valby Have ser frem til.

Svar til: 2020-0862248 af: Dorota Beres

APPLICATION DATE

15. januar 2021

SVARNUMMER

3

INDSENDT AF

Dorota Beres

BY

Valby

POSTNR.

2500

ADRESSE

Clara Pontoppidans Vej 69

HØRINGSSVAR

Som beboer i Valby Have er det bekymrende at læse at området igen bebyrdes med et længerevarende og støjende byggeprojekt, som forstyrrer hverdagslivet og forurener luften. Valby Have har været under udbygning siden 2005, og vi har nu i 15 år haft skiftende arbejdskørsel i og omkring området. Jeg kan kun modsige mig at det fortsætter, for vi tåler ikke mere støj fra byggepladser, ligesom de trafikale forhold, flere gange, har vist sig farlige og uhensigtsmæssige for både børn og voksne.

Lydmæssigt henstilles til, at der opstilles særlige krav til udførelsestidspunkt, så vi ikke får ekstra støj i weekender og ydertimer, fx fra spunsning, boring og kørsel.

Trafikalt bør der opstilles krav til kørsel på Ramsingsvej/Høffdingsvej aht. skolebørn. Der bør endvidere nedlægges p-pladser i dette område for at sikre sikre trafikale forhold.

Byggepladsadgang kan med fordel overvejes fra det endnu ikke færdigudbyggede Grønttorvet, ligesom skybrudstunnellens udstrækning kan overvejes forkortet, så det højtliggende Ramsingsvej/Høffdingsvej og underboribgen under BaneDanmarks areal udelades.

Beskrivelsen fortæller ikke noget om potentielle lugtgener ved hverken anlægsperiode eller driftsperiode for skybrudstunnellen. Dette bør afdækkes, da boligområderne Valby Have og Grønttorvet, hvor man begge steder bor meget tæt, ikke tåler en sådan påvirkning af miljøet. Lugtgener bør derfor afdækkes og tages med i betragtningerne.

Slutteligt bør det afdækkes om skybrudstunnellen fysisk og tidsmæssigt går i vejen for det allerede lokalplanlagte projekt ved FL Schmidt inklusive broforbindelsen over banen. Som beboer i Valby Have er det vigtigt at have mulighed for at færdes ind og ud af mit boligområde på anden måde en via Gl. Køge Landevej, som er meget trafik- og støjbelastet. En broforbindelse til Grønttorvet muliggør dette, og Valby Haves beboere ønsker denne gennemført.

Er broforbindelsen udlagt i olandokumenter (kommuneplan eller vedtaget lokalplan), og umuliggøres denne med skybrudstunnellen, bør der i forbindelse med skybrudsprojektet gives mulighed for høring af ændringer til disse planlovssikrede dokumenter.

Svar til: 2020-0862248 af: Lene Eiberg Becker

APPLICATION DATE

12. januar 2021

SVARNUMMER

2

INDSENDT AF

Lene Eiberg Becker

BY

Valby

POSTNR.

2500

ADRESSE

Clara Pontoppidans vej 6

HØRINGSSVAR

På baggrund af placering af skybrudstunnellen som skal placeres under jorden på et område som indgår i lokalplanen for FLS 391 som er godkendt til at der opføres adskillige lejligheder og en meget stor daginstitution, hvor bl.a. legeområde for denne bliver ovenpå Skybrudstunnellen.

Desuden er der lokalplanene for Grønttorvet nr. 462 hvoraf det fremgår at der skal være en bro over jernbanen eller en tunnel, der forbinder Grønttorvet med det øvrige Valby. Denne forbindelse skal være samme sted.

Det er efterhånden meget svært at se, hvordan det hele skal hænge sammen, og vi skal være meget obs på at det er to meget store bygherre henholdsvis FB byg og ATP ejendomme, skal de have lov til tromle igennem at det pludselig ikke kan lade sig gøre, noget tyder allerede på, at de er forsent, det er i hvert svært at se hvordan det skal lade sig gøre på Grønttorvet. At det er nødvendigt med en skybrudstunnel er jeg klar over, men jeg kan ikke se at det kan hænge sammen.

Den forbindelse som der er beskrevet i lokalplanen er nødvendig det er en skolevej fra Valby Have over til Kirsebærhavens skole hvor det i dag er den

eneste mulighed over Folehavekrydset der gør at forældre vælger en anden skole. Københavns kommune har brugt mange midler på at få etableret en forbindelse skal det virkelig bare være spildte penge. Lad os kæmpe for at byggemastodonter ikke bare tromler lokalplaner ned.

Valby skybrudstunnel



Høring om afgrænsning af
miljøkonsekvensrapportens
indhold

Høringsperiode: 4.-24. januar 2021

BAGGRUND

Københavns Kommune har den 12. oktober 2020 modtaget ansøgning om igangsætning af miljøkonsekvensvurdering for anlæg og drift af Valby Skybrudstunnel. Det er HOFOR og Frederiksberg Forsyning, der er ansøger og bygherre på tunnelprojektet.

Valby Skybrudstunnel er en del af Københavns og Frederiksberg Kommuner ambitiøse Skybrudsplan.

Tunnelen skal bortlede vand fra Valby og Frederiksberg Vest og således være med til at sikre disse områder mod de omfattende oversvømmelser i forbindelse med skybrud, som tidligere har kostet både private og virksomheder mange penge og meget besvær.

Samtidig skal tunnelen bruges som bassin til opmagasinering af overløbsvand fra Gåsebækkloakken. Det betyder, at mængden af vand, der i dag løber urensset fra kloakken til Gåsebækrenden (det såkaldte overløbsvand), når det regner kraftigt, reduceres. Vandet fra tunnelen ledes til renseanlæg i stedet for til havet, og derved opnås der både færre overløbshændelser og en samlet reduktion i mængden af forurenede overløbsvand til vandområdet. Skybrudstunnelen vil medføre opfyldelse af spildevandsplanens målsætning om at reducere antallet af overløb fra Gåsebækrenden fra 4-5 gange om året til under 1 overløb om året.

Valby Skybrudstunnel kommer således til at aflaste spildevandssystemet, og forberede det til fremtidens klimaudfordringer, samtidig med at vandmiljøet, herunder også badevandet i Kalveboderne, belastes mindre af overløb med forurenede spildevand. Med tunnelen vil der være en stor reduktion i mængden af overløbsvand til vandområdet for såvel regnhændelser mindre end skybrud og for skybrud.

Valby Skybrudstunnel skal anlægges mellem Høffdingsvej/Ramsingsvej, hvor F. L. Smidth har til huse, og Enghave Kanal ved haveforeningen Musikbyen dybt nede under det gamle grønttorv, Valby Idrætspark og Valbyparken.

Tunnelen vil fungere som en central del af den samlede skybrudskonkretisering på i alt ca. 350 større og mindre skybrudsprojekter, som skal realiseres over de næste år i København og på Frederiksberg. Anlæggelse af tunnelen forventes at tage ca. 4 år og vil, mens det står på, påvirke både naboer, trafik, jord og vand.

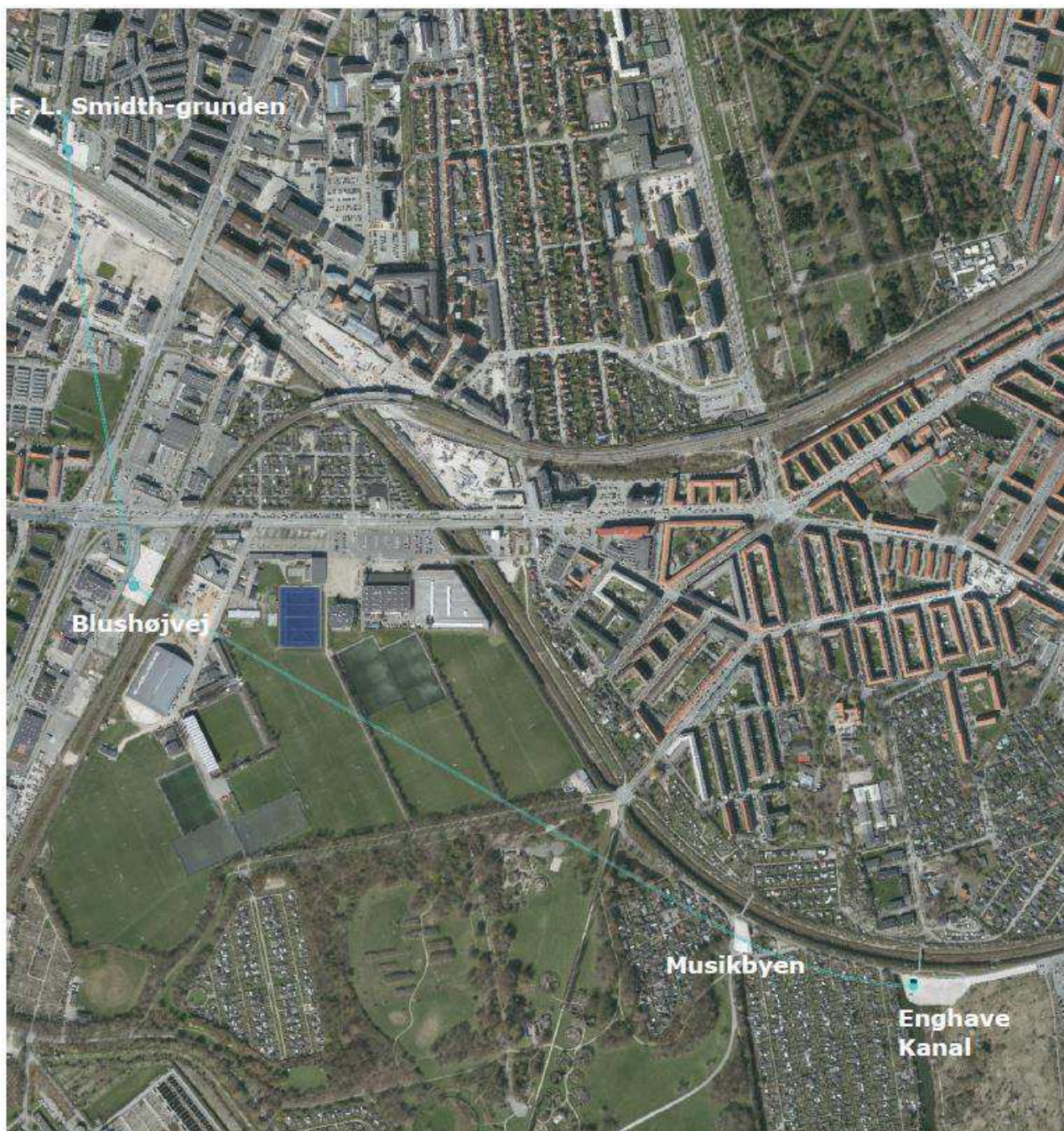
Københavns Kommune er VVM-myndighed for det konkrete projekt, som fysisk er placeret i København. Kommunen har besluttet, at der skal gennemføres en miljøvurdering (VVM) af projektet iht. miljøvurderingsloven. Det betyder, at bygherre skal udarbejde en miljøkonsekvensrapport og anlæg af skybrudstunnelen først kan igangsættes, når Københavns kommune har meddelt VVM-tilladelse til projektet.

Miljøkonsekvensrapporten skal beskrive og vurdere projektets sandsynlige, væsentlige indvirkning på miljøet i bred forstand, dvs. på befolkningen og menneskers sundhed, den biologiske mangfoldighed, jordarealer, jordbund, vand, luft og klima, materielle goder, kulturarv og landskab.

PROJEKTET

Det foreslåede skybrudsprojekt omfatter etablering af en ca. 2.480 m lang tunnel fra området ved F.L. Smidth ved Ramsingsvej/Høffdingsvej til Enghave Kanal, samt opførelse af en teknikbygning ved Enghave Kanal.

Tunnelen bliver anlagt som en boret tunnel med en indre diameter på 3,4 m, og den kommer til at ligge i kalklaget 15 til 20 meter nede i Københavns undergrund. I anlægsperioden bliver der fire store byggepladser på tunnelstrækningen til borearbejde og til etablering af skakte under terræn – en ved Ramsingsvej/Høffdingsvej (på F. L. Smidth-grunden), en ved Blushøjvej, en ved Musikbyen og en ved Enghave Kanal. På alle fire byggepladser skal der bores sekantpæle ned og spundes, hvilket giver anledning til støj.



Tunnelen bores af store tunnelboremaskiner. Tunnelen bores som udgangspunkt som tre separate tunneler. Den nordlige tunnel bores fra byggepladsen ved Blushøjvej mod F. L. Smidth-grunden. Den midterste tunnelsektion bores fra Blushøjvej til Musikbyen, mens den sydlige tunnel bores fra Enghave Kanal til Musikbyen. HOFOR og Frederiksberg Forsyning er ved at undersøge, om det er muligt at bore strækningen Blushøjvej til Enghave Kanal som én lang tunnel. Det vil i en senere projektfase blive fastlagt, hvorvidt denne tunnelstrækning også skal påbegyndes fra byggepladsen ved Blushøjvej, eller om tunneleringen skal foregå fra byggepladsen ved Enghave Kanal via skakten i Musikbyen.

Det kan forventes, at den største trafik- og støjmessige belastning i anlægsfasen vil være fra de byggepladser, hvorfra der bores.

Ved tunnelens udløb i Enghave Kanal forventes det, at der skal bygges en teknikbygning på ca. 4 m's højde og 90 m². Det bliver den eneste egentlige bygning, der vidner om det store anlæg, der befinder sig under jorden. Derudover vil der ved alle skaktene være dæksler i terræn og udluftningskanaler.

I forbindelse med miljøkonsekvensvurderingen undersøges to forskellige løsninger for, hvor ofte tunnelen skal i brug.

I den foretrukne løsning vil der ske udledning fra tunnelen over en overløbskant og ud i Enghave Kanal, når det regner så meget, at kloaksystemet og tunnelen ikke kan rumme mere. Dette forventes at ske én gang hvert andet år.

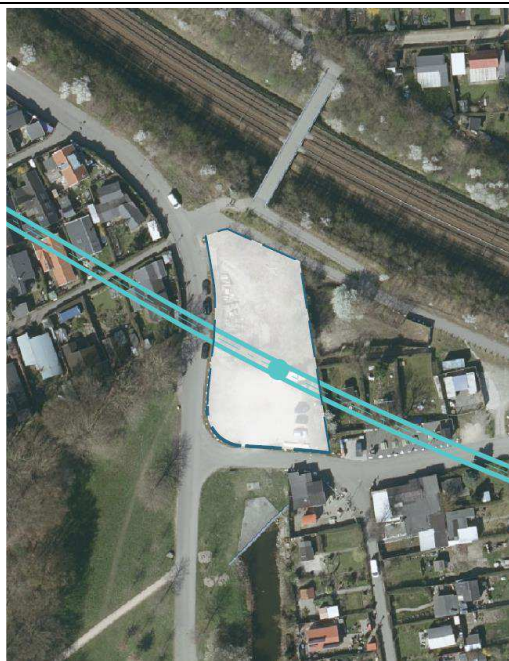
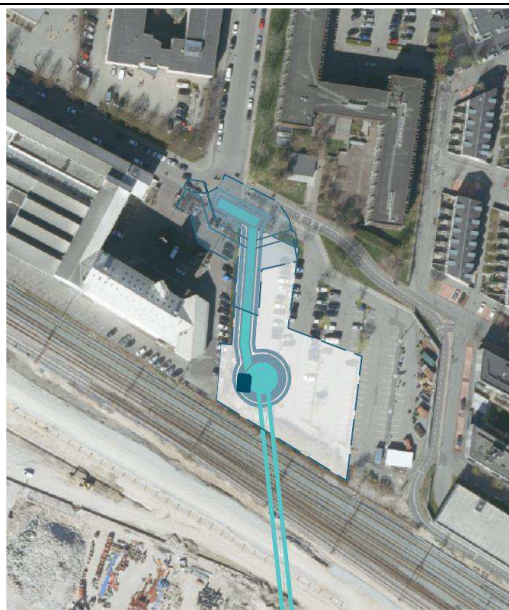
I den anden løsning vil udløb fra tunnelen kun ske ved skybrud, ca. hvert 10. år, og udløb til Enghave Kanal vil blive reguleret med skybrudsklapper, der åbner, når der kommer skybrud, og dermed risiko for vand på terræn.

Uanset hvilken af de to løsninger, der vælges, vil det vand, der ikke kan rummes i kloaksystemet, udledes til vandområdet Kalveboderne ved overløb enten gennem skybrudstunnelen til Enghave Kanal eller gennem det eksisterende overløb i Gåsebækrenden. Der er i de to løsninger dermed ikke forskel på, hvor meget vand, der samlet udledes til vandområdet Kalveboderne i nedbørssituationer, der medfører overløb.

Ved almindelig brug benyttes tunnelen som bassin og opmagasinerer vand, der i dag udledes urensset fra spildevandssystemet til vandmiljøet (overløb) flere gange om året. Udledningen til vandmiljøet sker, fordi der ikke er mere kapacitet på renseanlægget og volumenet i kloaksystemet er opbrugt. Det vand, der opmagasineres i tunnelen, sendes til renseanlægget, når der atter er kapacitet. I begge scenarier vil tunnelen komme i brug som bassin til opbevaring af vand fra kloakken og er på den måde med til at reducere antallet af overløb fra Gåsebækrenden fra 4-5 om året til under 1 overløb om året.

Det betyder, at uanset hvilken af de to driftsløsninger, der vælges, vil tunnelen medvirke til at nedbringe mængden af spildevand, der ledes urensset ud i naturen. Dette er vigtig for vandmiljøet i området, fordi der findes forurenende stoffer i overløbsvandet, der så vidt muligt skal reduceres i vandmiljøet.

Ved hverdagsregn er målet således at holde så meget og så længe på vandet som muligt, indtil der igen er plads på renseanlægget, således at vandmiljøet så vidt muligt skånes mod overløb. Ved skybrud skifter tunnelen funktion og bortleder skybrudsvandet så hurtigt som muligt, således byen skånes mod oversvømmelser.



Afgrænsning af kommende byggepladser ved F. L. Smidth-grunden (øverst tv), Blushøjvej (øverst th.), Musikbyen (tv) og Enghave Kanal (nederst). Blå linje angiver skakt og tunnel, mens den overordnede byggepladsafgrænsning i anlægsperioden er markeret med hvid.



TEMAER I MILJØKONSEKVENSRAPPORTEN

Miljøkonsekvensrapporten skal belyse de væsentlige miljøkonsekvenser og på den baggrund gøre det muligt at stille vilkår til projektets udformning, så negative miljøkonsekvenser så vidt muligt undgås. Foreløbigt har myndighederne valgt, at de forhold, der kort beskrives nedenfor, skal indgå i miljøkonsekvensrapporten. Du kan læse mere om dette i det udkast til afgrænsningsnotat, som bygherres rådgiver har udarbejdet.

TRAFIK

I anlægsfasen vil der være påvirkning af den almindelige trafik ved byggepladserne og afvikling af byggepladstrafik, og der vil derfor ske trafikomlægninger og midlertidig nedlæggelse af p-pladser. Der vil være en del kørsel af tung trafik til/fra byggepladserne under etablering af skakterne. Ved de byggepladser, hvorfra der skal bores, dvs. byggepladserne Blushøjvej og evt. Enghave Kanal, vil der derudover også være tilkørsel af tunnelrør samt bortkørsel af jord (tunnelmuck) fra selve tunnelboringen. Der vil blive redegjort for trafikafviklingsforholdene i miljøkonsekvensrapporten.

Der vil være risiko for, at der i løbet af anlægsperioden kan opleves begrænsninger i adgangs- og parkeringsforhold i området omkring byggepladsen ved Musikbyen. Der redegøres i miljøkonsekvensrapporten for omfang og varighed af disse begrænsninger i adgangsforhold, så eventuelle afværgeforanstaltninger kan sættes i værk.

REKREATIVE FORHOLD

En vurdering af de begrænsninger som anlægsarbejderne kan medføre for de rekreative interesser særligt i områder omkring Valbyparken, Musikbyen og Enghave Kanal, både hvad angår støj og trafik, vil også indgå i rapporten.

FORURENING AF JORD OG LUFT

Skybrudstunnelen går gennem flere områder, hvor jorden er forurenet. Det betyder, at projektet skal håndtere forurenet jord i anlægsfasen, både overskudsjord fra skakter og såkaldt 'tunnelmuck', som er det materiale, der graves ud, når tunnelen bores. Forureningen kan have betydning for arbejdsmiljøet og for omgivelserne, og jorden skal håndteres iht. gældende lovgivning. Risikoen for jord- og grundvandsforureninger samt risiko for forurening af luften omkring udgravningerne, når der graves i den forurenede jord, vil blive belyst i miljøkonsekvensrapporten. Nødvendige afværgeforanstaltninger vil indgå, så eventuelle påvirkninger kan undgås eller begrænses mest muligt.

VANDMILJØ OG BADEVANDSKVALITET

Vandområdet Kalveboderne, der ligger for enden af Enghave Kanal, hvor skybrudsvandet udledes, er udpeget som Natura 2000-område. Natura 2000-områder er udpeget med henblik på at beskytte en række truede, sårbare eller karakteristiske dyr, fugle, planter og naturtyper. Som Natura 2000-område er Kalveboderne derfor underlagt særlig beskyttelse.

Valby Skybrudstunnel vil overordnet set reducere den mængde urensset spildevand, der i dag udledes til vandområdet flere gange om året, når der sker overløb til Gåsebækrenden. Det vil ske, fordi tunnelen som beskrevet ovenfor, bliver anvendt som opmagasinering for vand.

I en skybrudssituation vil udledning af skybrudsvand ske uden rensning, og derfor vil der i miljøkonsekvensrapporten blive redegjort for mængden og kvaliteten af vand fra skybrudstunnelen, der udledes til Enghave Kanal og videre ud til Kalveboderne og Natura 2000-området i driftsfasen sammenholdt med krav fra natur- og miljølovgivningen.

[illegible]

INFORMATIONSMØDE

Forsyningsselskaberne afholder et informationsmøde om Valby Skybrudstunnel, hvor alle interesserede er velkomne. På mødet vil der blive informeret om projektet og om den miljøvurdering, som skal gennemføres, og man vil kunne stille spørgsmål om projektet. Informationsmødet, som vil blive afviklet både som et fysisk møde og et onlinemøde, afholdes den 18. januar 2021, kl. 19 – 21.

Det fysiske møde afholdes i Karens Minde Kulturhus, Wagnersvej 19, 2450 København SV, Rum: Loftet. OBS: Der er et maksimalt deltagerantal på 50 personer til det fysiske møde. Tilmelding er derfor nødvendigt, og det gøres ved at sende en mail til val@hofor.dk med navn og antal deltagere – pladserne fordeles efter først-til-mølle-princippet.

Det vil også være muligt at deltage i mødet online i samme tidsrum. Link til onlinemødet vil blive vist på www.hofor.dk/valbyskybrudstunnel eller www.frb-forsyning.dk/valbyskybrudstunnel. Her kan du også holde dig orienteret, hvis der skulle ske ændringer pga. fx Covid-19-situationen.

HAR DU BEMÆRKNINGER?

Har du forslag til miljøforhold og vurderinger, der bør indgå i HOFOR's og Frederiksberg Forsynings kommende miljøkonsekvensrapport, så send dine bemærkninger på www.blivhoert.kk.dk frem til og med den 24. januar 2020.

DET VIDERE FORLØB

På baggrund af de forslag, der indkommer i høringsfasen, beslutter Københavns Kommune, hvad miljøkonsekvensrapporten skal indeholde i en såkaldt udtalelse fra VVM-myndigheden, hvorefter bygherre kan sætte arbejdet i gang med udarbejdelse af rapporten.

HOFOR og Frederiksberg Forsyning udfører miljøundersøgelser og sammenfatter resultaterne i en miljøkonsekvensrapport i forår/sommer 2021. Miljøkonsekvensrapporten skal derefter politisk behandles i Teknik- og Miljøudvalget, inden den kan sendes i offentlig høring. Et udkast til kommunens VVM-tilladelse samt udkast til udledningstilladelse vil være vedlagt.

Den offentlige høring, forventelig efteråret 2020, varer 8 uger, og i den periode kan borgere, interesseorganisationer, foreninger, myndigheder og andre interesserede komme med bemærkninger til projektet og til miljøkonsekvensvurderingen. Der vil blive afholdt et informationsmøde i høringsperioden.

Når høringsperioden er overstået, bliver høringssvarene samlet og behandlet, og projektet justeres måske som følge af dette. Herefter, forventeligt vinteren 2021/22, behandler politikerne i Københavns Kommune miljøvurderingen, og der kan meddeles en tilladelse til anlæg og drift af Valby Skybrudstunnel. Først når tilladelsen foreligger, kan anlægsarbejdet med tunnelen sættes i gang.

KONTAKT

Hvis du har spørgsmål til projektet, er velkommen til at kontakte:

HOFOR, Mads Dalgaard, e-mail: maddal@hofor.dk

Frederiksberg Forsyning, Mikael Koopmann, e-mail: miko@frb-forsyning.dk.

Hvis du har spørgsmål til proces for miljøvurderingen, kan du kontakte Københavns Kommune, Thomas Iversen, e-mail: CJ7C@kk.dk

Du kan læse mere på: www.hofor.dk/valbyskybrudstunnel og www.frb-forsyning.dk/valbyskybrudstunnel

Valby skybrudstunnel

**Høring om afgrænsning af miljøkonsekvensrapportens
indhold 4.-24. januar 2021**

Teknik- og Miljøforvaltningen
Bygge-, Parkerings- og Miljømyndighed

Januar 2021

Foto: HOFOR A/S



Notat

Hvidbog af 1. offentlighedsfase vedr. afgrænsning af Miljøkonsekvensrapport for Valby Skybrudstunnel

11. marts 2021

Sagsnummer
2020-0862248

Dokumentnummer
2020-0862248-28

Bygge-, Parkerings- og
Miljømyndighed
Vand og VVM
Njalsgade 13
Postboks 380
2300 København S

EAN-nummer
5798009809452

Indholdsfortegnelse

Kapitel 1. Indledning.....	3
Kapitel 2. Oversigt over høringssvar.....	4
Kapitel 3. Resumé og besvarelse af høringssvar.....	6
Arealanvendelse, projekt og alternativer.....	6
Trafikale forhold	14
Støj	18
Vibrationer	20
Lugt- støv, lys og luftemissioner.....	22
Friluftsliv og rekreative interesser	23
Befolkning og menneskers sundhed.....	24
Overfladevand og vandkvalitet	25
Grundvand og drikkevand.....	27
Kulturarv	28
Jordforurening	28
Flora og fauna, Natura 2000.....	29
Andet	32
Kapitel 4. Sammenfattende vurdering	37

Kapitel 1. Indledning

Københavns Kommune har den 4. jan 2021 fremlagt ansøgningsmateriale, høringsfolder og afgrænsningsnotat for miljøkonsekvensvurdering af Valby Skybrudstunnel i offentlig høring på Københavns Kommunes høringsportal "Blivhørt".

Bygherre har i høringsperioden afholdt informationsmøde for offentligheden om projektet og afgrænsning af den kommende miljøkonsekvensrapport for projektet. På mødet var der deltagelse fra Teknik- og Miljøforvaltningen.

I perioden 4. jan 2021 til 24. jan 2021 har offentligheden haft mulighed for at komme med bemærkninger til afgrænsningen af Miljøkonsekvensrapport.

Denne hvidbog forholder sig til de miljømæssige bemærkninger der er indkommet skriftligt i høringsperioden. Hvidbogen indeholder en oversigt over de modtagne høringssvar samt VVM-myndighedens vurdering af de indkomne bemærkninger ud fra en tematisk gennemgang af miljøforhold.

Formålet med hvidbogen er at få en afklaring af hvilke krav til indhold og afgrænsning der skal stilles til bygherres kommende miljøkonsekvensvurdering af projektet.

Forvaltningen har bedt bygherre komme med bemærkninger til de indkomne høringssvar i de tilfælde, hvor disse har projektteknisk karakter. Disse fremgår nedenfor.

De fleste emner berørt i høringssvarene vil indgå i miljøkonsekvensrapporten.

Kapitel 2. Oversigt over hørings svar

Der er i høringsperioden indkommet 52 høringssvar. Høringssvar nr. 8 har ønsket at få slettet sit høringssvar, og dette er derfor udgået af listen nedenfor. Alle andre høringssvar kan læses i deres fulde længde på hjemmesiden på www.blivhoert.kk.dk.

De modtagne høringssvar er oplistet i nedenstående oversigt i forhold til de miljøtemaer/emner, som høringssvarene omhandler, se tabel.

[illegible]

[illegible]

Kapitel 3. Resumé og besvarelse af høringssvar

Arealanvendelse, projekt og alternativer

Høringssvar

Der er 30 høringssvar, der har bemærkninger til Arealanvendelse, projekt og alternativer.

Bemærkninger til arealanvendelse og projektet

Flere høringssvar bemærker, at der i projektbeskrivelsen overvejes at lade byggepladsen ved Enghave Kanal være en startskakt for arbejdet, hvilket vil betyde, at generne ved tung trafik vil blive større og anlægsarbejdet længerevarende, end hvis den var en modtageskakt. Indsigere opfordrer til at Enghave Kanal "kun" bliver en modtageskakt for at mindske larm og trafik ved denne byggeplads.

Flere høringssvar bemærker, at hvis projektet gennemføres i sin nuværende form, da er det vores håb, at dette vil ske i tæt dialog med de berørte beboere og brugere, samt at der vil være en løbende grundig orientering, så det vil være muligt hurtigt at korrigere/afhjælpe uforudsete gener, samt at der handles hurtigt, hvis der opdages sundhedsskadelige konsekvenser.

Flere høringssvar bemærker, at de undres over, at HOFOR ikke har slået arbejdet med Valby Skybrudstunnel sammen med skybrudssikringen ved Karens Minde-aksen.

Et høringssvar bemærker, at det bør gentænkes om det på nogen måde er muligt at undgå en permanent bygning ved Enghave Kanal. Det vil være ærgerligt at spolere dette område med en teknikbygning, da det af alle beboere og besøgende nydes som natur og rekreativt område.

Et høringssvar spørger til om der i tilknytning til teknikbygningen ved tippen kan indrettes et toilet til brug for brugerne af Naturskolen.

Grøn Agenda Sydhavn ønsker, at natur indtænkes i projektet dvs. arealer ikke bare genetablerede, men også udføres med forbedrede tiltag for blandt andet biodiversiteten. Det ønskes at arealet mellem Enghave Kanal og Naturskolen udvikles som et brugervenligt aktiv for Naturskolen og biodiversiteten. Et tænkt fremtidsscenario er, at bagsiden af bygningen er udformet som en sydvendt skråning med udsigt over Enghave Kanal og Sydhavnstippen. Forsiden af bygningen er blevet et lille landemærke (med diverse info), der byder folk velkommen til Sydhavnstippen. Isfugle og padder yngler, og nyder godt af det renere

vand og den variable overløbsløsning der er lavet, samtænkt med biotopen som den interagerer med. Naturskolen har nu endelig adgang til toilet samt strøm fra solcellepanelerne på taget af driftsbygningen.

Grøn Agenda Sydhavn opfordrer generelt til, at der sker en inddragelse af lokale kræfter, så de færdige løsninger faktisk bidrager til øget natur- og herlighedsværdi i Sydhavnen. Der bør være midler i projektet til borgerinddragende genopretning og udvikling af de berørte natur- og byområder. Grøn Agenda Sydhavn deltager gerne i en sådan proces.

Kgs. Enghave Lokaludvalg bemærker, at HOFOR ønsker at etableres en bygning i naturområdet ved tippen. Lokaludvalget stiller derfor krav til denne bygning, at den indpasses i naturområdet (arkitektonisk, valg af materialer, placering osv.). Desuden ønsker lokaludvalget, at der etableres et toilet, som kan benyttes af Naturskolens brugere. At der laves info-tavler om skybrudssikringen til at informere om projektet og skybrudssikring i København. Gerne suppleret med yderligere oplysningsmateriale, som evt. kan bruges af Naturskolen. Derudover bør det sikres, at der tages hensyn til Tippens natur og miljø ved genetableringen af området. Kgs. Enghave lokaludvalg opfordrer til, at etablering af området og anlægsbygningen bør i øvrigt ske i samråd med Tippen Syder, som er det partnerskab, der står for naturpleje af Tippen og hvor både Kgs. Enghave Lokaludvalg og grundejeren By & Havn er medlemmer – sammen med Naturfredningsforeningen, Friluftsrådet og forskellige lokale aktører.

Haveforeningen Kalvebod bemærker, at det er trist at inddrage dele af nabohaveforening Musikbyen for at kunne bygge rørføring, når arealet i Valbyparken består af græsplæner man kunne bygge fra, på den anden side. Det virker som en unødvendig påvirkning af lokale kulturmiljøer og bevaringsværdig natur og fauna, herunder at man vil fælde træer.

Bemærkninger til alternativer

Flere høringssvar bemærker, at planlægnings- og beslutningsproces synes at være uigennemsigtig. Indsigere er bekymret for, om andre løsninger for tunnelføring og tunnellens udmunding er og bliver tilstrækkeligt belyst. Debatten om tunnelføring og muligheder for udmunding har offentligheden ikke haft mulighed for at deltage i, og derfor vides ikke, hvad der er teknisk og politisk muligt.

Kgs. Enghave Lokaludvalg bemærker, at Teknik- og Miljøudvalget i december 2018 vedtog (af grunde der kan virke fornuftige nok), at overlade beslutningen om den endelige rørføring og udmunding til HOFOR. Det har desværre resulteret i praktisk talt ingen borgerinddragelse eller politisk afstemning, siden det forslag til tunnelføring der blev

godkendt af Borgerrepræsentationen den 28. marts 2019. Her var rørføringen langs Gl. Køge Landevej frem til Damhusåen. HOFORs ændring af placeringen af skybrudsprojektet til nu at munde ud ved Tippen i Sydhavnen har altså ikke været forelagt politisk før foreliggende høring. Og når projektet nu efter høringen forelægges Borgerrepræsentationen, bliver det med denne nye løsning med udmunding ved Enghave Kanal UDEN at der præsenteres alternative løsninger til afstemning. Der er altså ikke mulighed for at stemme ja til en anden skybrudsløsning, og siden vi alle er enige om, at det er smart at skybrudssikre, vil man jo vægre sig for at stemme nej. Det er en lidt ufin finte og det er kritisabelt, at så store anlægsprojekter besluttet på denne måde.

Kgs. Enghave Lokaludvalg mener derfor, at der i miljøkonsekvensvurderingen skal ske en reel analyse af en alternativ løsning, hvor udløbet af Valby Skybrudstunnel bliver ved Damhusåen, som oprindeligt planlagt. Kgs. Enghave Lokaludvalg begrundet dette med, at det planlagte projekt har meget store negative virkninger i Sydhavnen. Byggeriet ved Gåsebækrenden vil i anlægsfasen give voldsomme støj- og trafikpåvirkninger for beboerne i HF Kalvebod og kolonihaverne i Musikbyen. Yderligere udgør vibrationerne en risiko for, at der sker varige skader på boligerne i HF Kalvebod. Byggeriet ved Enghave Kanal påvirker naturområdet Tippen, som er det væsentligste rekreative naturområde i Sydhavnen og adgangen til Tippen vanskeliggøres. Byggepladsen ligger, hvor der er isfugle helt inderst i Enghave Kanal. Grønbroget tudse lever også i området og både den og Isfuglen er rødlistede arter. Da godsbanen blev anlagt i sin tid, fjernede man levesteder for blandt andet padder. Frøseerne i Valbyparken blev etableret som forsøg på kompensation – uden den store succes.

Flere høringssvar herunder særligt haveforeningerne tæt på de forventede byggepladser ved Musikbyen og ved Tippen ønsker at bygherre HOFOR skal bibeholde den oprindelige plan med udløbspunkt fra Gastårnsgrunden i en gravet kanal til Kalveboderne. Flere høringssvar mener at løsningen med åben kanal gennem Valbyparken vil skabe færre problemer, end den ansøgte løsning der er fremlagt. Høringssvarene peger særligt på den lange anlægsperiode på op til 4 år og de afledte støj og vibrationsgener projektet vil give anledning til for beboere og brugere af Haveforeningerne. Indsigere mener dernæst at løsningen i Valbyparken er billigere, da rørføringen er væsentlig kortere og væsentlig mindre kompliceret. At overskudsvand kan ledes direkte ind i det tilstødende BIOFOS Renseanlæg Damhusåen.

Flere høringssvar herunder DN ønsker, at alternativer ikke bare beskrives, men dokumenteres. Med dokumentation menes, at de beregninger, vurderinger mv. som ligger til grund for valget af hovedalternativet fremlægges på en oversigtlig måde sådan, at der skabes transparens i

forhold til de valg, der er truffet og de argumenter, der ligger bag. Det gælder de muligheder der er for at tilbageholde skybrudsvandet lokalt i de områder tunnelen skal betjene, og det gælder muligheden for at lede skybrudsvandet ud i Harrestrup Å i stedet for i Gåsebæksrenden og Enghave Kanal.

By & Havn bemærker, at det er fortsat By & Havns opfattelse, at man bør belyse mulighederne for at etablere udløbsbygværket i Valbyparken med udløb via Gåsebækrenden og med en underjordisk teknikbygning.

Et høringssvar bemærker, at de oprindelige planer var at føre tunnelen via Damhusåen (hvilket umiddelbart synes oplagt pga. rensningsanlæggets placering samme sted), men at man siden har forkastet denne løsning og i stedet valgt at føre tunnelen via Enghave Kanal. Indsiger savner en begrundelse herfor i materialet.

Et høringssvar bemærker, at miljøkonsekvensrapporten bør undersøge om der overordnet vil være færre gener ved alternative linjeføringer af skybrudstunnelen. Især bør man undersøge gener ved de tidligere planer om rørføringen ved Gl. Køgelandevej for at vurdere om den nuværende placering er rimelig. Vi mener at linjeføringen af skybrudstunnelen bør behandles politisk således, at der er en åben og klar diskussion af fordele og ulemper ved de tre foreslåede placeringer.

Et høringssvar bemærker, at det er med forbløffelse og skuffelse, at planen for Valby Skybrudstunnel er ændret. Den oprindelige plan med en tunnel til gasværksgrunden og derfra et åbent vandløb gennem Valbyparken ud i Kalvebodløbet er en fremragende løsning. Indsiger håber meget, at HOFOR vil anbefale Borgerrepræsentationen og dens embedsfolk, at endnu engang overveje denne løsning. Denne løsning vil berige de mange og stærkt voksende brugere af Valbyparken med nye og spændende naturoplevelser. Succeshistorien med en anlagte sø i begyndelsen af parken tåler klart at blive gentaget et andet sted i Valbyparken. Selvfølgelig i ny og spændende form. Søen blev til som en del af løsningen, da Gåsebækrenden blev lagt i rør i forbindelse med anlæggelse af jernbanen. I dag er den et kæmpe trækplaster. Et stærkt voksende antal besøgende af Valbyparken er sket i takt med det nye tilkomne spændende dyreliv. For at nævne et eksempel fiskehejren, som nu er daglig gæst.

Et høringssvar bemærker at det synes svært at forstå, at der ikke kan etableres opsamlingsanlæg og rekreative grønne løsninger til dem på de store arealer, der ligger syd for Valbyparkens fredede områder og i umiddelbar nærhed til rensningsanlæggene for Harrestrup Å. Den foreslåede løsning, som er i høring her, må koste ekstremt meget mere, end

en kortere rute for tunnelrør og mulige åbne render syd for Valbyparken. En regning som skatteyderne skal betale.

HF Kalvebod bemærker, at fastholdes den nuværende placering af tunneltraceet og byggepladsen, vil der opstå væsentlige gener for HF Kalvebods medlemmer. HF Kalvebod henstiller derfor allerede nu til, at HOFOR og Frederiksberg Forsyning planlægger for, at tunneltraceet og byggepladsen placeres et andet sted. I første række foreslår HF Kalvebod, at tunneltraceet placeres et sted, så helårsbeboelse ikke kan generes af anlægget. HOFOR og Frederiksberg Forsyning bør undersøge mulighederne herfor og begrunde, såfremt det ikke findes muligt. HF Kalvebod henviser herefter til, at ledningsanlæg sædvanligvis placeres tæt på vejarealer, således private ejendomsejere forvoldes mindst mulig gene og adgangen til tilsyn og vedligeholdelse er lettest muligt for ledningsejer. I anden række foreslås det derfor, at tunneltraceet parallelforskydes mod nordøst, således tunneltraceet anlægges langs jernbanen. På den måde kan nogle af generne ved anlægget forhåbentligt undgås, hvilket HOFOR og Frederiksberg Forsyning bør undersøge.

Bygherres kommentarer

Bemærkninger til arealanvendelse og projektet

Hvorvidt skakten ved Enghave Kanal skal være start- eller modtageskakt afhænger af tekniske forhold. Da dette endnu er uafklaret beskrives og vurderes begge muligheder i miljøkonsekvensrapporten.

Der er i relevant omfang koordineret med projektet for Karens Minde Aksen, og den kumulerede effekt i driftsfasen med udledning til Enghave Kanal beskrives og vurderes i miljøkonsekvensrapporten.

Den skitserede teknikbygning kan ikke undværes, da den bl.a. indeholder teknikken til den underjordiske pumpestation, der pumper tilbageholdt vand fra tunnelen til renseanlæg.

Bygherre stiller sig positivt overfor, på et senere tidspunkt, at indgå i en dialog med lokale interessenter om de forskellige muligheder for at integrere teknikbygningen i naturen indenfor rammerne af anlæggets tekniske formål samt gældende lovgivning.

Vedrørende ønsket om etablering af toilet, så kan bygherre ikke imødekomme dette, da det ligger uden for det, som et forsyningsselskab har lov at tage initiativ til

Der vil hverken være permanent eller midlertidig inddragelse af have-lodder i forbindelse med byggeriet, da byggeriet udelukkende vil være placeret på P-pladsen ved HF Musikbyen.

Bemærkninger til alternativer

Tidligere undersøgte løsninger og fravalgte alternativer beskrives og årsagen til fravalget begrundes i et notat, som vedlægges som bilag til miljøkonsekvensrapporten.

I forbindelse med miljøkonsekvensvurderingen vil projektets påvirkning på både isfuglen og padder blive undersøgt og vurderet, og der redegøres for evt. behov for afværgetiltag.

Forvaltningens vurdering

Svar vedr. bemærkninger til arealanvendelse og projektet

Det er bygherre der afgør om deres projekt kan realiseres og opfylder de funktionelle krav til en skybrudstunnel og dermed kan blive det projekt der ansøges om. Det er formålet med Miljøkonsekvensrapporten, at undersøge projektets afledte miljøpåvirkninger med henblik på at tilvejebringe grundlaget for en politisk stillingtagen af de folkevalgte politikere i Københavns Kommune. Viser miljøkonsekvensrapporten, at der er tale om væsentlige miljøpåvirkninger, der ikke kan findes afværgeforanstaltninger for, så er det op til den politiske flertalsbeslutning i Københavns Kommune om, hvorvidt projektet skal meddeles en tilladelse til etablering og drift eller afslås.

Det ligger uden for projektets og VVM myndighedens hjemmelsgrundlag stille krav om toiletmulighed. Forespørgsel og ønske videresendes til parkforvalter.

En efterbehandling af arbejdsarealet skal som udgangspunkt bringe arealet tilbage til den funktion og for tippens vedkommende den naturtype (overdrev), der var før den midlertidige brug af arealet. Om arealet kan styrkes ift. biodiversitet blandt andet ved samarbejde med organisationer og bygherren HOFOR er måske muligt. Københavns Kommunes naturmyndighed skal i så fald inddrages og give accept til ændringen.

Svar vedr. bemærkninger til alternativer

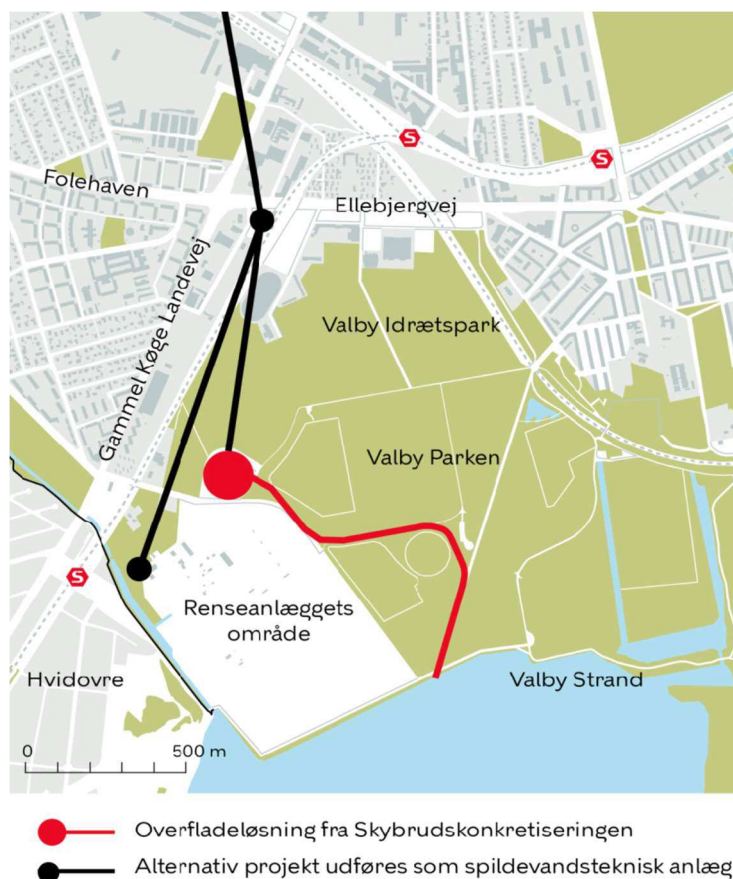
Planlægnings- og beslutningsproces for Klimatilpasning i Københavns Kommune har stået på i mange år. Fra den første politisk vedtaget klimatilpasningsplan i 2011 og skybrudsplanen i 2012¹ til de mere specifikke klimatilpasningsprojekter der drypvis nu udmøntes i byen. Flere projekter er tilpasset den ny viden der skabes undervejs i denne konkretiseringsproces herunder også projektet Valby Skybrudstunnel.

En af de større tilpasninger for Valby Skybrudstunnel skete på møde i Teknik- og Miljøudvalget den 4. feb. 2019 og det efterfølgende møde i

¹ <https://www.kk.dk/artikel/klimatilpasning-i-k%C3%B8benhavn>

Borgerrepræsentationen den 28. marts 2019². På mødet blev det besluttet, at skybrudsprojektet i Valbyparken blev overdraget til HOFOR og konverteret til et spildevandsteknisk anlæg. Af indstillingen kan læses, at der med indstillingens godkendelse overdrages ansvar for projektet til HOFOR, der vil gå i gang med at planlægge, hvordan Valby skybrudstunnel kan forlænges. Projektet indgår i den almindelige myndighedsbehandling og skal derfor igennem en VVM-proces og have en udledningstilladelse.

Af indstillingen fremgår det, at HOFOR på daværende tidspunkt arbejdede med de overordnede løsningsmodeller, der medfører at den planlagte Valby Skybrudstunnel (Borgerrepræsentationen 26. november 2015) forlænges, så vandet, der skulle være transporteret i kanalen gennem Valbyparken, forventeligt udledes til Harrestrup Å jf. figur 1.



Figur 1. Viser uddrag fra indstilling til Teknik- og Miljøudvalget den 4. feb. 2019.

² <https://www.kk.dk/node/14148/28032019/edoc-agenda/6b899b53-aa33-4e62-88dd-f731f60955c0/cc94605b-7b15-4e1c-b73c-5bcfc693251d>

I HOFORs arbejde med de overordnede løsninger for Valby Skybrudstunnel viste analysen, at Enghave Kanal på mange parametre var et bedre udløbspunkt for Valby skybrudstunnel. Teknik- og Miljøudvalget orienteredes om HOFORs ønske til ændring af udløbspunkt på møde den 5. okt. 2020³. Af orienteringsnotatet til TMU fremgår det at HOFOR har undersøgt tre forskellige lokaliteter for placering af udløbspunkt hhv. Damhusåen, Gåsebækrenden og Enghave Kanal jf. figur.



Figur 2 viser uddrag fra orienteringsnotat til Teknik- og Miljøudvalgets møde den 5. okt. 2020.

Konklusion på analysen var, at det bedst egnede udløbspunkt er Enghave Kanal. Af orienteringsnotatet fremgår det, at HOFORs analyse peger på udledningspunkt ved Enghave kanal vil være bedst ift. at opnå projektets succeskriterier om bidrag til at opnå servicemål i oplandet og nedbringelse af overløb fra Gåsebæk-kloakkens opland. Analyserne har omfattet forhold omkring hydraulik, anlægstekniske forhold, miljø og anlægøkonomi, jura/planforhold foruden interessentanalyse og realiserbarhed og bygbarhed.

På baggrund af ovenstående har HOFOR den 12. okt. 2020 har ansøgt Københavns Kommune om igangsættelse af miljøkonsekvensvurdering af Valby Skybrudstunnel som en ren tunnelløsning med udledningspunkt ved Enghave kanal.

³ <https://www.kk.dk/sites/default/files/edoc/Attachments/26448619-37975329-22.pdf>

Forvaltningen kan oplyse at det er et krav til bygherre, at der i miljøkonsekvensrapporten redegøres for de fravalgte alternativer bygherre tidligere har undersøgt og fravalgt. Herunder skal årsager og begrundelser til fravalg redegøres for.

I Miljøstyrelsens udkast til vejledning til VVM⁴, 2018 står følgende om rimelige alternativer, " *Beskrivelsen og vurderingen af alternativer meto-* disk set vil blive foretaget på baggrund af projektbeskrivelsen, baseline scenariet, og væsentligheden af de miljømæssige faktoreres indvirkning på miljøet. Rimelige alternativer er en beskrivelse af de alternativer, der vedrører fx projektets udformning, teknologi, placering, dimensioner og størrelsesorden og som bygherren har undersøgt, og som er relevante for det fremlagte projekt og dets særlige karakteristika. Derudover skal der angives hovedårsagerne til det trufne valg, herunder en sammenligning af miljøpåvirkningerne. For bygherrens vedkommende vil overvejelserne om alternativer ofte indgå i den fase af projektets udformning, som ligger forud for ansøgningen. Her vil alternativer være overvejet og måske afvist på grund af rentabilitet, teknologi, placering mv. Da bygherren senere vil skulle beskrive projektet og dermed også rimelige alternativer, kan bygherren og dennes rådgivere med fordel gemme de afviste alternativer og begrundelsen for afvisningen, da de kan blive aktuelle at beskrive i miljøkonsekvensrapporten. For offentligheden og andre myndigheder vil alternativer være forslag, som fremkommer i høringsfasen og hvis der skal foretages en afgrænsning af miljøkonsekvensrapportens indhold, vil det være under denne høringsfase, at alternativerne vil blive foreslået. Sådanne rimelige alternativer skal også adresseres i miljøkonsekvensrapporten, men niveauet for beskrivelsen er ikke det samme som for det projekt, som bygherren ansøgt om".

De alternativer der beskrives i høringssvarene, er i store træk de samme alternativer som bygherre forud for VVM-ansøgningen har undersøgt og fravalgt. Høringssvar giver ikke anledning til ændringer i afgrænsningsnotatet der indeholder krav om, at der i miljøkonsekvensrapporten skal redegøres for det valgte projekt, et referencescenarie⁵ (baseline scenarie) samt redegørelse for fravalgte alternativer.

Trafikale forhold

Høringssvar

Der er 35 høringssvar der har bemærkninger til de trafikale forhold i tilknytning til anlæg og drift af projektet.

Kgs. Enghave Lokaludvalg bemærker, at HOFOR under anlægsfasen

⁴ MST, 3. december 2018: <https://hoeringsportalen.dk/Hearing/Details/62356>

⁵ Referencescenarie er tidligere kaldt 0-alternativ og baseline scenarie.

ved Tippen planlægger at lave en kørevej parallelt med den eksisterende gang- og cykelsti – og med indgang til Tippen tæt på Fragtvej. Det er godt og vigtigt, at de bløde trafikanter holdes adskilt fra den tunge trafik til byggepladsen. Derfor bør det sikres, at krydsningen fra stien over kørevejen og ind til Tippen udføres, så der er klart udsyn for cyklister, gående, børn til hest og arbejds køretøjer. Det bør også sikres, at arbejdspladstrafikken afvikles langsomt og sikkert, så ulykker undgås. På stykket fra indgangen til Tippen og langs Fragtvej op til Bådehavngade, mangler der en gang- og cykelsti. Allerede med den eksisterende trafik i dag, er det kaotisk og nogle gange utrygt og usikkert for cyklister og gående. Derfor bør gang- og cykelstien forlænges fra Tippen og langs banen ved Fragtvej og op til krydset ved Bådehavngade.

Valby Lokaludvalg og flere høringssvar bemærker, at der fortsat arbejdes med realiseringen af gang- og cykelforbindelsen til Ramsingsvej/Høffdingsvej, der binder Grønttorvet sammen med det centrale Valby. Valby Lokaludvalg mener derfor det er afgørende at holde fast i at byggeriet af skybrudstunnel udformes, så det ikke lægger hindringer i vejen for realiseringen af stiforbindelsen.

Valby Lokaludvalg finder det vigtigt for trafiksikkerheden, at den tunge trafik fra anlægsarbejderne sker ved fastlæggelse af tvangsruter samt spærretid ved skolerne ved F.L. Smith. Dette både ved etablering af skakterne og under boring af tunnel hvor der må forventes meget tung trafik til og fra startskakten. Lokaludvalget finder det derfor vigtigt, at fastholde at startskakten ligger ved Blushøjvej og ikke ved Høffdingsvej. Valby Lokaludvalg og flere høringssvar finder det ligeledes vigtigt, at tung trafik ledes ad Ramsingvej, og ikke ad Høffdingsvej, hvor der er flere skoler. Lokaludvalget gør opmærksom på at der også er en skole på Vigerslev Allé ved udkørslen fra Ramsingsvej. Dette betyder at der i hele området færdes mange skolebørn og det er lokaludvalgets holdning, at der derfor skal etableres spærretid for tung trafik på de tidspunkter, hvor der er flest skolebørn på vejene. Ved Blushøjvej bør tvangsruter gå ind fra og ud til Ellebjergvej, da udkørslen ved Gl. Køge Landevej ikke er hensigtsmæssig. Krydset ved Gl. Køge Landevej er ikke bygget til større trafikmængder og ligger op til bagindgangen til kirsebærhavens skole.

Valby lokaludvalg bemærker, at cykelstien ved F.L. Smith-byggepladsen forlægges. Det er vigtigt, at der skabes en sikker udkørsel og overkørsel for cyklister både i forhold til den tunge trafik og i forhold til udsyn. En stor del af skoletrafikken til skolerne på Høffdingsvej sker ad denne sti, og udkørslen er i forvejen farlig. Det er vigtigt at sikre, at der ikke sker trafik til byggepladsen ad Ib Schønbergs Allé.

Valby Lokaludvalg og flere høringssvar bemærker desuden, at det er vigtigt, at alle byggepladser hvor der i dag er cykel- og gangforbindelse, opretholdes en sikker forbindelse. Det gælder ud over stien fra Høffdingsvej/Ramsingsvej til ny Ellebjerg også stien langs Øresundsbanen ved Valbyparken.

Flere høringssvar ønsker at miljøkonsekvensrapporten undersøger hvordan projektet vil påvirke haveforeningerne i forhold til tung trafik, og adgangsforhold for bløde trafikanter.

Flere høringssvar bemærker, at det bør undersøges yderligere, om Tudsemindevej og Fragtvej overhovedet er i stand til at klare den trafik af tunge køretøjer, som byggepladsen mellem Hf. Musikbyen og Hf. Kalvebod vil medføre. Tudsemindevej er en meget smal vej, hvor der parkeres i det meste af den ene side af vejen, hvilket næsten altid medfører, at der reelt kun er én farbar vejbane. Et høringssvar peger på om der kan stilles alternative parkeringsmuligheder til rådighed i umiddelbar nærhed.

Flere høringssvar bemærker, at Byens Skole, Vigerslev Alles Skole, Kildevældsskolen og Salix Skole ligger som nærmeste skoler til hele området i Valbyhave. Indsigere anbefaler derfor ikke, at hverken Ib Schønbergs Alle og eller Høffdingsvej/Ramsingsvej skal benyttes som adgangsvvej til en byggeplads ved FL Smith grunden pga. tidligere oplevelser med mange farlige episoder med lastbiler, der skal ind i området og overser de bløde trafikanter i vores nærmiljø. Indsigere gør opmærksom på, at stien ved Høffdingsvej/Ramsingsvej ender ud i en meget farlig udkørsel, hvor det for både børn og voksne er svært at orientere sig, for krydse vejen.

Et høringssvar bemærker at det bør vurderes hvor stor et trafikflow man vil opleve på Tudsemindevej og det bør vurderes om dette vil føre til højere grad af luftforurening fra udstødningsgaser (med fokus især på ultrafine partikler fra den tunge trafik) og om dette kan have sundhedsskadelige konsekvenser for beboere i området. Her bør indregnes at trafikken på Tudsemindevej i forvejen forventes at stige som følge af at stranden i Valbyparken åbnes. Det bør også vurderes om trafiksikkerheden kan opretholdes under anlægsfasen.

Et høringssvar bemærker, at der bør sikres en sikker adgang for bløde trafikanter til at krydse cykelstien ved indgangen til tippen. Det vil være enormt trist, hvis adgangen til dette rekreative område - tippen, Valbyparken, den nye strand m.m. - spærres i så lang en periode.

Et høringssvar fra Børnenes Dyremark bemærker, at der, som skitseret, sikres adgang til Sydhavnstippen for mennesker og dyr via stien ved

Fragtvej. Børnenes Dyremark bruger forbindelsen både til heste, ridning og til at få føres fra Sydhavnstippen til Børnenes Dyremark og tilbage.

HF Kalvebods bemærker, at trafik og parkering på Tudsemindevej allerede i dag udgør et trafikalt problem. Problemet forværres væsentligt, hvis Tudsemindevej skal anvendes som adgangsvej til byggepladsen, da Tudsemindevej herved både bliver parkeringsplads for områdets brugere, adgangsvej til HF Kalvebod og adgangsvej for tung trafik til og fra byggepladsen. Konsekvensen er, at risikoen for potentielle sammenstød mellem bløde og tunge trafikanter øges til et uacceptabelt niveau. HF Kalvebods bemærker, at adgangsvejen til byggepladsen bør ændres, såfremt byggepladsens placering fastholdes i projektet. Mere præcist foreslår HF Kalvebod, at trafikken flyttes væk fra Tudsemindevej, så adgangsvejen fortsat kan anvendes trygt af områdets brugere, herunder børnefamilierne, samt af renovations- og udrykningskøretøjer.

Høringssvar fra FLSmidth bemærker, at køretøjer og medarbejder har adgang til parkeringsarealet, der ikke indgår i byggepladsen. Indkørslen til parkeringsarealet skal i hele projektperioden, kunne foregå fra Høffdingsvej/Ramsingsvej. Udstrækningen af byggepladsarealet skal reduceres mest muligt og reguleres løbende i forhold til de aktiviteter der skal foregå. FLSmidth skal i projektperioden kunne benytte så mange parkeringspladser som det er muligt.

Bygherres kommentarer

Generelt vil de trafikale forhold blive beskrevet og vurderet i den kommende trafikanalyse. Trafikplanerne udarbejdes på baggrund af dialog med Københavns Kommune som vejmyndighed, så forholdene for de bløde trafikanter sikres.

Projektet forhindrer ikke, at der kan bygges en bro over banen ved FLSmidth. Projekterne kan dog ikke bygges samtidigt.

Det er fastlagt, at etableringen af tunnelen mellem FLS og Blushøjvej foregår fra Blushøjvej, der dermed bliver startskakt. HOFOR er i løbende dialog med Københavns Kommune om byggepladstrafikken herunder evt. spærretid og tvangsruter.

Det forventes ikke, at Ib Schønbergs Allé skal bruges som adgangsvej til byggepladsen. Cykelstien der starter/ender ved Ramsingsvej vil skulle omlægges midlertidigt. Den vil dog være åben i hele anlægsperioden.

Adgangen til Tippen opretholdes for alle typer af brugere, men den nuværende adgangsvej tæt på Enghave Kanal vil blive flyttet.

Det forventes, at trafikken skal ind til byggepladsen ved Musikbyen ad Tudsemindevej. Det vurderes ikke hensigtsmæssigt at lægge en vej gennem Valbyparken, som er fredet, når der er en eksisterende vej, der kan bruges. Byggeri af denne karakter må imidlertid ikke begrænse adgang for redningskøretøjer, så det naturligvis sikres. Ligeledes må det ikke afgrænse folk fra at kunne komme ind til deres boliger, så det vil der også blive taget højde for. Der vil dog kunne ske ændringer af midlertidig karakter undervejs i byggeperioden, og dette må beboerne være indstillede på.

Forvaltningens vurdering

Af afgrænsningsnotatet fremgår det, at Miljøkonsekvensrapporten vil undersøge adgangsveje til byggepladserne samt redegøre for den miljømæssige påvirkning afledt heraf. Dette er både ift. miljøpåvirkninger samt hvordan trafikafviklingen af den tunge trafik i anlægsfasen kan ske under hensyntagen til den eksisterende bløde trafik. Miljøkonsekvensrapporten vil belyse påvirkninger af stiforløb og adgange til rekreative områder (Idrætspark, Valbyparken, kolonihaver og Sydhavnstippen). Miljøkonsekvensrapporten vil se på afværgeforanstaltninger som eventuelle midlertidige omlægninger og trafiksikre/trygge løsninger for bløde trafikanter skal vurderes for de valgte arbejdsveje.

Høringssvar medfører ikke supplerende krav til indholdet i miljøkonsekvensrapporten. Dette skyldes at de relevante krav til undersøgelser om den trafikale påvirkning fra projektet allerede fremgår af afgrænsningsnotatet.

Støj

Høringssvar

Der er 25 høringssvar der har bemærkninger til støj tilknyttet projektet i anlægsfasen.

Flere høringssvar bemærker, at grænsen for tålelig støj bør nedsættes, da de nævnte decibel er meget højt satte, hvis man som helårsbeboere så tæt på en byggeplads, skal leve med støj døgnet rundt i adskillige år. Indsigere mener ikke det er holdbart, og ønsker ligeledes at der ikke arbejdes om natten. Med støj menes der både trafikstøj og anlægsstøj fra byggepladsen. Lydmæssigt henstilles til, at der opstilles særlige krav til udførelsestidspunkt, så vi ikke får ekstra støj i weekender og ydertimer, fx fra spunsning, boring og kørsel.

Flere høringssvar bemærker, at de er bekymret for den støj, som byggepladsen på FL Smiths parkeringsplads vil påføre beboere i Valbyhave i den lange anlægsperiode, der er skitseret for Valby Skybrudstunnel.

Indsigere henleder opmærksomheden på at de i løbet af de sidste mange år har været udsat for konstant byggeri og anlæg i vores nærområde, og kan nu endnu en gang se frem til, at vi skal forholde os til forstyrrende elementer såsom lastbiler, byggeplads og gravearbejde. Indsigere opfordrer HOFOR til at gøre alt for at minimere de støjgener, som vi naboer bliver udsat for.

Et høringssvar bemærker at, haveforeningernes bestyrelser ønskes inddraget ift. forebyggelse af gener herunder byggestøjen, trafik og vibrationer. Ønsker om at HOFOR indgår i dialog og tager kontakt.

Et høringssvar bemærker, at mængden af støj der forventes tilladt i et skoleområde, er bekymrende. Der bør derfor vurderes støjpåvirkning ift. de omkringliggende skoler og daginstitutioner ved FLS i dagtimerne, så der kan etableres afværgeforanstaltninger.

Flere høringssvar bemærker, at selv om byggeaktiviteterne vil foregå i dagtimerne mellem 7 og 19, vil de være til væsentlig gene for beboerne i Kalvebod, forstærket af at de vil strække sig over en længere periode på 18 - 24 måneder. Et høringssvar oplyser at flere arbejdsopgaver udføres fra sin bopæl med blandt andet skriftlige rapport- og udredningsarbejder, som kræver ro og koncentration. Indsiger efterspørger økonomisk kompensation for nedsat produktivitet og indtjening.

Haveforeningen Kalvebod henstiller generelt til, at de der har hjemmearbejdspladser kan få økonomisk kompensation, og få dækket udgifter til at leje kontorpladser ude i byen, pga. støj og rystelser, der umuliggør eget arbejde i hjemmet.

Bygherres kommentarer

Bygherres entreprenører skal overholde kommunens fastsatte grænseværdier for støj på byggepladsen, uanset hvilken type naboer der er. Der vil derudover blive en dialog med skoleledelsen om indstilling af stærkt støjende arbejde i forbindelse med f.eks. eksamensperioder.

Forvaltningens vurdering

Der vil være krav til at Miljøkonsekvensrapporten undersøger støjpåvirkninger fra de mest støjende anlægsaktiviteter ift. omkringliggende følsom anvendelse herunder boliger, haveforeninger og skoler. Københavns Kommunes bygge- og anlægsforskrift⁶ er udgangspunktet for hvad der kan forventes accepteret af støj i anlægsfasen. Hvis der sker væsentlig påvirkning udover grænseværdierne, skal bygherre enten tilpasse projektet eller også vil der stilles vilkår i VVM-tilladelsen med henblik på at afbøde eller afværge støjpåvirkningen.

⁶ Link til Københavns Kommunes Bygge- og anlægsforskrift: https://kk.sites.itera.dk/apps/kk_pub2/index.asp?mode=detalje&id=2005

Høringssvar medfører ikke supplerende krav til indholdet i miljøkonsekvensrapporten. Dette skyldes at de relevante krav til undersøgelser om støj allerede fremgår af afgrænsningsnotatet.

Vibrationer

Høringssvar

Der er 15 høringssvar der har bemærkninger til vibrationer fra projektet i anlægsfasen.

Flere høringssvar bemærker, at konsekvenser vibrationer i anlægsfasen skal undersøges ift. Hf. Kalvebods huse, hvoraf de fleste står på sokkelsten. Følsomheden for vibrationer er derfor formentlig større end andre helårshuse. Jorden herude er også af en særlig porøs karakter, da området tidligere er benyttet som losseplads, hvorfor man formentlig vil skulle lave nye beregninger og målinger for lige netop dette område.

Det bør grundigt overvejes om placeringen af en skybrudstunnellens placering er hensigtsmæssig på grund af undergrundens beskaffenhed i og omkring haveforeningerne. Det bør laves uvildig vurdering af i hvor høj grad man er i stand til at forudse påvirkninger fra en boring gennem dette område på grund af undergrundens beskaffenhed. Det bør undersøges om der findes alternativer til placeringen, så man undgår at bore direkte under Kalvebod. Der bør laves en undersøgelse og vurdering af risiko for skader ved etableringen af skybrudstunnellen af alle hus i Kalvebod. Der bør laves en individuel registrering af alle huse i Kalvebod.

Kgs. Enghave Lokaludvalg bemærker, at projektet må forventes at påvirke boligbebyggelse under anlægsfasen. Særligt HF Kalvebod (helårsbeboelse) ligger tæt på den planlagte byggeplads ved Gåsebækrenden og tunnelen bores under haveforeningen. Kgs. Enghave Lokaludvalg mener derfor, at miljøkonsekvensrapporten bør analysere om de mange vibrationer både fra byggepladsen og tunnelboring kan ødelægge bygningerne i HF Kalvebod.

Høringssvar bemærker, at der bør opsættes vibrationsmåler på alle huse i haveforeningerne, samt løbende vurdering af risiko for sætningsskader samt vibrationsgener for beboerne. Efter anlægsarbejderne er gennemført skal alle huse i Kalvebod gennemgås for sætningsskader bør lige efter anlægsfasen samt 1, 2, 5 og 10 år efter anlægsfasen.

Flere høringssvar frygter at huse i Hf. Kalvebod vil få sætningsskader, som det skete da den nærliggende jernbane blev anlagt. Derfor forventes, at evt. nye sætningsskader vil blive udbedret af HOFOR. Ligeledes

forventes, at HOFOR eller anden myndighed registrerer husenes nuværende fundamentering inden byggeriet starter.

HF Kalvebod bemærker, at miljøkonsekvensrapporten skal indeholde en undersøgelse af, om og i givet fald i hvilket omfang projektet kan medføre vibrationer og rystelser til ulempe for HF Kalvebods medlemmer. Arealet, som HF Kalvebod har brugsret til, tidligere været anvendt til losseplads. Jorden under HF Kalvebod er derfor særlig porøs. Den intakte jord under HF Kalvebod ligger i en dybde på cirka 4-4,5 meter. De fleste huse i HF Kalvebod er opført på løse sokkelsten. Ved opførelse af nybyggeri skal der piloteres til minimum 4 meters dybde for, at fundamentet har den tilstrækkelige styrke og stabilitet. HOFOR og Frederiksberg Forsyning opfordres derfor til at foretage geotekniske undersøgelser af undergrunden under HF Kalvebod, inden anlægsprojektet igangsættes. HF Kalvebod bemærker, at det fremgår af afgrænsningsnotatet, side 24, at kortlægningen af bygninger, der potentielt udsættes for vibrationspåvirkning, foretages på grundlag af "orthofotos, oplysninger fra OIS/BBR-registeret samt gadefotos". Det er HF Kalvebods synspunkt, at denne fremgangsmåde ikke er tilstrækkeligt til at fastslå, hvilke huse der risikerer at blive påført vibrationsskader, herunder sætnings-skader. Der bør derimod foretages en individuel registrering af hver enkel bygningens beskaffenhed, hvor også jordbundsforhold inddrages. Der bør ikke tages afsæt i OIS/BBR, da de faktiske oplysninger ikke altid er noteret korrekt i databaserne. Den individuelle registrering bør foretages inden anlægsprojektets opstart, således skader opstået i anlægsfasen kan dokumenteres. Undersøgelserne bør foretages ved inddragelse af HF Kalvebods medlemmer og ved fysiske besigtigelser af hver enkelt bygning, da bebyggelsesmateriale og fundament kan afvige fra bygning til bygning. Der bør desuden opsættes vibrationsmålere på de huse, der potentielt kan blive påvirket i anlægsfasen, således det sikres, at gældende krav mv. overholdes. Vurdering af vibrationer bør ikke alene foretages på baggrund af målinger fra tilsvarende anlægsarbejder, som det fremgår af høringsfolderen, side 6. Vurderingen bør derimod tage afsæt netop i de karakteristika, der kendetegner projektområdet. Særligt det porøse fundament under HF Kalvebod, der skyldes områdets tidligere anvendelse som losseplads, bekræfter, at konkrete vibrationsmålinger er nødvendige i anlægsfasen.

Høringssvar fra Ny Valby Udvikling A/S bemærker, at såfremt byggeafstivningen udføres ved hjælp af nedborede sekantpæle, vil udførelsen af sådanne pæle ikke medfører nogen risiko for negativ påvirkning af de nærliggende BF5 og BF6. Udføres byggegrubeafstivningen ved hjælp af nedrammede/nedvibrerede spunsprofiler kan det ikke afvises, at der er en risiko for skader/revnedannelser på BF5 og BF6 som følge af den dynamiske påvirkning hidrørende fra nedbringningen.

Bygherres kommentarer

Da tunnelen bores 17-20 m nede i undergrunden, i kalken, vil der ikke genereres bygningsskadelige vibrationer fra tunneleringen.

Skaktindfatning forventes etableret som sekantpælevæg mens tilslutningsbygværkerne forventes etableret med spunsprofiler som enten typisk rammes eller vibreres ned. Effekterne af dette, herunder eventuelle bygningsskadelige vibrationer beskrives og vurderes i miljøkonsekvensrapporten, og nødvendige afværgeforanstaltninger beskrives.

Bygherre opsætter vibrationsmålere i det omfang der vurderes at være risiko for bygningsskadelige vibrationer fra anlægsarbejdet.

Forvaltningens vurdering

Der er i afgrænsningsnotatet et undersøgelseskrav til, at der i Miljøkonsekvensrapporten skal undersøges graden af vibrationspåvirkninger til omgivelserne i anlægsfasen. Bygherre skal i miljøkonsekvensrapporten redegøre for, hvordan registrering af bygninger omkring byggepladserne vil ske før, under og efter anlægsfasen. Miljøkonsekvensrapporten vil redegøre for om risikoen for bygningsskadelige vibrationer kan afbødes, og i givet fald hvordan.

Skulle der ske skader afledt af anlægsarbejder fra projektet, da er der tale om et privatretligt anliggende mellem skadevolder og skadelidte.

Høringssvar medfører ikke supplerende krav til indholdet i miljøkonsekvensrapporten. Dette skyldes at de relevante krav til undersøgelser om vibrationer allerede fremgår af afgrænsningsnotatet.

Lugt- stov, lys og luftemissioner

Høringssvar

Der er 15 høringssvar der har bemærkninger til lugt, stov, lys og luftemissioner fra projektet i anlæg- og driftsfasen.

Flere høringssvar bemærker at miljøkonsekvensrapportens bør undersøge om projektet vil medføre lugt og luftforurening for de omkringboende, da jorden, er meget forurenede. Det bør undersøges om der kan forekomme luftforurening f.eks. i forbindelse med afdampning af kloakvand i driftsfasen.

Et høringssvar bemærker, at der i forbindelse med etablering af metrobyggeriet ved Ny Ellebjerg har vi oplevet store lugtgener i området. Dette kan forventes også at gælde for etablering af denne tunnel.

Kgs. Enghave Lokaludvalg bemærker, at støj, støv og trafik vil påvirke både HF Kalvebod og kolonihaverne i Musikbyen. At disse gener bør undersøges i miljøkonsekvensrapporten. Der bør tilstræbes mindst mulig miljøbelastning inkl. CO₂-belastning i anlægsfasen (byggematerialer, grøn transport, mm).

Flere hørings svar bemærker, at der ikke i det tilgængelige høringsmateriale taget højde for den lysforurening der kan forventes fra en så stor anlægsplads. Det er meget beklageligt og den forventede byggebelysnings størrelse, omfang og intensitet bør klarlægges.

HF Kalvebod bemærker, at miljøkonsekvensrapporten skal indeholde en undersøgelse af, om og i givet fald i hvilket omfang projektet medfører lysgener for HF Kalvebods medlemmer. Det bør tillige undersøges, hvordan lyspåvirkninger kan minimeres. Derudover bør der opsættes lysmålere i anlægsperioden, således det sikres, at lyspåvirkningen ikke overstiger, hvad der er rimeligt for HF Kalvebods medlemmer.

Bygherres kommentarer

Som udgangspunkt undersøges de faktorer som er omfattet af afgrænsningsnotatet og det beskrives i miljøkonsekvensrapporten.

Forvaltningens vurdering

Miljøkonsekvensrapporten vil undersøge projektets påvirkning ift. lugt, og luftemissioner. Miljøkonsekvensrapporten vil redegøre for projektets afledte lugtpåvirkninger i både anlægsfasen, hvor det vil være ift. evt. jordforurening samt i driftsfasen hvor det er ift. evt. lugt fra spildevand. Projektets påvirkning fra - og luftemissioner undersøges i anlægsfasen.

Lys og støv er ift. afgrænsningsnotatet ikke noget der er vurderet skal undersøges nærmere. På baggrund af hørings svar anbefaler forvaltningen at miljøkonsekvensrapporten redegør for lys og støv på et kvalitativt niveau.

Friluftsliv og rekreative interesser

Høringssvar

Der er 4 hørings svar med bemærkninger til friluftsliv og rekreative interesser i tilknytning til projektet.

Et hørings svar bemærker, at naturskolen og området deromkring har i mange år været det naturlige mødested for mange arrangementer på Tippen, de guidede ture, udflugter, naturplejearrangementer, affaldsindsamlingen osv. Indsiger opfordrer til, at det vigtige mødested i stedet for dets placering her i den nordlige udkant af Tippen blev flyttet (midlertidigt eller permanent) til tværstien mellem den nordlige og

sydlige del af Tippen? - Mere centralt placeret og med gode adgangsforhold for bløde trafikanter både fra nord, men også fra øst, det nye holmekvarterer og fra Valbyparken.

Flere høringssvar bemærker, at der generelt skal passes på de grønne områder i Sydhavnen, og sørge for, at os der bor i byen har nem adgang til naturen. Ikke bare fordi det er rart og dejligt, men også fordi al forskning viser at ophold i naturen er godt for både psykisk og fysisk helbred. Med de evigt stigende tal for depression, angst og stress, giver det simpelthen ingen mening at besvære og begrænse menneskers adgang til natur.

Bygherres kommentarer

Adgangen til Tippen opretholdes for alle typer af brugere, men den nuværende adgangsvej tæt på Enghave Kanal vil blive flyttet.

Forvaltningens vurdering

En flytning af naturskolen ligger uden for de krav til undersøgelser, der kan stilles til bygherre omkring den nærværende miljøkonsekvensrapport for Valby Skybrudstunnel. Høringssvaret er dog videreformidlet til Københavns Kommune BUF, som har været med til at etablere naturskolen på tippen.

Af afgrænsningsnotatet fremgår det, at miljøkonsekvensrapporten skal beskrive den midlertidige adgang til naturen på Tippen og vurdere påvirkningen af de rekreative forhold. Høringssvar giver ikke anledning til ændringer.

Befolkning og menneskers sundhed

Høringssvar

Der er to høringssvar der har bemærkninger til befolkning og menneskers sundhed.

Høringssvar fra HF Kalvebods bemærker, at de i afgrænsningsnotatet nævnte støjgrænser på henholdsvis 70 dB(A) og 40dB(A) ikke er sundhedsmæssigt acceptabelt for HF Kalvebods medlemmer, der anvender deres boliger til helårsbeboelse. Støjgrænserne bør derimod fastsættes i henhold til Københavns Kommunes forskrift for midlertidige bygge- og anlægsarbejder, hvis ikke endnu lavere, henset til karakteren af området som fredet og kvaliteten af nogle af boligerne i området.

HF Kalvebod bemærker, at der skal foretages tekniske undersøgelser samt jordprøver af den jord, der opgraves, således det kan fastslås, hvad jorden indeholder og dermed hvor forurennet jorden er. Derudover skal

det undersøges, hvordan håndteringen af den forurenende jord kan gennemføres sundhedsmæssigt forsvarligt for de omboende, herunder HF Kalvebods medlemmer. Det kan ikke accepteres, hvis den forurenende jord f.eks. om sommeren, når det er tørt, kan bevirke støvforurening, der er giftigt eller udgør en sundhedsmæssig fare.

Høringssvaret bemærker, at det bør på forhånd afdækkes hvorvidt de støj-, støv-, lys-, forurenings- og lugtgener, der nødvendigvis vil forekomme, kan have sundhedsskadelige konsekvenser for os som beboere i Kalvebod.

At der under anlægsfasen løbende bør foretages målinger i forbindelse med både arbejdspladsen og den meget tunge trafik, der vil komme i området med hensyn til at afdække: støj-, støv-, lys-, forurenings- og lugtgener.

Det bør løbende vurderes om trafiksikkerheden er rimelig og den øgede luftforureningen fra trafikken ikke er sundhedsskadelig for beboerne i nærområdet. Derfor bør der løbende foretages optællinger af trafik og målinger af luftforurening. Endvidere bør det løbende vurderes om brandbiler og ambulancer har adgang. Der bør under hele anlægsfasen være en dialog med beboerne i nærområdet om trafiksikkerhed, luftforurening og uforudsete gener.

Bygherres kommentarer

Ingen kommentarer

Forvaltningens vurdering

Miljøkonsekvensrapporten vil undersøge påvirkning af støj og risiko for afdampning af forurening fra afgravet jord i relation til menneskers sundhed.

Lys og støv er i afgrænsningsnotatet vurderet til ikke at påvirke menneskers sundhed i et væsentligt omfang. Høringssvaret giver ikke anledning til en ændring af denne vurdering. Der henvises i øvrigt til afsnit om støj samt Lugt- støv, lys og luftemissioner.

Høringssvar medfører ikke supplerende krav til indholdet i miljøkonsekvensrapporten. Dette skyldes at de relevante krav til undersøgelser om emnet menneskers sundhed allerede fremgår af afgrænsningsnotatet.

Overfladevand og vandkvalitet

Høringssvar

Der er 6 høringssvar med bemærkninger til overfladevand og vandkvalitet.

HF Kalvebod bemærker, at det som led i udarbejdelsen af miljøkonsekvensvurderingen skal undersøges, om projektet er i overensstemmelse med målsætningen for vandområdet og det generelle forbud mod at foretage forringelse af tilstanden i et vandområde jf. EU's vandrammedirektiv.

Flere høringssvar ønsker at skybrudstunnellens konsekvenser for vandkvaliteten ud fra den anlagte strand i Valbyparken undersøges.

Flere høringssvar bemærker at der er lavet en konsekvensberegning på, hvor meget vand, det er muligt at udlede. Alligevel er det en bekymring, om Enghave Kanal har den kapacitet, der skal til for at rumme skybrudsvand både fra Valby og Frederiksberg og samtidig fra Sydhavnen via Karens Minde skybrudsprojektet. Hvordan sikres, at der ikke sker oversvømmelser i det gamle Sydhavnen generelt og på Sydhavnstippen, ved haveforeningerne og anden nærliggende bebyggelse.

Et høringssvar ønsker svar på om der kan opstå mulige store oversvømmelser af områderne ved udløbet i Enghave Kanal/Lorterenden ved ekstreme skybrud i sammenhæng med høj vandstand og stormflod i Østersøen.

HF Kalvebod bemærker, at miljøkonsekvensrapporten skal indeholde en undersøgelse af, om og i hvilket omfang projektet kan medføre forhøjet vandstand i Kalveboderne med den virkning, at nærliggende områder kan opleve oversvømmelser mv. For det tilfælde, at projektet kan bewirke en forhøjet vandstand i Kalveboderne og/eller Enghave Kanal, bør det undersøges, hvordan problemet kan imødekommes, herunder ved anvendelse af afhjælpende foranstaltninger. HF bemærker om en løsning f.eks. kunne være opførelse af en jordvold eller lignende, hvilket bør udredes nærmere.

Bygherres kommentarer

I forhold til i dag vil der efter etablering af Valby Skybrudstunnel samlet set blive udledt mindre vandmængder til Gåsebækrenden og Enghave Kanal, og udledningen vil således ikke forværre frekvensen eller omfang af hverken regnafhængige oversvømmelser eller stormflod i området. Anlægget stormflodssikres, og vil derfor ikke blive påvirket i stormflodssituationer.

Forvaltningens vurdering

Af afgrænsningsnotatet fremgår det, at miljøkonsekvensrapporten skal undersøge projektets påvirkning af vandkvaliteten i Kalveboderne ift. det udledte vand kan indeholde næringsstoffer og miljøfremmede stoffer. I undersøgelsen ift. EU's vandrammedirektiv indgår det, at der med

gennemførelse af projektet vil ske en reduktion af de eksisterende overløb i området.

Af afgrænsningsnotatet fremgår det, at miljøkonsekvensrapporten på baggrund af vurderinger af udledningsvandets vandkvalitet samt hydraulikken i vandområdet skal undersøge påvirkningen af badevandskvaliteten og dermed effekt af udledning af vand fra skybrudstunnelen i relation til at projektet samtidig vil medvirke til en reduktion i overløb fra eksisterende kilder.

Høringssvar giver ikke anledning til ændringer til afgrænsning af miljøkonsekvensrapportens indhold vedr. emnet overfladevand og vandkvalitet.

Grundvand og drikkevand

Høringssvar

Der er 4 høringssvar med bemærkninger til grundvand og drikkevand.

Et høringssvar bemærker, at det bør undersøges hvilke konsekvenser en evt. grundvandssænkning vil have for Hf. Kalvebods huse, og inden en evt. opstart af projektet bør alle huse i Hf. Kalvebod blive registreret af bygherre, så der ikke vil være tvivl om eventuelle fremtidige revnedannelser og sætningsskader, og de forsikringsspørgsmål dette måtte medføre.

Høringssvar fra HF Kalvebod bemærker, at HOFOR og Frederiksberg Forsyning bør undersøge, om og i givet fald i hvilket omfang projektet kan medføre grundvandssænkninger eller ændringer i afvandringsforholdene i området, da dette kan være til væsentlig gene for HF Kalvebods medlemmer, herunder i form af revnedannelser i husene – særligt de huse, som er dårligt funderet. Dette bekræfter behovet for, at bygningernes stand skal registreres forud for anlægsopstart som omtalt i relation til projektets vibrationspåvirkninger.

Bygherres kommentarer

Ingen kommentarer

Forvaltningens vurdering

Bygherre har i afgrænsningsnotatet beskrevet, at der ikke foretages aktiv grundvandssænkning i projektet, og det forventes, at skaktene etableres som tætte. Det kan dog blive nødvendigt at bortskaffe mindre mængder indtrængende grundvand i skaktene, hvilket vil kræve en særskilt tilladelsesproces.

Miljøkonsekvensrapporten skal redegøre for den anvendte anlægsmetode der gør, at der ikke skal ske aktiv grundvandssænkning. Miljøkonsekvensrapporten vil redegøre for, hvorvidt den mindre indtrængende grundvand i skaktene er en risiko ift. omkringlæggende bygninger og revnedannelser.

Kulturarv

Høringssvar

Der er et høringssvar med bemærkninger til kulturarv.

Københavns Museum oplyser at de ønsker at bygherre giver supplerende oplysninger om projektet (arealangivelser, gravedybder mv.) for en endelig afklaring af risikoen for at påtræffe fortidsminder. Museet anmoder under alle omstændigheder om at blive orienteret om, hvornår arbejdet igangsættes.

Bygherres kommentarer

Dialog med Københavns Museum er igangsat i 2018 og vil blive fulgt op i forbindelse med den næste fase.

Forvaltningens vurdering

Bygherre oplyser at dialog er igangsat. Høringssvar giver ikke anledning til ændringer.

Jordforurening

Høringssvar

Der er 3 høringssvar med bemærkninger til Jordforurening.

Kgs. Enghave Lokaludvalg og et andet høringssvar bemærker, at den giftige undergrund bør undersøges i forbindelse med anlægsarbejderne ved haveforeningerne.

Et høringssvar udtrykker en bekymring for, hvordan en sådan tunnel vil påvirke undergrunden under Valby have mht. forurening på længere sigt.

Haveforeningen Kalvebod bemærker, at bygherre skal sikre, at der ikke forurenes med kemikalieholdig jord der er til stede i området. Miljøkonsekvensrapporten skal også tage stilling til, at den forurenede jord skal bortskaffes og erstattes af ren jord i stedet for at blive genindbygget. HF Kalvebod bemærker, at midlertidig oplagring på pladsen skal ske i lukkede containere.

Bygherres kommentarer

Der gennemføres undersøgelser af jordforurening på lokaliteter der er relevante for tunnelens tracé, som grundlag for myndighedernes regulering af jordhåndtering.

Forvaltningens vurdering

Af afgrænsningsnotatet fremgår det, at miljøkonsekvensrapporten skal undersøge jordforurening. Skulle det vise sig at være væsentlige påvirkninger skal miljøkonsekvensrapporten beskrive hvordan det kan afbødes eller afværges

Høringssvar medfører ikke supplerende krav til indholdet i miljøkonsekvensrapporten. Dette skyldes at de relevante krav til undersøgelser om jordforurening allerede fremgår af afgrænsningsnotatet.

Flora og fauna, Natura 2000

Høringssvar

Der er 17 høringssvar der omhandler Flora og Fauna samt Natura 2000.

Flere høringssvar herunder Kgs. Enghave Lokaludvalg bemærker, at miljøkonsekvensrapporten skal undersøge påvirkningerne fra byggepladsernes, trafikens og tunnelboringens betydning for natur og dyreliv. Kgs. Enghave lokaludvalg bemærker, at miljøkonsekvensrapporten bør undersøge, hvordan projektet påvirker dyrelivet, og i videst muligt omfang sikres, at det ikke kommer i karambolage med dyrelivet. Anlæg af Valby skybrudstunnel skal ske med hensyn til dyrelivet lige som det skete ved anlæg af stranden i Valbyparken med anlægspausen i yngletiden, der hvor støj, støv og trafik ikke kan undgås.

Rødlistede arter og Bilag IV arter

Flere høringssvar herunder DN bemærker at der findes Isfugle ved Sydhavnstippen, i skrænterne mod vandløbet ved både Gåsebæksrenden og ved Enghave Kanal. Flere høringssvar påpeger at isfugl er beskyttet og redepladser ikke må forstyrres.

Flere høringssvar ønsker at der i miljøvurderingen foretages en registrering af bilag IV arter herunder isfugl i de områder som berøres af anlægsprojektet. Dernæst skal det vurderes om anlægsarbejdet med eventuelle afværgeforanstaltninger kan tilrettelægges, så det ikke forstyrrer isfuglen. Hvis dette ikke er muligt, skal det vurderes om der kan foretages kompenserende indsatser, anlægges nye områder, som kan erstattede de forstyrrede områder mv.

Et høringssvar bemærker, at os der bor her ser Isfugle stort set hver

dag, og vi ved at isfuglene ikke er tilknyttet Tippen, men specifikt til Gåsebækrenden (lokalt kaldet Pisserenden) og Enghave Kanal (lokalt kaldet Lorteren), hvor de i stigende grad har etableret sig. Det startede år tilbage med overvintringsophold, der de seneste år har resulteret i ynglende par i brinkerne ved begge kanaler. Men de få fugle der er, holder især til ved hhv. Gåsebækrendens start lige ved overløbet fra Gåsebækkloakken ved indkørslen til Musikbyen, lige der hvor byggepladsen skal etableres. Det er isfuglenes foretrukne fourageringsplads, og de opholder sig tilsyneladende nærmest inde under broen ved overløbet. Når de især fouragerer der, er det fordi der her er konstant indstrømning af frisk drænvand, og derved vandkvalitetsforhold der favoriserer tilstedeværelsen af hundestejler, som er isfuglens ynglingsfødeemne. Præcist det samme gør sig gældende ved overløbet til Enghave Kanal, hvor der ligeledes altid holder en eller flere isfugle til, som deres foretrukne fourageringsplads pga. af relativt lavt vand, lavthængende grene og en god bestand af Hundestejler. Så det kan godt være at deres redehuller ikke påvirkes i yngletiden, men hele den kolde tid på året fra oktober til marts holder de især til lige netop der hvor begge store anlægsarbejder og skaktbyggerier er projekteret. Indsiger bemærker derfor, at alene af den grund må projektet med dets nuværende linjeføring betragtes som værende imod gældende fredningslovgivning.

Flere høringssvar peger på, at grønbroget tudse findes i området og yngler i Tudsemindesøen. Grønbroget tudse er en bilag VI art og dermed beskyttet. Den grønbrogede tudse vil især være sårbar over for ændringer af Tudsemindesøen, udledning af forurenede vand, vandsandsændringer mm. Dernæst er grønbruget tudse sårbar i forhold til trafik i de perioder den foretager vandring til og fra søen. Det skal derfor laves de nødvendige afværgeforanstaltninger forhold til trafik. Et høringssvar nævner at den lille bestand grønbruget tudser er meget sårbar for trafik, og daglig kørsel med store lastbiler, der ikke kan manøvrere uden om en grønbroget tudse, vil uvægerligt føre til overkørsel af migrerende tudser i yngletiden. Grønbroget tudse er en bilag IV-art, som skal beskyttes og ikke må trues af anlægsarbejder eller lignende aktiviteter. Det bliver den i dette projekt. Det skal her understreges at det slet ikke er tilstrækkeligt af gennemføre en "besigtigelse" i denne forbindelse (Afgrænsningsnotat s. 31), da man pga. af den lille bestand der kæmper for overlevelse, skal være "på pletten" på det rigtige tidspunkt for at konstatere deres tilstedeværelse, og det gælder også lydsporing af deres paringssang (kvækken).

Et høringssvar bemærker at der bør foretages en registrering af de arter, der er til stede ved Gåsebækrenden og Enghave Kanal. Indsiger bemærker at der hyppigt observeres f.eks. isfugl, fiskehejrer, grønbenet rørhøne, tårnfalk og sjældne paddler bl.a. den grønbrogede tudse.

§3-områder

Flere høringssvar påpeger at tippen er §3-området og dermed beskyttet natur. DN mener at det ikke er korrekt, at afgrænsningsnotatet henviser til at naturbeskyttelseslovens §3 ikke gælder i byzone. Af Naturstyrelsens vejledning fremgår af kapitel 3.4, at moser, søer og vandløb, som er beliggende i byzone eller sommerhusområde, i fuldt omfang er omfattet af den generelle beskyttelse.

Natura-2000

Flere høringssvar bemærker at der skal udarbejdes en væsentligheds-vurdering ift. nærliggende Natura 2000-område. DN mener, at udledning af sediment, forurenende stoffer og næringsstoffer fra skybrudsvandet vil have en væsentlig påvirkning af Natura 2000 området. Specielt må det forventes, at udledning af sediment kan have en negativ påvirkning af de lavvandede områder og dermed af bundvegetation og bundfauna. Netop de lavvandede områder har stor betydning for de fuglearter der indgår i udpegningsgrundlaget. Derfor skal der foretages en grundig analyse af den sandsynlige påvirkning, som udledning af sediment mv. kan medføre. Afværgeforanstaltninger vil muligvis være nødvendige. I det tilfælde, at det ikke kan dokumenteres at projektet ikke vil skade Natura 2000-området, kan projektet ikke vedtages eller tillades.

Bygherres kommentarer

Ingen kommentarer

Forvaltningens vurdering

Afgrænsningsnotatet beskriver at miljøkonsekvensrapporten skal undersøge om der er bilag 4 arter indenfor projektområdet og derved kan blive påvirket af projektet. Det nævnes at der i foråret 2021 skal gennemføres en besigtigelse med henblik på at afdække, hvorvidt der kan være padder og/eller egnede levesteder på og omkring lokaliteterne for byggepladserne ved Enghave Kanal og Musikbyen.

I forbindelse med miljøkonsekvensvurderingen vil projektets påvirkning på både isfuglen og padder blive undersøgt og vurderet, og der redegøres for evt. behov for afværgetiltag.

Afgrænsningsnotatets krav om undersøgelse og besigtigelse af padder præciseres til også at indeholde en undersøgelse af projektets påvirkning på den rødlistede isfugl samt øvrige mulige bilag 4 arter indenfor projektområdet. Besigtigelse skal ske på det relevante tidspunkt for de pågældende arter.

Af afgrænsningsnotatet fremgår det, at der i forbindelse med miljøkonsekvensrapporten også udarbejdes en væsentlighedsvurdering for Natura 2000-område nr. 143. At denne vurdering indeholder ser på om støj og vibrationer i anlægsfasen har potentielle påvirkninger af fuglearter på udpegningsgrundlaget. Der vil blive gennemført en vurdering af, i hvilket omfang, der vil blive udledt stoffer, der kan påvirke arter på udpegningsgrundlaget for fuglebeskyttelsesområdet og naturtyper på udpegningsgrundlaget for habitatområdet.

Supplerende til afgrænsningsnotatets krav til undersøgelser i miljøkonsekvensrapporten suppleres med krav om at redegøre for projektets påvirkning på § 3- området. Det skal undersøges om, hvor stor del af det påvirkede område, som vil kunne tilbageføres til naturtilstand og hvor stor andel af arealet der permanent vil skulle udtages f.eks. bygninger og andre befæstede arealer.

Andet

Høringssvar

Der er 8 høringssvar der har andre bemærkninger.

- a) Flere høringssvar bemærker, at de ikke fået orienteringsbrevet om projektet. De ønsker at blive hørt og inddraget mere i processen og i løsningerne. De ønsker at, dette skal være en demokratisk proces.
- b) Et høringssvar bemærker, at høringsperioden for projektet bør forlænges med mindst en måned. Indsiger begrundet dette med den igangværende "lockdown" af samfundet og at planlovens formålsparagraf tilsiger særligt, "at offentligheden i videst muligt omfang inddrages i planlægningsarbejdet".
- c) Flere høringssvar bemærker, at projektets har kumulativ sammenhæng med tilstødende projekter herunder Banedanmark projekt om sporudvidelse samt Karens Minde aksens skybrudsprojekt. Flere høringssvar ønsker at projekterne koordineres. Særligt haveforeningerne peger på at det kan have betydning for beboerne og brugerne af Haveforeningerne.
- d) Banedanmark høringssvar nr. 1 gør opmærksom på at det skal afklares om projektet vedr. skybrudstunnelen kan påvirke jernbanesikkerheden. Derfor anbefaler Banedanmark skal der i samarbejde bygherre oprettes et tredjeparts projekt, hvor det sikres at de nødvendige sikkerhedsforanstaltninger overholdes.
- e) Høringssvar 48 bemærker, at hvis banegraven skal udvides mod syd, kommer den planlagte skybrudsskakt og udløbspunkt UK16 til at blokere, da den er planlagt til at ligge ca. 10 m fra den udvendige skrænt fra

banegravsvolden. Indsiger spørger til om der findes en afgrænsning af HOFORs projekt med Banedanmark og hvis ja, hvor kan man så læse disse overvejelser. Dette spørgsmål er yderst vigtigt for os at få besvaret, da en eventuel manglende koordination kan medføre voldsomme konsekvenser for os, eksempelvis hvis der er tale om en ekspropriation hvis udløbspunkt UK16 ikke kan flyttes og banen skal dermed udvides mod nord. Hvis dette er tilfælde, vil det bedste være at overveje en anden placering af udløbet således at banen kan udvides mod syd fremadrettet.

f) Kgs. Enghave Lokaludvalg bemærker, at de mange byggeplaner skal koordineres. Sydhavnen er i øjeblikket påvirket af ekstremt mange byggeprojekter og Lokaludvalget frygter, at området ved Tippen og delvis også ved HF Kalvebod vil blive et mere end 10-årigt byggehelvede, når forskellige projekter kommer som perler på en snor. Det enorme anlægstryk i Sydhavnen omfatter blandt andet det planlagte skybrudsprojekt "Karens Minde Aksen" fra Sjælør Boulevard ned gennem Karens Mindes grønne område til udløb ved Enghave Kanal, affredningen af Stejlepladsen ved Tippen og vedtaget byggeri af et stort boligkompleks dér. Derudover er der rigtigt mange anlægsprojekter i gang eller på vej i Sydhavnen. Derfor bør det planlagte anlæg ved Enghave Kanal byggeriet koordineres med anlæg af udløb fra skybrudsplanen for Karens Minde Aksen. Kgs. Enghave Lokaludvalg er derudover blevet opmærksom på, at Bane Danmark planlægger en udvidelse af jernbanen med et eller to spor. Hvis projektet bliver aktuelt, kan det blive påvirket af byggeriet ved Enghave Kanal. I VVM bør det undersøges om og sikres, at anlæg af skybrudstunnel ikke påvirker placeringen af de nye spor - så udvidelsen af jernbanen kræver inddragelse af arealer på nordsiden og dermed gør indhug i Haveforeningen Mozarts (helårsbeboelse) område. Endelig mangler LU et overblik over, hvordan det samlede vandflow fra skybrud i fremtiden vil påvirke udløbet i Sydhavnen/Kalveboderne - og hvilke problemer, projekter og foranstaltninger vi kan forvente i fremtiden.

g) Et høringssvar peger på at det vil være godt, hvis der blev opsat informationstavler i områderne ved projektet, således omgivelserne kan holde sig orienteret om projektet.

h) Et høringssvar bemærker at projektets konsekvenser undersøges af uvildige eksperter.

i) Et høringssvar undrer sig over, at der ikke er præsenteret et økonomisk budget samt en tidslinje for gennemførelsen og den politiske beslutningsproces - en "roadmap" - der gør det muligt for borgere og skatteydere, der skal betale gildet, at forberede de nødvendige interventioner i beslutningsprocessen.

Bygherres kommentarer

c) Der er allerede en koordinering mellem projektet for Karens Minde Aksen og projektet for Valby Skybrudstunnel og bygherre har taget kontakt til Banedanmark.

d) Udvidelse af godsbanegraven er et Banedanmark projekt, men HOFOR er i kontakt med Banedanmark om koordineringen mellem Valby Skybrudstunnel og deres projekt.

e) HOFOR er i dialog med Banedanmark vedr. placeringen af skakten.

f) HOFOR og Frederiksberg Forsyning har en opgave med at få anlagt skybrudstunnelen, som skal løse en væsentlig infrastrukturopgave. Der sker naturligvis koordinering i den udstrækning det er muligt med andre igangværende projekter, men forsyningsselskaberne kan ikke holdes ansvarlige for alle de private byggeprojekter, der er i gang. For så vidt angår offentlige projekter – fx Karens Minde – så sker der koordinering internt i HOFOR og Københavns Kommune, og der sker også koordinering med Banedanmark.

g) Bygherre vil, som det gøres på andre anlægsprojekter, informere både gennem lokalpressen, hjemmesider, informationsmøder og ved opsætning af infotavler ved byggepladserne. Desuden ønsker bygherre naturligvis at fortsætte den igangværende dialog med interessenterne og har til dette formål en projekthjemmeside med kontaktoplysninger.

Forvaltningens vurdering

a) Der er i Miljøvurderingsloven ikke krav om særskilt orientering af naboer. Forvaltningen har alligevel og i samråd med Bygherre valgt at udsende et særskilt orienteringsbrev vedr. tunnelprojektet og afgrænsning af VVM på blivhørt. Orienteringsbrevet er sendt til virksomheder samt ejere og beboere ud fra en geografisk afstandsvurdering til tunnelprojektet, se figur 3. Afstande er 250 m omkring større skakte, 100 m omkring mindre skakte og 50 m omkring tunneltracé.



Figur 3 viser med rød geografisk afgrænsning af de områder hvor der er sendt orienteringsbrev til virksomheder, ejere og beboere via e-boks.

Inddragelse via høringer på blivhørt, orienteringsbreve, informationsmøder, kommende politiske beslutninger fra de folkevalgte byrådsmedlemmer om at tillade eller afslå projektet bidrager alle til, at dette bliver en demokratisk proces.

b) Høringsperioden for projektet er fastsat efter Miljøvurderingsloven og ikke efter planloven. Af Miljøvurderingslovens § 35, stk. 5 fremgår det at "Myndigheden fastsætter en passende tidsfrist på mindst 14 dage for høring af offentligheden. Bygherre har ønsket at afholde et informationsmøde og i den anledning blev høringsfristen forlænget til 3 uger. Høringsfristen følger således lovens anvisninger. Det skal bemærkes lovens krav til høring af den kommende Miljøkonsekvensrapport er på mindst 8 uger. Høringen vil ske på Københavns Kommunes hjemmeside blivhørt. Det er muligt at tilmelde sig en ordning der fremsender orienteringsinfo hver gang der kommer nye høringer på blivhørt indenfor den bydel men ønske info om. Se nærmere på blivhørt, se link: <https://blivhoert.kk.dk/subscribe>.

c) Der henvises til svar fra bygherre.

d) Der henvises til svar fra bygherre.

e) Der henvises til svar fra bygherre.

f) Der henvises til svar fra bygherre.

g) Der henvises til svar fra bygherre.

h) Miljøvurderingsloven § 20 stk 6 beskriver, at *"Bygherren skal sikre, at miljøkonsekvensrapporten, er udarbejdet af kvalificerede og kompetente eksperter"*. Dette vil typisk være rådgivningsvirksomheder med viden og kompetencer indenfor miljøområdet. Dette skal og har bygherre også sikret sig i dette projekt og lever derfor op til kravene i miljøvurderingsloven.

i) Sidst i høringsfolderen i det materiale der fremgår af blivhørt, da er vedlagt en forventet tidsplan for miljøkonsekvensprocessen. Af denne fremgår det at høring af miljøkonsekvensrapport forventes at ske i efteråret 2021. Bliver projektet vedtages politisk, da forventes VVM tilladelse at meddeles i slutningen af 1 kvartal starten af anden kvartal 2022. Tilladelsen kan påklages og prøves i klagenævnet. Miljøvurderingsloven anvendelsesområde relaterer sig til en vurdering af projektets påvirkning på miljøet. Økonomiske forhold kan findes i spildevandsplanen samt i den overordnede planlægning og beslutningsgrundlag for klimatilpasning af København.

Kapitel 4. Sammenfattende vurdering

På baggrund af høringssvar indkommet i offentlighedsfasen medtages følgende yderligere krav til undersøgelser i miljøkonsekvensrapporten:

1. Miljøkonsekvensrapporten skal redegøre for lyspåvirkning og støvpåvirkning i anlægsfasen fra byggepladserne på et kvalitativt niveau.
2. Miljøkonsekvensrapporten skal udover afgrænsningsnotatets beskrivelse af undersøgelse og besigtigelse af padden også undersøge projektets påvirkning på den rødlistede isfugl samt øvrige mulige bilag 4 arter indenfor projektområdet. Besigtigelse skal ske på det relevante tidspunkt for de pågældende arter.
3. Miljøkonsekvensrapporten skal redegøre for projektets påvirkning på § 3- området. Det skal undersøges om, hvor stor del af det påvirkede område, som vil kunne tilbageføres til naturtilstand og hvor stor andel af arealet der permanent vil skulle udtages f.eks. bygninger og andre befæstede arealer.

Ud over de miljøparametre og undersøgelsesforhold der fremgår af afgrænsningsnotat af 4. dec. 2020 vil ovenstående tre krav indgå i den udtalelse VVM myndigheden fremsender til bygherre om afgrænsning af indhold i miljøkonsekvensrapporten for Valby Skybrudstunnel.