



## Notat

### Hvidbog af 2. offentlighedsfase for miljøkonsekvensvurdering af Spildevandsprojekt Spangen

10. marts 2026

Sagsnummer  
2024-0149372

Dokumentnummer  
2024-0149372-111

I skemaet herunder oplistes indkomne hørings svar. I skemaets højre side oplistes bygherres (HOFOR) og Københavns Kommunes kommentarer til hørings svarene.

I tabel 1 kommer bygherre og Københavns Kommune med generelle bemærkninger til emnerne:

- Proces og vurderinger
- Valg af løsning og fravalgte alternativer herunder afslutning (reetablering)
- Genhusning, kompensation, erstatning og ejendomsværditab
- Støj
- Vibrationer
- Trafik
- Natur (flagermus, vedbend gyvelkvæler)

som mange af de indkomne hørings svar berører. Det fremgår af første kolonne, hvilke hørings svar der helt eller delvist besvares af de generelle bemærkninger.

I tabel 2 kommer de specifikke svar på de enkelte hørings svar, hvor der vil være henvist til de relevante generelle svar, hvis svaret findes der.

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

EAN-nummer  
5798009809452

Tabel 1 Generelle bemærkninger fra henholdsvis bygherre (HOFOR) og Københavns Kommune

Akt nr./ afsender	Bygherres generelle bemærkninger	Københavns Kommune' bemærkninger
	<b>Proces og vurderinger</b>	
5, 7, 12, 14, 16, 17, 23, 24	<p><u>Miljøvurderingsprocessen</u></p> <p>Bygherre ansøgte i maj 2024 om frivilligt at få projektet miljøvurderet af Københavns Kommune. Miljøkonsekvensrapporten er en afgørende del af miljøvurderingsprocessen og det er et samlede dokument, der beskriver de potentielle væsentlige påvirkninger fra projektet, og hvordan de kan afværges bedst muligt.</p> <p>Udgangspunktet for bygherres miljøkonsekvensrapport er Københavns Kommunes afgrænsningsudtalelse af 9. august 2024 med bilag (bl.a. notat med afgrænsning af indholdet i miljøkonsekvensrapporten). Kommunen har i afgrænsningsudtalelsen angivet miljøvurderingsmetode for projektet, herunder hvorledes påvirkningen af de forskellige miljøparametre skal vurderes.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>Ubetydelig</b>, 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.</li> <li>• <b>Mindre påvirkning</b>: Der forventes en påvirkning af kortere varighed i et begrænset område. Usandsynligt, at afværgeforanstaltninger er nødvendige.</li> <li>• <b>Moderat påvirkning</b>: Der forventes en påvirkning af længere varighed i et større omfang/berøre et større område. Afværgeforanstaltninger eller mindre projektilpasninger bør overvejes.</li> <li>• <b>Væsentlig påvirkning</b>: 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.</li> </ul> <p>Dette er således denne skala, som bygherre har vurderet påvirkningerne efter, hvilket også svarer til gængs praksis i miljøvurdering af tilsvarende projekter.</p> <p>Notat med afgrænsning af indholdet i miljøkonsekvensrapporten har været præsenteret for offentligheden af Københavns Kommune og indkommende høringssvar er indgået i kommunens endelige afgrænsningsudtalelse til projektet. Tilsvarende har Miljøkonsekvensrapporten og kommunens udkast til tilladelse været præsenteret for offentligheden.</p> <p>De to høringer, der har været i miljøvurderingsprocessen for projektet, er efter bygherres vurdering udført i overensstemmelse med miljøvurderingsloven.</p>	Ingen yderligere bemærkninger

	HOFOR har i forbindelse med begge høringsperioder valgt at afholde informationsmøder (Åben Eng/Åben Plane) for at fortælle de omkringboende om projektet. HOFORs informationsmøder har bl.a. været annonceret i lokalaviser og på HOFORs hjemmeside. og der har været udsendt invitationer til de omkringboende.	
	<b>Valg af løsning og fravalgte alternativer herunder afslutning (reetablering)</b>	
<b>2, 3, 4, 5, 7, 12, 14, 15, 16, 17, 18, 19, 20, 23, 24</b>	<p><u>Det fremlagte projekt er det bedst mulige til løsning af opgaven</u></p> <p>Det projekt, som har været i offentlig høring i perioden 28.08.2025 til 23.10.2025, er det projekt, som bygherren har miljøvurderet, og som myndigheden har udarbejdet et udkast til tilladelse for. Det er derfor det forelagte projekt og de udførte vurderinger, der skal kommenteres på, sammen med myndighedens udkast til tilladelse inklusive de forslag til vilkår, som myndigheden har stillet.</p> <p>På baggrund af høringssvarene, hvor der efterlyses flere informationer om de fravalgte alternativer, er der udarbejdet en kort supplerende beskrivelse af den gennemførte proces til udvælgelse og sortering af løsninger som supplement til miljøkonsekvensrapportens kapitel 4.7. Da flere af de fremsendte høringssvar har foreslået et alternativt med etablering af et bassin i Krogebjergparken, er der redegjort for, hvorfor denne løsning er fravalgt og hvornår i processen, løsningen er fravalgt.</p> <p><u>SALVO-proces</u></p> <p>Der er i analysefasen og designfasen for projektet undersøgt, vurderet og fravalgt en lang række alternative løsningsmuligheder og i sidste ende placering og udformning af den endelige bassinløsning. Der er til projektet gennemført en SALVO-proces, der står for Strategisk Aktiver LivscyklusOptimering, og er en struktureret måde at vurdere forskellige løsninger med samme målopfyldelse i én samlet livscyklus. SALVO-processen er en gennemprøvet metode for indledende strategiske analyser af anlægsprojekter, som HOFOR har arbejdet med i flere år. I denne proces holdes der fokus på den bedste løsning til det overordnede mål og problemstilling – her for stor miljøbelastning af Harrestrup Å. Løsningerne vil kun i begrænset omfang medføre en forbedring af opstuvningen i kloaksystemet, da overløbskanten til Harrestrup Å er den samme som i dag.</p> <p>HOFOR er gennem regulering af taksterne forpligtiget til at vælge den billigste løsning, der lever op til de krav Københavns Kommune stiller som myndighed på spildevandsområdet. Herudover er HOFOR forpligtiget til at vælge løsninger, der har mindst miljøpåvirkning og indgreb overfor grundejere.</p> <p>Under SALVO-processen for Spangen-projektet, er der bl.a. vurderet følgende alternative løsninger:</p>	Ingen bemærkninger

	<ul style="list-style-type: none"><li>• Mulighederne for separatkloakering i oplandet, herunder LAR-variant.</li><li>• Decentrale bassiner, hvor bassinerne placeres rundt om i oplandet.</li><li>• Etablering af en tunnel fra nord til syd, hvor spildevandet fra overløbene samles op.</li><li>• Lokal rensning og afledning til Harrestrup Å.</li></ul> <p>Det er løsninger, der grundlæggende lever op til samme mål med reduktion af den miljømæssige belastning af Harrestrup Å i forhold til det fremlagte projekt, men hvor metoder og placeringer varierer. Løsningerne er bearbejdet af HOFOR og fremlagt til dialog med bl.a. Københavns Kommune for at sikre det bredest mulige perspektiv på mulighederne og begrænsningerne for de enkelte løsninger. Løsningerne er generelt fravalgt fordi de er dyrere, har større påvirkning for naboer og beboere, er mindre robuste, er mere langvarige og/eller har et større miljø- og naturpåvirkning.</p> <p>Der er flere høringssvar, der nævner LAR (lokal afledning af regnvand) som et alternativ til projektet. Her henvises til afsnit 4.7.1 i miljøkonsekvensrapporten, hvor baggrunden for fravalget af LAR er beskrevet.</p> <p>SALVO-processen konkluderer, at løsningen med centrale bassiner ved de eksisterende overløbsbygværker UH14, UH12 og UH11 samlet set er den bedste løsning. Løsningen indarbejdes i spildevandsplan i 2023, hvor berørte ejendomme varsles.</p> <p>SALVO-processen er gennemført forud for udarbejdelse af Københavns Kommunes Spildevandsplans Tillæg 2022, og ligger til grund for tillægget. SALVO-processen er gennemført i 2021/2022.</p> <p><u>Multikriterie analyse</u></p> <p>Herefter er der gennem supplerende geo- og hydrogeologiske undersøgelser analyseret metoder og specifikke løsninger i en multikriterie analyse. Multikriterieanalyser er her anvendt til vurdering af anlægsmetoder og løsninger i forhold til drift, bygbarhed, gener, tid, miljømæssig påvirkning og økonomi.</p> <p>På baggrund af multikriterieanalysen blev endelig omfang og metode for anlæg besluttet, og projektet kunne videreudvikles til projektforslag til miljøvurdering baseret på forundersøgelserne.</p>	
--	--	--

	<p><u>Bassin i Krogebjergparken</u></p> <p>I flere høringssvar foreslås en variant med et bassin i Krogebjergparken i stedet for det fremlagte projekt med et stort bassin ved Åvendingen/Kildeløbet. På denne lokalitet vil der være en bedre adgang fra en stor offentlig vej (Slotsherrensvej), og der er også umiddelbart færre naboer, der påvirkes i anlægs- og driftsfasen. Varianten er undersøgt og fravalgt ved SALVO-processen, fordi løsningen medfører, at den store hydrauliske kapacitet til det nuværende overløbsbygværk ved Spangen (UH14) skal forlænges ned til Krogebjergparken.</p> <p>I dag løber der 3 store ledninger (ø1600, ø2000 og ø1300 alle diametre i mm) ned til overløbsbygværk UH14. Fra UH14 reduceres ledningen til et firkantet rør på 900x700 mm med bund ca. 4,5 meter under vejen. Disse ledninger skal så forlænges og føres ned af Åvendingen og på tværs af Slotsherrensvej til Krogebjergparken, hvor et stort bassin og et nyt overløbsbygværk til Harrestrup Å skal etableres. I Åvendingen er vejbredden ca. 9,5 meter fra skel til skel på det snævreste sted, og er lige bred nok til at anlægge nye ledninger, men det vil så fylde hele vejens bredde uden mulighed for passage for beboere i området.</p> <p>Løsningen ville medføre:</p> <ul style="list-style-type: none"><li>• Helt eller delvist forhindre adgang til 17 ejendommene i Åvendingen fra Spangen til Slotsherrensvej i anlægsfasen, da udgravningen ville fylde hele vejen fra skel til skel i en spunset byggegrube. Manglende adgang til ejendomme vil være et meget stort indgreb, og vil i praksis svare til en ekspropriation af ejendommen. Der vil også være ejendomme ved Krogebjergparken, der bliver berørt på sammenligneligt niveau, som ved en placering ved Kildeløbet.</li><li>• En midlertidige overpumpning af fællesvand under anlægsarbejdet, der skønnes at have en varighed på mindst 6-9 måneder. En overpumpning af spildevandet vil indebære risiko for strømsvigt, fejl drift. mv. Samlet anses risikoen ved etablering af nye ledninger i Åvendingen ikke at være i overensstemmelse med den normale servicesikkerhed, som HOFOR er forpligtiget til at levere, og en evt. svigt i overpumpningen ville medføre forøget overløb til Harrestrup Å.</li><li>• Være væsentligt dyrere, da der - udover bassinomkostningerne som kan anses for sammenlignelige - skal etableres en stor ledning på 4000x2000 mm eller to cirkulære ledninger ø2500 mm fra UH14, ned af Åvendingen og over Slotsherrensvej til et nyt bassin og</li></ul>	
--	--	--

	<p>overløb ved Krogebjergparken. Merudgiften skønnes til omkring 100 mio. kr. ekskl. genhusning.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Løsningen vil altså have en betydeligt større påvirkning af berørte naboer i anlægsfasen, samtidig være dyrere og indeholde en forsyningsrisiko i anlægsfasen, som det valgte alternativ ikke har.</li> </ul> <p>Der er også vurderet et alternativ, hvor der etableres en tunnel fra Kildeløbet/Åvendingen (parken med lokaliteten for det valgte projekt) til Krogebjergparken, hvor det store bassin etableres i stedet. Denne løsning er væsentlige dyre (&gt;100 mio. kr.) end det valgte projekt, og vil påvirke flere ejendomme med begrænsninger (fx. servitutter, og løsningen vil fortsat påvirke mange ejendomme ved Kildeløbet og Åvendingen med en tunnelskakt, men så også omkring Krogebjergparken i lang tid i anlægsfasen.</p> <p>Bygherre vurderer, at det er det bedst mulige projekt, som er fremlagt inden for de rammer og krav, der er stillet af Københavns Kommune i den politisk vedtagne spildevandsplan og tilhørende projekttillæg og i forhold til miljø, teknik og økonomi. Bassiner og skakt er placeret der, hvor de løser udfordringerne mest sikkert, bedst og billigst, men også hvor generne for naboerne til projektet er afvejet.</p> <p><u>Retablering efter anlægsarbejdet</u></p> <p>Når arbejderne er afsluttet, vil bygherren være forpligtiget til at retablere områderne (veje, stier, park), der er brugt til arbejderne, til samme stand som i dag. Arbejdet koordineres og aftales med kommunen og grundejere.</p>	
	<p><b>Genhusning, kompensation, erstatning og ejendomsværditab</b></p>	
<p><b>3, 5, 10, 12, 14, 16, 17</b></p>	<p><u>Genhusning og kompensation</u></p> <p>Bygherre kan som forsyningssselskab ikke tilbyde genhusning eller kompensation. Forsyningssselskaber er underlagt Betalingsloven, som ikke giver hjemmel hertil. Loven indeholder økonomiske retningslinjer for spildevandsprojekter for at undgå det, som i loven omtales som "unødvendige udgifter". På Metro-projektet og Cityringen var der en anlægslov og en række bekendtgørelser, hvor der var særlige (lempeligere) miljøkrav og derfor kompensationsordninger, som ikke gør sig gældende for nærværende projekt.</p>	<p>Ingen bemærkninger</p>

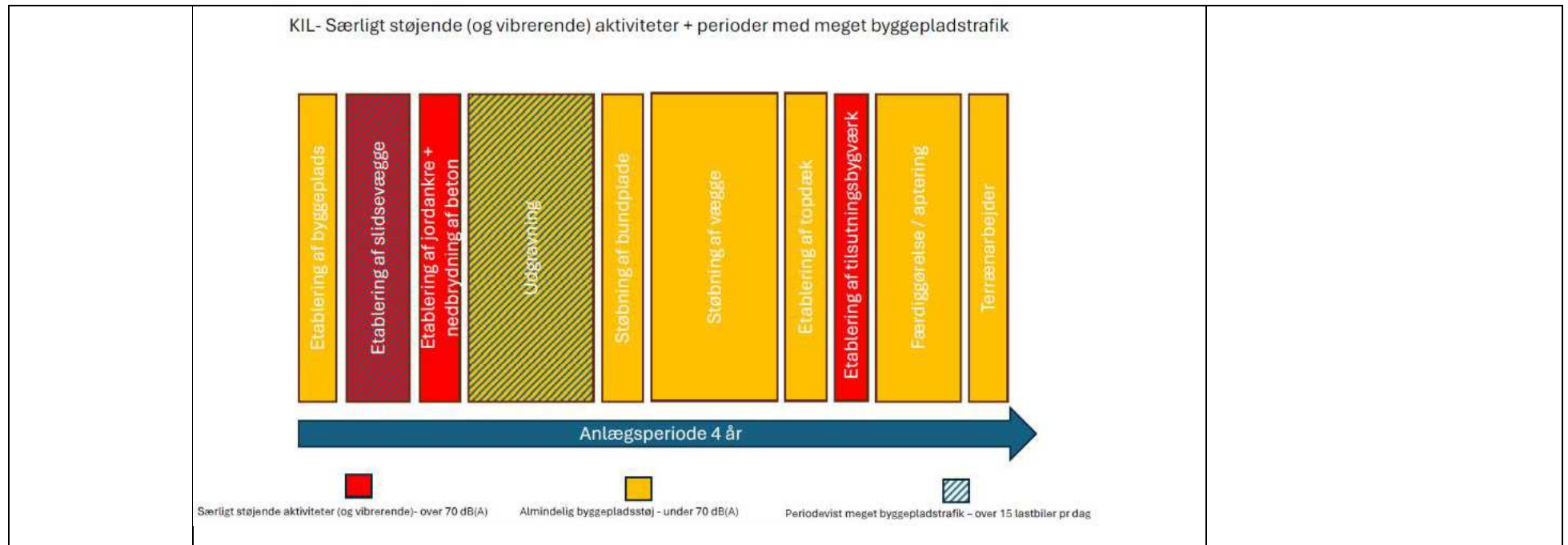
	<p>Bygherre kan derfor ikke frit vælge, hvad der anvendes økonomiske midler til. Det er for at undgå, at vandprisen i kommunen skal stige uforholdsmæssigt meget.</p> <p>Hensynet til naboerne til byggepladserne bliver i stedet reguleret i §25-tilladelsen og Københavns Kommunes bygge- og anlægsforskrift, hvor bygherre er pålagt klare grænser for, hvor meget anlægsarbejdet må støje og vibrere. Københavns Kommune har på baggrund af miljøkonsekvensrapporten og de dertilhørende afværgeforanstaltninger vurderet, at generne ikke vil overskride de naboretlige tålegrænser, når grænseværdierne overholdes.</p> <p><u>Erstatning for bygningskader</u></p> <p>Skader forårsaget af bygherre, f.eks. sætningsskader eller skader forårsaget af bygherres materiel, meldes til bygherre. Bygherre har et erstatningsansvar i forhold til sætningsskader forårsaget af projektaktiviteter. Bygherres/entreprenørens forsikring vil vurdere skaden og fastsætte erstatning.</p> <p>Kontaktoplysninger vil fremgå af projektets hjemmeside og opslag ved byggepladsen.</p> <p><u>Ekspropriation</u></p> <p>Det fremgår af spildevandstillæg til kommunens spildevandsplan, hvor projektet præcist kommer til at ligge og hvilke matrikler, der bliver berørt.</p> <p>Forslag til erstatning fremsendes af ekspropriationsmyndigheden i de respektive kommuner ifm. afvikling af åstedsforretning. Det er derfor ekspropriationsmyndigheden, der fastsætter erstatningen generelt ifm. ekspropriationerne, herunder også erstatningen for pålæg af sikkerhedsservitut til beskyttelse af tunnelkonstruktion og skakte for de enkelte ejendomme. Erstatningen beregnes forventeligt ud fra den praksis, der er dannet ifm. ekspropriationerne for metroen, men det er som nævnt ekspropriationsmyndigheden, der fastsætter erstatningen i den sidste ende.</p> <p>Hjemmel til ekspropriation findes i miljøbeskyttelseslovens § 58, stk. 1, men ekspropriationsgrundlaget udgøres tillige af blandt andet de politisk vedtagne spildevandsplaner i kommunerne.</p> <p><u>Materielle goder og ejendomsværditab</u></p>	
--	--	--

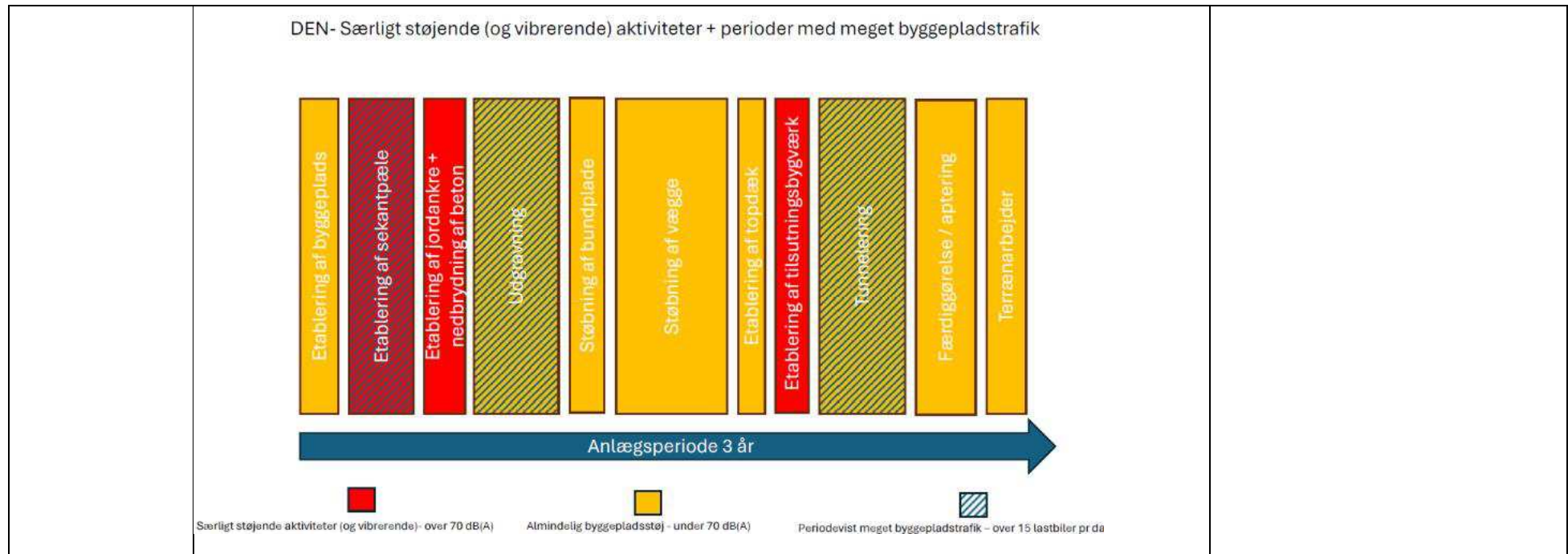
	<p>Af. Miljø- og Ligestillingsministeriet vejledning til miljøvurderingsloven for projekter (VEJ nr. 9093 af 21/02/2024) fremgår det følgende om "materielle goder" og ejendomsværditab som følge af projektet.</p> <p><i>"Materielle goder kan inddeles i naturskabte og menneskeskabte goder. De menneskeskabte omhandler ofte forsyningsinfrastrukturer af forskellige typer, og de naturskabte omhandler ofte mineraler, råstoffer, men også mere almene ressourcer som vand, skov og arealer i almindelighed. Fokus i vurderingen er på den miljømæssige/funktionelle påvirkning af de materielle goder samt de ressourcer/services, som normalt udnyttes/indvindes fra de materielle goder."</i></p> <p><i>"Begrebet materielle goder kan som udgangspunkt ikke afgrænses til alene at omfatte 'fysiske goder'. Indvirkningen på andre former for goder vil principielt set også kunne være omfattet. Det kan være bredere betragtninger som samfundsmæssige eller lokalsamfundsmæssige indvirkninger. Det vil sige grundlaget for et områdes sociale struktur og erhvervsliv."</i></p> <p><i>"Begrænsningen ligger i beskrivelsen af indvirkningen, som kun kan være en undersøgelse af de miljømæssige indvirkninger på de materielle goder - og ikke den værdimæssige indvirkning på de materielle goder. Der kan med andre ord ikke kræves en vurdering af, om projektet vil påvirke værdien af fast ejendom og i givet fald, hvor stor en eventuel op- eller nedgang anslås at være."</i></p> <p>Vurdering af ejendomsværditab er som følge heraf ikke en del afsnittet materielle goder eller Miljøkonsekvensrapporten generelt.</p>	
	<p><b>Støj</b></p>	
<p><b>2, 3, 5, 10, 11, 12, 14, 15, 16, 18, 20</b></p>	<p><u>Generelt om støj</u></p> <p>Bygherre er meget bevidst om, at støjgener fra bygge- og anlægsaktiviteter er noget, som kommer til at berøre mange beboere omkring byggepladserne i projektet. Derfor er der også gjort meget ud af i miljøkonsekvensrapporten at få beregnet og vurderet støjbelastningen fra de enkelte aktiviteter på byggepladserne. Det skal understreges, at de beregnede støjværdier i særlig grad beskriver de perioder, hvor der udføres særligt støjende arbejder i tidsrummet 8-17. Ved beregningerne er konservativt anvendt erfaringsværdier fra tidligere byggepladser (typisk Metro Cityringen).</p> <p>Derudover er der i projektet indarbejdet nogle minimums projektforsætninger, som skal være med til at reducere støjpåvirkningerne. Ved alle byggepladser opsættes der et tre meter højt støjreducerende byggepladshegn. Støjhegnet vil blive etableret med støjabsorberende materiale på indersiden af hegnet. Samtidig vil der være fokus på støjdæmpende foranstaltninger på</p>	<p>Da entreprenøren til udførelse af anlægsarbejdet endnu ikke er fundet, og bygherre i udbudsmaterialet vil stille krav til entreprenøren om, at denne med en støjhandleplan inden opstart af de 3 byggepladser skal dokumentere, ud fra et støjensyn og BAT-principper, at der er valgt den mest hensigtsmæssige indretning af byggepladsen ift.</p>

<p>byggepladserne, så de maskiner og processer der vil blive anvendt forventes at blive mere støjsvage end anvendt i støjberegningerne.</p> <p>Støjberegningerne anses for at være konservative og er med til at sandsynliggøre overholdelse af Københavns Kommunes forskrift for bygge- og anlægsarbejder. Entreprenøren til udførsel af anlægsarbejdet er endnu ikke fundet, og byggherre vil i udbudsmaterialet stille krav til entreprenøren om, at denne med en støjhandleplan inden opstart af de 3 byggepladser skal dokumentere, ud fra et støjhensyn og BAT-principper, at der er valgt følgende:</p> <ul style="list-style-type: none"><li>• De entreprenørmaskiner, der er bedst egnede til formålet og mest skånsomme ift. støjbelastningen fra byggepladsen</li><li>• De arbejdsmetoder, der er bedst egnede til formålet og mest skånsomme ift. støjbelastningen fra byggepladsen</li><li>• Den mest hensigtsmæssige indretning af byggepladsen ift. placering af støjkilder, afskærmning mv.</li></ul> <p>Det er på den baggrund byggherres forventning, at støjbelastningen vil blive lavere end forudsat ud fra de konservative beregninger i miljøkonsekvensrapporten. Det skyldes bl.a. den teknologiske udvikling, der er på elektrificerede entreprenørmaskiner, arbejdsmetoder mv., og som vil pågå i hele anlægsperioden.</p> <p>Desuden fremgår det af udbudsmaterialet som et krav, at alle ikke-vejgående entreprenørmaskiner samt værktøj (gravemaskiner, minilæssere, dumpere, motorbør, pladevibratører, jordloppe, kap/motorsave etc.) under 2,5 ton skal være drevet af elmotor.</p> <p><u>Ekstra lokal støjafskærmning</u></p> <p>Bygherre har undersøgt flere muligheder for at støjdempe yderligere, og byggherre har helt ekstraordinært valgt i anlægsfasen at tilbyde opsætning af lokale støjskærme hos den enkelte grundejer, hvor det er relevant og grundejer er indstillet på at indgå en frivillig aftale herom. Desuden vil der i dialog med institutionerne og Københavns Kommune blive set på mulighederne for at opsætte støj hegn i skel til institutionerne ved DES.</p> <p><u>Vurdering af støjbelastning og grænseværdier</u></p> <p>Udgangspunktet for byggherre har været at vurdere støjen op imod den politisk vedtagne forskrift for bygge- og anlægsarbejder i Københavns Kommune og gængs praksis i andre større bygge- og</p>	<p>placering af støjkilder, afskærmning mv., tilføjes et vilkår om dette i VVM-tilladelsen</p>
--	--

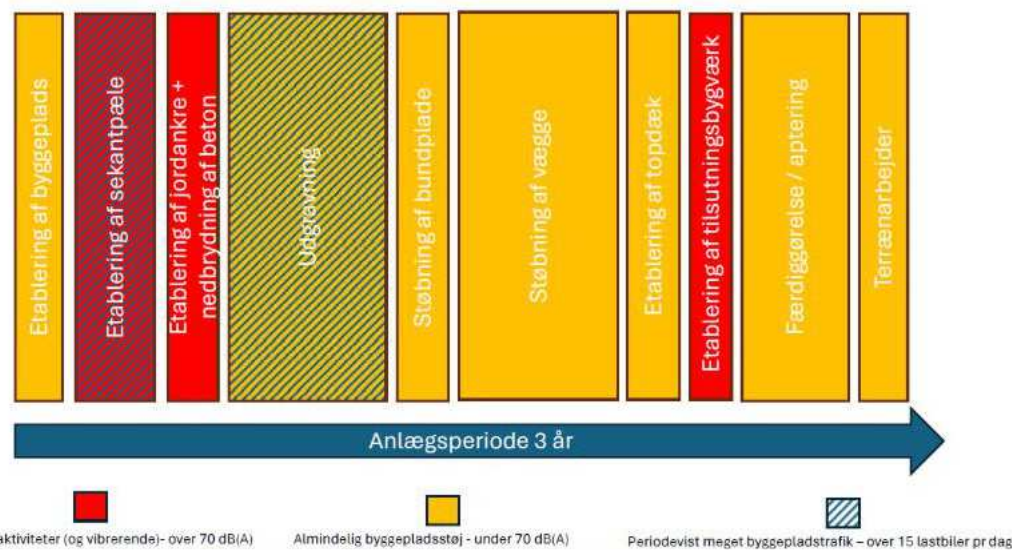
	<p>anlægsprojekter. Forskriften baserer sig på Miljøstyrelsens støjvejledninger, hvor udgangspunktet er, at støjende aktiviteter skal foregå i dagtimerne, og at der skal være ro om natten. Det bemærkes, at Miljøstyrelsens støjvejledninger omhandler vedvarende støjbelastninger, fx støj fra veje. Ved støj fra byggepladser er påvirkningen fra støj midlertidig, og primært om dagen. Derfor kan støjgrænser for fx vejstøj ikke umiddelbart sammenlignes med støjgrænser for byggepladser.</p> <p>Det betyder, at almindelig byggepladsstøj skal holdes under 70 dB(A) i dagtimerne på hverdage (kl. 07-18) og dele af lørdag (kl. 08-14), samt at støj fra byggepladserne skal holdes under 40 dB(A) i de øvrige tidsrum, dvs. aften- og natperioden og på søndage.</p> <p>Vurderingen af, at der er tale om en "moderat" påvirkning fra støj i anlægsperioden, har således udspring i, at kravene i Københavns Kommunes forskrift forventes af blive imødekommet. Uanset at påvirkningen er vurderet til "moderat" og ikke "væsentlig" indarbejdes afværgeforanstaltninger i projektet.</p> <p><u>Arbejdstider</u></p> <p>Bygherre ønsker som udgangspunkt, at anlægsarbejdet på de enkelte byggepladser skal foregå i dagtimerne på hverdage (kl. 07-18). Særtransport iht. færdselsloven med tilkørsel af større maskiner og tunnelrør kan være nødsaget til at ske om aftenen/natten. Særtransporter reguleres af politiet og færdselsloven, og er derfor ikke noget bygherre har indflydelse på.</p> <p>Bygherre har ikke et generelt ønske om at arbejde om lørdagen, men muligheden er der i reglerne for de almindeligt støjende byggepladsaktiviteter. Derfor kan det heller ikke udelukkes, at det kommer til at ske af hensyn til projektets fremdrift, men bygherre vil sammen med entreprenøren forsøge at undgå at arbejde om lørdagen.</p> <p><u>Særligt støjende aktiviteter</u></p> <p>De mest støjende aktiviteter som fx. nedvibrering af spuns og etablering af sekantpæle reguleres som "særligt støjende aktiviteter" i den kommunale forskrift. Disse aktiviteter vil forventeligt kunne overskride grænseværdien på 70 dB(A), og derfor begrænses arbejdstiden for særligt støjende arbejde i forskriften til hverdage mellem kl. 08-17. Københavns Kommune har derudover mulighed for at meddele supplerende påbud iht. regulering af disse særligt støjende aktiviteter.</p> <p>Det er her vigtigt at bemærke, at de særligt støjende aktiviteter vil foregå i afgrænsede perioder for hver byggeplads. Imens de særligt støjende aktiviteter foregår og der er ikke en konstant belastning over dagen, og heller ikke i alle ugerne. Derfor udgør disse særligt støjende aktiviteter kun en mindre</p>	
--	--	--

	<p>del af det samlede støjbillede fra byggepladserne i forhold til den forventede samlede anlægsperiode.</p> <p><u>Variabel støjbelastning på byggepladser</u> Støjbelastningen fra en byggeplads afhænger af, hvilken type byggeplads, der er tale om. Byggepladsen (DEN) med startskakt, hvor tunnelboremaskinen skal sendes afsted fra, vil have aktiviteter af varierende støjbelastning i hele anlægsperioden, mens byggepladser med modtageskakten DES vil have perioder uden aktivitet, mens man venter på, at tunnelboremaskine kommer frem til skakten.</p> <p><u>Principfigurer af støj-, vibrations- og trafikbelastning på KIL DEN og DES</u> Nedenstående figurer viser de overordnede anlægsfaser, som er på de 3 byggepladser. Figurerne er principfigurer for at illustrere, at hvor i anlægsperioden, der forekommer særligt støjende aktiviteter, risiko for bygningskadelig vibrationer og/eller mere intensiv lastbilkørsel. Faselængderne er indikative, og der vil være perioder med lidt eller ingen aktivitet både i faserne og imellem i disse, som ikke vises på figurerne. Det ses af figurerne, at de særligt støjende aktiviteter udgør en mindre del af den samlede anlægsperiode.</p>	
--	--	--





## DES - Særligt støjende (og vibrerende) aktiviteter + perioder med meget byggeplads trafik

Overvågning af støj

Ved alle byggepladser vil der blive opsat støjmålere på de nærmeste bygninger. Bygherres entreprenør vil således have mulighed for døgnet rundt at kunne overvåge støjbelastningen og få alarmer ved indikation af for høje støjniveauer, og på den baggrund iværksætte foranstaltning til at nedbringe støjen.

Henvendelser vedr. støjgener i anlægsfasen

Såfremt de omboende føler sig generet af en given støjbelastning, håber bygherre, at der vil blive taget kontakt til byggepladsen i første omgang, da erfaringer bygherres fra tilsvarende projekter viser, at den typer henvendelse ofte kan løses lokalt. Derudover har man som borger mulighed for at rette henvendelse til Københavns Kommunes miljømyndighed ift. overholdelse af kommunens forskrift for bygge- og anlægsarbejder og evt. påbud.

	<b>Vibrationer</b>	
<b>3, 5, 12, 14, 16.</b>	<p>Bygherre er meget bevidst om, at vibrationer fra bygge- og anlægsaktiviteter er noget, som kommer til at berøre beboerne omkring byggepladserne i projektet. Derfor er der også gjort meget ud af i miljøkonsekvensrapporten at få vurderet vibrationspåvirkning for henholdsvis bygningskadelige vibrationer og komfortvibrationer fra aktiviteterne på byggepladserne.</p> <p>Derudover er der i projektet indarbejdet nogle projektforsættninger, som skal være med til at reducere vibrationspåvirkninger. Generelt er det fx fravalgt i projektet at benytte metoden med ramning af spuns. I stedet benyttes den mere skånsomme metode med nedvibrering af spuns, som desuden kan forbores for at nedbringe vibrationspåvirkninger yderligere. Dette eller andre supplerende afværgetiltag kan blive aktuelt, hvis vibrationspåvirkningen overstiger 80% af grænseværdien jf. vilkår 1 i udkast til §25-tilladelse.</p> <p><u>Bygningskadelige vibrationer og grænseværdier</u></p> <p>Det er vigtigt at nævne, at risikoen for bygningskadelige vibrationer er relativt lille, og vibrationsniveauerne vil kontinuerligt blive monitoreret og arbejdsprocesserne justeret for at undgå bygningskader. Ud fra de konservative vurderinger (worst-case scenarier), der er foretaget i miljøkonsekvensrapporten, ses det, at der kun vurderes at være (lille) risiko for bygningskadelige vibrationer ved 4 ejendomme ved KIL og 1 ejendom ved DES.</p> <p>Bygherre er ansvarlig for eventuelle sætningsskader forårsaget af projektaktiviteter og skal sikre udbedring af eventuelle sætningsskader. Bygherre har derfor meget fokus på at undgå skader. Desuden vil der inden der etableres en byggeplads generelt blive gennemført en fotoregistrering af relevante huse i projektområdet. Fotoregistrering vil udelukke usikkerhed omkring, hvorvidt der er tale om 'gamle' skader.</p> <p><u>Komfortvibrationer og grænseværdier</u></p> <p>De mest markante påvirkninger af mærkbare vibrationer vil forekomme, når de særligt vibrationsgivende aktiviteter som nedvibrering af spuns og etablering af sekantpæle udføres. Derfor vil evt. mærkbare vibrationer hovedsageligt forekomme på hverdage i tidsrummet mellem kl. 08-17 på hverdage, hvor disse aktiviteter må udføres jf. Københavns Kommunes bygge- og anlægsforskrift.</p> <p><u>Variabel vibrationsbelastning på byggepladser</u></p> <p>Vibrationsbelastningen fra en byggeplads afhænger af, hvilken aktivitet der foregår på</p>	Ingen bemærkninger

	<p>byggepladsen. De aktiviteter, der potentielt giver flest vibrationer, er typisk de særligt støjende aktiviteter, som udgør en relativt lille del af den samlede anlægsperiode. Se principfigurer af støj-, vibrations- og trafikpåvirkning på KIL, DEN og DES under "Støj".</p> <p><u>Vibrationer fra lastbiltransport</u></p> <p>Vibrationsbelastningen fra tung transport på befæstede veje til og fra arbejdspladserne vil under normale omstændigheder ikke afvige mærkbart fra den eksisterende trafikbelastning. Dårlig vejbelægning kan dog forårsage en genevirkning, når de tungt lastede køretøjer passerer. Dette kan korrigeres ved udbedring af vejbelægningen.</p> <p><u>Vibrationer fra tunnelering</u></p> <p>Tunnelboremaskinen vil ikke passere tæt under boliger, og der vurderes derfor ikke at forekomme generende støj eller vibrationer fra boreaktiviteterne. Der forventes ikke at være risiko for bygningskadelige vibrationer ved selve tunneleringen.</p> <p><u>Vibrationsmålinger i anlægsfasen</u></p> <p>Ved alle byggepladser vil der blive opsat vibrationsmålere på de nærmeste og mest udsatte bygninger under hele anlægsfasen. Bygherres entreprenør vil således have mulighed for døgnet rundt at kunne overvåge vibrationsbelastningen og få alarmer ved indikation på overskridelse af aktionsniveau (80% af grænseværdien for den pågældende bygning). Arbejdet vil blive stoppet og aktiviteten justeret, så vibrationsbelastningen nedsættes yderligere (jf. vilkår 1 i udkast til §25-tilladelse)</p> <p>De indsamlede data fra vibrationsmålerne vil skulle gennemgå databehandling og analyse af vibrationskilder på byggepladsen og i omgivelserne, for at kunne sammenlignes med de gældende grænseværdier. Hvis kommunen fx på baggrund af klager stille krav til bygherre om dokumentation for overholdelse af grænseværdierne, vil vibrationsmålingerne kunne gennemgå en databehandling, så de kan fremsendes til kommunen til videre sagsbehandling.</p> <p><u>Henvendelser vedr. vibrationsgener i anlægsfasen</u></p> <p>Hvis naboer til byggepladserne føler sig generet af en given vibrationspåvirkning, anbefaler bygherre, at der i første omgang bliver taget kontakt til byggepladsen, da erfaringer viser, at den type henvendelse ofte kan løses lokalt. Derudover har man, som borger både mulighed for at rette</p>	
--	--	--

	henvendelse den kommunale tilsynsmyndighed ift. overholdelse af den kommunale forskrift og vilkår i §25-tilladelsen.	
	<b>Trafik</b>	
<b>2, 3, 4, 5, 6, 7, 9, 10, 11, 12, 13, 14, 15, 16, 17, 18, 19, 20, 23</b>	<p>De forslag til trafikløsninger, som er vurderet i miljøkonsekvensrapporten, er udarbejdet i dialog med vejmyndigheden. Der kan dog være ukendte forhold på nuværende tidspunkt, der gør, at vejmyndigheden ændrer på trafikløsningen ved byggepladserne, når anlægsarbejderne skal i gang. Desuden kan der være nogle hensyn bl.a. fremkommet i forbindelse med denne høring, fx om standsning og parkering, som vejmyndigheden vurderer skal indarbejdes i den endelige trafikløsning.</p> <p><u>Standning- og parkeringsforbud</u></p> <p>Flere høringssvar har udtrykt bekymring over standsningspåbud i begge vejsider af langs kørselsruten på Kildeløbet og Åvendingen i hele anlægsperioden. Udgangspunktet for trafikafviklingen i anlægsperioden er beskrevet og vurderet i miljøkonsekvensrapporten på baggrund af de indledende drøftelser af trafikforholdene med vejmyndigheden og skal anses som en konservativ betragtning. Bygherre er blevet opmærksom på, at standsningsforbud i begge vejsider synes at være unødigt uhensigtsmæssigt. Projektet er derfor blevet ændret således, at der kun vil blive etableret standsningsforbud i en vejside ad gangen. I den modsatte vejside, vil der blive etableret parkeringsforbud, således at fremkommeligheden for anlægstrafikken og anden trafik sikres. Der vil derfor være mulighed for pakkelevering mm. at standse i den en vejside på Kildeløbet og Åvendingen i op til 3 minutter. Såfremt dette kan godkendes af vejmyndigheden, vurderes denne ændring at reducere den trafikale påvirkning, men ændrer ikke på vurderingerne i Miljøkonsekvensrapporten (moderat påvirkning), og ændringen medfører ikke risiko for nye væsentlige miljøpåvirkninger.</p> <p>Der vil fortsat ikke være mulighed for parkering på Kildeløbet eller Åvendingen, hvorfor der må findes alternative parkeringsmuligheder end ved brug af længdeparkering (kantstensparkering) langs Kildeløbet eller Åvendingen.</p> <p><u>Anlægstrafik og vejbede</u></p> <p>Der er efter etableringen af vejbedene foretaget en besigtigelse for at sikre, at tegningsgrundlaget for regnbedene stemmer overens med den faktiske placering, for at verificerer fremkommeligheden for anlægstrafikken. Der er desuden udarbejdet kørekurver for specialtransporter, som verificerer, at</p>	Ingen bemærkninger

	<p>store specialtransporter kan gennemkøre Åvendingen og Kildeløbet, selv efter etableringen af vejbedene. Ved specialtransporter, eksempelvis med en crawlerkran, er det dog nødvendigt at fjerne de steler, der står i vejbedene, for at sikre fremkommeligheden. Derudover er det nødvendigt helt at fjerne vejbedet på Kildeløbet ved byggepladsen, for at sikre adgangen til byggepladsen.</p> <p><u>Trafikafvikling i anlægsfasen</u></p> <p>Der er for tvangsruten for anlægstrafikken udarbejdet en trafikafviklingsplan, som sikrer fremkommeligheden for anlægstrafikken. Dette omfatter blandt andet etablering af parkerings- og standsningsforbud på Kildeløbet og Åvendingen. På tvangsruten (Kildeløbet og Åvendingen) etableres der ikke ensretning for eksempelvis beboerkørsel, men udelukkende for anlægstrafikken.</p> <p>Trafikbelastningen til og fra byggepladsen vil variere mellem de forskellige anlægsfaser. Se principfigurer af støj-, vibrations- og trafikbelastning på KIL, DEN og DES under "Støj".</p> <p>Særligt store og tunge transportere finder sted som særtransporter. Her er det politiet, der afgør, hvordan transporten bedst afvikles. Det kan ikke udelukkes, at det skal ske om natten. Ud over særtransporter er trafik i udgangspunktet begrænset til kørsel i perioden kl. 07-18 på hverdage og kl. 08-14 på lørdage.</p> <p>Projektet vil ved tilsyn sikre, at der på hverdage ikke køres lastbilkørsel til byggepladsen før kl. 7.00 og efter kl. 18, samt på lørdage ikke køres lastbilkørsel til byggepladsen før kl. 8.00 og efter kl. 14.00.</p> <p>Tomgang: Det fremgår af kommunens tomgangsregulativ, at motoren i et holdende motordrevet køretøj ikke må være i gang mere end højst nødvendigt, og højst et minut. Overtrædelser behandles af politiet.</p> <p><u>Påvirkningsgraden af de trafikale forhold i anlægsfasen</u></p> <p>Der vil forekomme moderate påvirkninger af de trafikale forhold i anlægsfasen, da anlægsfasen er midlertidig, og der ikke vil forekomme irreversible forekomster af de trafikale forhold. Selvom påvirkningen af de trafikale forhold er vurderet som moderate, er der implementeret afværgeforanstaltninger, i form af bl.a. hævede flader, som er med til at forbedre trafiksikkerheden i anlægsfasen mest muligt.</p>	
--	--	--

<p><u>Trafiksikkerhed i anlægsperioden</u></p> <p>Der er foretaget en analyse samt vurdering af den mest hensigtsmæssige tvangsroute for anlægstrafikken i forhold til bl.a. trafiksikkerheden, herunder hensyn til skolebørnene.</p> <p>Der er bl.a. foretaget prøvekørsel med en fuldt læsset lastbil samt trafiksikkerhedsinspektion af en trafiksikkerhedsrevisor, for at vurdere den mest hensigtsmæssige tvangsroute i forhold til f.eks. oversigtsforhold, trafiksikkerhed og fremkommelighed. Det har været udført trafiktællinger for at kortlægge, hvor der er flest lette trafikanter. Derfor er Brovænget friholdt for anlægstrafik, da der på denne strækning var flest lette trafikanter sammenlignet med Kildeløbet jf. trafiktællingen. Langs Kildeløbet og Åvendingen er der gode oversigtsforhold, både i forhold til indkørslen til Kildeløbet og ved udkørsel fra Åvendingen, samt på selve Kildeløbet og Åvendingen.</p> <p>På baggrund af analysen er der foretaget afværgeforanstaltninger, som etablering af hævede flader på Kildeløbet og Åvendingen, hvor stien langs Harrestrup Å har tilslutning til Kildeløbet og Åvendingen. De hævede flader skal fungere som en hastighedsdæmpende foranstaltning samt som et krydsningspunkt af Kildeløbet og Åvendingen. Det er påvist, at hævede flader har en stor positiv effekt ift. forebyggelse af ulykker.</p> <p>Ydermere vil der i anlægsperiode opsættes tavler, der angiver en alternative rute til Korsager Skole for lette trafikanter, som skal være med til at sikre, at skolebørn i mindst mulig udstrækning bliver blandet med anlægstrafikken.</p> <p><u>Renovation i anlægsfasen</u></p> <p>I miljøkonsekvensrapporten er det beskrevet, at der vil blive oprettet skraldespandsøer ved KIL. Dette vil forekomme i to faser med henvisning til fase-tog (se støjafsnit ovenfor) - når det nye tilslutningsbygværk skal etableres samt når området skal færdiggøres og apteres. dvs det i den sidste del af anlægsfasen. I den periode vil entreprenøren have ansvaret for at transportere skraldespandene til og fra den enkelte husstand til skraldespandsøen. I langt størstedelen af anlægsfasen vil renovationskørslen have mulighed for at køre mellem Kildeløbet og Åvendingen. Dermed vil renovation foregå som i den eksisterende situation.</p> <p><u>Brand og redning i anlægsfasen</u></p> <p>Der skal indhentes godkendelse fra brand og redning. Dette gøres i senere fase inden anlægsperiodens opstart. Der kan i den forbindelse forekomme rettelser af</p>	
---	--

	<p>trafikafviklingen. Projektet kan ikke igangsættes, før der forelægger en godkendelse fra brand og redning. Der vil altid blive sikret adgang for brand- og redningsfartøjer.</p> <p><u>Anvendelse af vejareal</u></p> <p>Ved behov for råden over vejareal eksempelvis ifm. byggeprojekter, skal der altid søges rådighed over vejareal ved den pågældende vejmyndighed. Det ændrer HOFORs anlægsprojekt ikke på.</p> <p><u>Henvendelser vedr. trafikgener i anlægsfasen</u></p> <p>Hvis naboer til byggepladserne føler sig generet af trafikbelastningen fra anlægsprojektet i området, anbefaler bygherre, at der i første omgang bliver taget kontakt til byggepladsen, da erfaringer viser, at den type henvendelse ofte kan løses lokalt. Derudover har man, som borger både mulighed for at rette henvendelse den kommunale vejmyndighed.</p>	
	<b>Natur</b>	
<b>Høringssvar 3, 21, 23</b>	<p><u>Flagermus</u></p> <p>Bygherres kommentarer fremgår af vedlagt notat</p> <p><u>Flytning af Vedbend-Gyvelkvæler</u></p> <p>Vurderingen af vedbend-gyvelkvæler er udført af en specialist indenfor biologi og botanik ved SWECO.</p> <p>Alle arter af Gyvelkvæler er oplistet på bilag 2 i Artsfredningsbekendtgørelsen (BEK nr 521 af 25/03/2021) og er derved fredet – det betyder, at Vedbend-Gyvelkvæler ikke må beskadiges eller fjernes fra deres levested uden forudgående dispensation fra Styrelsen for Grøn Arealomlægning og Vandmiljø (SGAV). Der vil derfor blive søgt dispensation til flytning af Vedbend-Gyvelkvæler forud for flytningen. I forbindelse med flytningen vil der blive fulgt en række vilkår for at give de flyttede individer bedst mulige betingelser for at overleve flytningen. Ovenstående sammenholdt med, at arten ikke er sjælden i nærområdet betyder, at det vurderes, at flytningen ingen påvirkning vil få på den danske bestand af Vedbend-Gyvelkvæler.</p> <p><u>Økologiske forbindelser</u></p>	<p>I miljøkonsekvensrapporten er påvirkningen af flagermus som følge af støj i anlægsfasen vurderet. Det er her konkluderet, at støjen – på baggrund af arbejdets karakter og varighed – ikke forventes at påvirke området's økologiske funktionalitet for flagermus. Under høringen er der imidlertid rejst spørgsmål til grundlaget for denne vurdering.</p> <p>Forvaltningen har derfor gennemgået vurderingsgrundlaget på ny og må konstatere, at der generelt mangler specifik viden om anlægsstøjs betydning for flagermus. Jævnfør DCE's Håndbog om dyrearter på habitatdirektivets bilag</p>

	<p>De økologiske forbindelser er en planmæssig udpegning af grønne korridorer, som skal tilgodeses i forbindelse med kommunal planlægning. Da projektet efter etablering ikke vil have medført en ændret arealanvendelse, fastholdes det at projektet ikke er i strid med udpegningens formål.</p>	<p>IV - Del 2 Odder og flagermus (nr. 603, 2024) håndbogen om dyrearter på bilag IV bør man tage både styrken, varigheden, afstanden samt de eksisterende forhold i betragtning, når man bedømmer effekten af lyd og vibrationer.</p> <p>En klagenævnsafgørelse fra 2023 (22/02461) fremhæver desuden, at nedramning af spuns kan udgøre en særlig udfordring for flagermus. På den baggrund er der lagt særlig vægt på de mest støjende anlægsaktiviteter, herunder impulsstøj.</p> <p>I indeværende projekt er de særligt støjende aktiviteter (defineret ved 70 db eller derover), herunder impulsstøj (tillæg på 5 db), ifm. anlægsarbejdet midlertidige, af en varighed på ml. 70 og 135 dage i et område, der ikke i forvejen er støjplaget fra større veje eller lignende.</p> <p>Det er vanskeligt at fastlægge præcist, hvilke afværgetiltag der måtte være nødvendige for at sikre, at områdets økologiske funktionalitet ikke påvirkes. For at imødegå den usikkerhed, som</p>
--	--	---

		<p>høringssvarene peger på, stilles der derfor supplerende vilkår.</p> <p>Vilkårene skal sikre, at flagermus ikke udsættes for støj fra særligt støjende anlægsarbejder (over 70 dB, inkl. impulstillæg på 5 dB) i byggeperioden på de arealer, hvor bygherren har mulighed for at gennemføre afværgetiltag. Det indebærer, at eventuelle hulheder i træer på offentligt areal inden for den zone, der ifølge støjberegningerne påvirkes med mere end 70 dB, skal blændes inden særligt støjende anlægsarbejder påbegyndes. Formålet er at forhindre, at flagermus benytter hulhederne i perioder med kraftig støj.</p> <p>Derudover skal der etableres erstatningshulheder i forholdet 1:2 et andet sted i området, så flagermusene fortsat har adgang til egnede yngle- og rastesteder. Erstatningshulhederne skal etableres minimum et halvt år før blændingen for at sikre, at de er modnede og egnede til brug.</p> <p>Med disse vilkår, der adresserer den usikkerhed høringssvarene har fremhævet, vurderer forvaltningen, at konklusionerne i</p>
--	--	---

		miljøkonsekvensrapporten fortsat er gyldige.
--	--	--

Tabel 2 - Resumé af hørings svar med tilknyttede bemærkninger fra henholdsvis bygherre (HOFOR) og Københavns Kommune.

AktNr./afsender	Hørings svarets indhold (resumé)	Bygherres bemærkninger	KKs bemærkninger
<b>Indkomne hørings svar</b>			
<b>1/ Valby Lokaludvalg</b>	Valby Lokaludvalg støtter gennemførelsen af spildevandsprojektet Spangen, idet projektet forventes at forbedre både den generelle vandkvalitet og badevandskvaliteten ved Valbyparkens strand, samt bidrage positivt til biodiversiteten i Valby og København.	Ingen bemærkninger.	Ingen bemærkninger
<b>2/Åvendingen</b>	<p>Hørings svaret anerkender behovet for at reducere udledninger af kloakvand til Harrestrup Å, men kritiserer projektets løsning med et underjordisk bassin ved Kildeløbet/Åvendingen som utilstrækkelig og kortsigtet. Det påpeges, at separatkloakering ville være en mere langsigtet løsning, som også kunne afhjælpe problemer med kælderoversvømmelser i området. Der udtrykkes bekymring over bassinets voksende størrelse og projektets manglende hensyn til eksisterende kloakproblemer.</p> <p>Hørings svaret foreslår i stedet placering af bassinet i Krogebjergparken, hvor der er bedre adgangsforhold, større afstand til boliger og færre trafikale gener. Det tekniske argument mod placeringen, mener hørings svaret kan løses ved at flytte overløbet. Der efterlyses en mere grundig vurdering af alternative løsninger.</p>	<p>Der henvises til bygherres generelle bemærkninger ovenfor om:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Valgte løsning og fravalgte alternativer herunder afslutning (reetablering)</li> <li>• Støj</li> <li>• Trafik</li> </ul>	Ingen bemærkninger

	<p>Det nuværende forslag vurderes at undervurdere både støj- og trafikgener i anlægsfasen, især i et stille villakvarter med skolebørn og smalle veje, hvor nye vejbede allerede har skabt trængsel. Høringssvaret kritiserer de trafikale vurderinger som misvisende, da de er lavet på gamle målinger uden de nye vejbede, som gør lastbilkørsel besværlig.</p>		
<b>3/Kildeløbet</b>	<p>Høringssvaret kritiserer rapporten for ikke at leve op til kravene i Miljøvurderingsloven, særligt § 20, der stiller krav om fuldstændige og kvalitetsmæssigt tilstrækkelige oplysninger. Høringssvaret mener ikke, at placeringen af et underjordisk bassin i det fredede parkområde ved Åvendingen/Kildeløbet er den rigtige.</p> <p><u>Flagermus</u></p> <p>Miljøkonsekvensrapporten udpeger to træer ved KIL som mulige levesteder for flagermus, men høringssvaret kritiserer brugen af kilder, der fører til en undervurdering af støjpåvirkningens betydning. Rapporten ignorerer usikkerheder og anbefalinger om at undgå høje og langvarige lydpåvirkninger nær flagermusenes opholdssteder. Desuden fejlvurderes muligheden for at erstatte levesteder, da flagermus har svært ved at etablere nye, og eksisterende tilholdssteder derfor bør beskyttes.</p>	<p><u>Anvendelse af kemiske produkter i jorden:</u></p> <p>Til et anlægsprojekt med flere aktiviteter i jorden vil der typisk være behov for at benytte kemiske produkter og tilsætningsstoffer til fx tunnelering og betonstøbning. Det er som udgangspunkt entreprenøren, som vælger de produkter, der skal benyttes til anlægsaktiviteterne, og kommunen skal give tilladelse hertil iht. miljøbeskyttelsesloven. Tilladelsen kan kun meddeles til produkter, hvis der ved omfattende risikovurdering af produkternes indholdsstoffer og konkrete anvendelsesformål og lokation, vurderes ikke at være en negativ påvirkning af jord, grundvand og overfladevand. Se desuden miljøkonsekvensrapportens afsnit 18.3.1.</p> <p><u>Bæredygtighed og klimapåvirkning</u></p> <p>Der synes at være sket en misforståelse i sammenligningen mellem projektets klimaafttryk og Københavns Kommunes årlige CO<sub>2</sub>-udledninger. I miljøkonsekvensrapporten er der udført en detaljeret livscyklusvurdering (LCA) med en analyseperiode på <b>100 år</b>, hvilket er standard for denne type</p>	<p>Udover Bygherres bemærkninger, tilføjes det at metroprojekterne, som høringssvaret bl.a. henviser til, er omfattet af en særlig anlægslov, som giver mulighed for særlige kompensationsordninger, herunder nabopakker og genhusning. Dette projekt gennemføres efter almindelig lovgivning. Der findes ikke tilsvarende lovhjemmel til at tilbyde genhusning eller kompensationsordninger som ved metroprojekterne. Eventuelle afværgeforanstaltninger skal derfor vurderes og iværksættes inden for rammerne af den gældende lovgivning og projektets miljøkonsekvensvurdering.</p> <p>Ingen yderligere bemærkninger</p>

	<p><u>Vedbend-gyvelkvæler</u></p> <p>Miljøkonsekvensrapporten undervurderer påvirkningen af den fredede plante vedbend-gyvelkvæler ved KIL. Flytning af planten strider mod fredningen og mangler faglig dokumentation, hvilket gør påvirkningen væsentlig for biodiversiteten.</p> <p><u>Støj og menneskers sundhed</u></p> <p>Byggeriet af bassinet ved KIL vil medføre langvarig og høj støj i et stille villakvarter, med niveauer op til 85 dB(A). Det påpeges at mange beboere også er hjemme i dagtimerne. Miljøkonsekvensrapporten vurderer påvirkningen som moderat uden klar begrundelse, hvilket kritiseres i høringssvaret. Der udtrykkes bekymring for helbred og manglende kvalitet i afværgeforanstaltninger, herunder utilstrækkelige støjskærme, uden lydabsorbering. Der laves referencer til nabopakkebekendtgørelsen for Metroprojekter.</p> <p><u>Trafik</u></p> <p>Det fire år lange anlægsprojekt ved KIL vil medføre omfattende trafik med lastbiler og privatbiler, hvilket vil ændre det stille villakvarter og skabe parkeringsproblemer. Forslag om skraldespandsøer vurderes som urimelige og upraktiske, især for ældre beboere. Der udtrykkes bekymring for trafikpropper, håndværkeradgang og</p>	<p>infrastrukturprojekter. Det opgjorte klimaaftryk på <b>14.272 ton CO<sub>2</sub>e</b> dækker derfor <b>hele projektets levetid</b>, ikke et enkelt år.</p> <p>Når dette tal omregnes til et årligt gennemsnit, svarer det til ca. <b>140 ton CO<sub>2</sub>e pr. år</b>. Det udgør under <b>0,03 %</b> af Københavns Kommunes årlige udledninger. Den procentvise sammenligning, der i høringssvaret angives som 2,2 %, bygger altså på en forkert antagelse om, at projektets samlede 100-års påvirkning skal holdes op mod ét enkelt års kommunale emissioner.</p> <p>I Miljøkonsekvensrapportens afsnit 22 om Bæredygtighed beskrives netop, hvorfor projektets påvirkning vurderes som <b>ubetydelig</b> i klimamæssig sammenhæng: Den gennemsnitlige årlige klimaeffekt er meget lav, og infrastrukturen erstatter ikke eksisterende lav-emissionsløsninger, men adresserer nødvendige spildevands- og klimatilpasningsbehov.</p> <p>Det er samtidig vigtigt at understrege, at der allerede er arbejdet systematisk med at minimere CO<sub>2</sub>-bidraget gennem optimeret design, materialevalg og anlægsmetoder. En CO<sub>2</sub>-neutral løsning for denne type kritisk infrastruktur er ikke teknisk realistisk, men påvirkningen er vurderet efter gældende praksis og ligger klart inden for, hvad der kan betegnes som en meget begrænset klimaeffekt.</p> <p>Derudover henvises der til bygherres generelle bemærkninger ovenfor om:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Valgte løsning og fravalgte alternativer herunder afslutning (reetablering)</li> </ul>	
--	---	--	--

	<p>manglende hensyn til udrykningskøretøjer, som miljøkonsekvensrapporten ikke adresserer tilstrækkeligt.</p> <p><u>Vibrationer</u></p> <p>Miljøkonsekvensrapporten erkender, at byggepladsen ved KIL ligger tæt på boliger og medfører risiko for bygningskader og komfortproblemer fra vibrationer. Afværgeforanstaltninger som overvågning nævnes, men høringssvaret efterlyser overvejelse af en alternativ placering med større afstand til beboelse.</p> <p><u>Bæredygtighed og klimapåvirkning</u></p> <p>Projektet vil medføre et klimaaftryk på 14.272 tons CO<sub>2</sub>e, svarende til 2,2 % af Københavns samlede årlige CO<sub>2</sub>-udledning. Høringssvaret kritiserer, at dette i miljøkonsekvensrapporten betegnes som en ubetydelig påvirkning, trods kommunens mål om at blive klimapositiv og halvere udledninger. Der efterlyses en CO<sub>2</sub>-neutral løsning for Harrestrup Å.</p> <p><u>Kemiske produkter</u></p> <p>Høringssvaret udtrykker bekymring for grundvandsforurening, specielt ved KIL som er dyb. Det kritiseres, at miljøkonsekvensrapporten betegner påvirkningen som ubetydelig uden at overveje mere forsigtige løsninger.</p>	<ul style="list-style-type: none"><li>• Genhusning, kompensation, erstatning og ejendomsværditab</li><li>• Støj</li><li>• Vibrationer</li><li>• Trafik</li><li>• Natur</li></ul>	
--	---	--	--

	<p><u>Materielle goder</u></p> <p>Miljøkonsekvensrapporten omtaler kun moderat påvirkning af materielle goder ved KIL, men ignorerer helt projektets potentielle negative effekt på huspriser.</p> <p><u>Alternativer</u></p> <p>Miljøkonsekvensrapporten omtaler kun kortfattet de fravalgte alternativer til spildevandsprojektet ved KIL. Separatkloakering og LAR-løsninger afvises uden tilstrækkelig dokumentation, trods tidligere rapporter der fremhæver deres potentiale. Renseløsninger og alternative bassinplaceringer, som Krogebjergparken, behandles heller ikke grundigt. Rapportens manglende prissammenligninger og modelberegninger gør beslutningsgrundlaget ufuldstændigt.</p>		
<b>4/Kildeløbet</b>	<p>Høringsvaret kritiserer placeringen af et stort spildevandsbassin ved Kildeløbet/Åvendingen, som ifølge høringssvaret fungerer som knudepunkt for lokalområdet. Projektet vil medføre støj, tung trafik og weekendarbejde i et stille villakvarter i minimum 4 år og de smalle veje er ikke egnet til de mange lastbilkørsler. Trafikken vil belaste nærliggende gader som Dyssevænget. I stedet foreslås Krogebjergparken som alternativ placering. Her er der bedre adgang via en firesporet vej, mere plads til maskiner og mulighed for et</p>	<p><u>Lugtgener</u></p> <p>Det må antages, at de lugtgener, der omtales i høringssvaret, kommer i forbindelse med eksisterende overløb til Harrestrup Å. Derfor må der forventes at denne type lugtgener vil blive reduceret som følge af projektet, da antallet af overløb reduceres.</p> <p>Lugtpåvirkninger fra driften af bassinerne er beskrevet og vurderet i miljøkonsekvensrapportens afsnit 13.3.2.</p>	Ingen bemærkninger

	<p>brede bassin, hvilket kan reducere både byggetid og omkostninger. Ved at udskifte gamle rør kan vandet ledes dertil. Høringssvaret påpeger slutlig, at overløbsbassinet ved Spangen kan blive forældet ved fremtidig udvidelse af Harrestrup Å, og foreslår at samle funktionerne i Krogebjergparken, hvilket også vil fjerne eksisterende lugtgener.</p>	<p>Derudover henvises der til bygherres generelle bemærkninger ovenfor om:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Valgte løsning og fravalgte alternativer herunder afslutning (reetablering)</li> <li>• Trafik</li> </ul> <p><u>Fremtidig udvidelse af Harrestrup Å</u></p> <p>Da en fornyelse af selve overløbsbygværket ikke er et alternativ til projektets formål, kan det kun nævnes at bygværket er blevet undersøgt i forbindelse med projektet og vurderet til at være i god stand.</p> <p>Udvidelsen af Harrestrup Å er ikke noget der er kendskab til på strækningen ved Kildeløbet/Åvendingen, hvor der kun er tale om diger til at holde vandet i åen. Der er ikke kendskab til at digerne vil påvirke bygværkets funktion. Udløbene fungerer i dag også i dykkede situationer, da trykket i rørene, i ekstreme regnsituationer, er så højt, at vandet stadig vil kunne ledes ud i åen.</p>	
<b>5/Kildeløbet</b>	<p>Høringssvaret kritiserer miljøkonsekvensrapporten for at undervurdere konsekvenserne ved placeringen af et stort underjordisk bassin ved Kildeløbet/Åvendingen. Der udtrykkes bekymring for helbred, boligværdi, adgangsforhold, standsningsforbud og dårlig affaldshåndtering. Desuden er der bekymring for lækage i bassin, og der savnes en grundig behandling af alternativer, især</p>	<p><u>Risiko for lækage fra bassinerne</u></p> <p>Bassinerne er vandtætte, så der ikke kan komme vand ind eller ud af bassinerne gennem lækager. I størstedelen af året vil bassinerne være tomme, hvor der er et stort vandtryk ude fra og ind mod bassinerne. Her kan der ikke ske lækager ud af bassinerne. Selv når bassinerne er fyldt helt op, vil der fortsat være et lidt større vandtryk ude fra og ind i bassinerne.</p>	Ingen bemærkninger

	muligheden for placering i Krogebjergparken.	Derudover henvises der til bygherres generelle bemærkninger ovenfor om: <ul style="list-style-type: none"><li>• Proces og vurdering</li><li>• Valgte løsning og fravalgte alternativer herunder afslutning (reetablering)</li><li>• Genhusning, kompensation, erstatning og ejendomsværditab</li><li>• Støj</li><li>• Vibrationer</li><li>• Trafik</li></ul>	
<b>6/Kildeløbet</b>	Høringssvaret kritiserer miljøkonsekvensrapporten for at overse en alvorlig sikkerhedsrisiko: de mange skolebørn og bløde trafikanter i området omkring Kildeløbet og Åvendingen. Med de mange lastbiler og entreprenørbiler planlagt over fire år frygtes farlige situationer på smalle veje med dårlig sigtbarhed og uoverskuelige kryds, som dagligt benyttes af børn fra Korsager og Husum Skole samt nærliggende institutioner. Høringssvaret udtrykker bekymring over, at der ikke er fremlagt konkrete tiltag for at beskytte børnene under anlægsarbejdet, og påpeger, at projektet strider imod Københavns Kommunes ambitioner om at være en cykel- og børnevenlig by.	Der henvises til bygherres generelle bemærkninger ovenfor om: <ul style="list-style-type: none"><li>• Trafik</li></ul>	Ingen bemærkninger

<b>7/Kildeløbet</b>	Projektet ved Kildeløbet og Åvendingen vurderes i høringssvaret at medføre betydelige trafikale udfordringer under anlægsfasen. Der peges på, at vejbredder og kantstensparkeringsvanskeliggør adgang for tung trafik, og at standsningsforbud i fire år vil påvirke daglig transport, varelevering og håndværkeradgang. Høringssvaret stiller spørgsmål ved, hvordan miljøkonsekvensrapporten kan betegne påvirkningen som moderat, og efterlyser en mere grundig vurdering af alternative placeringer, herunder Krogebjergparken, hvor adgangsforholdene vurderes som mere egnede.	Der henvises til bygherres generelle bemærkninger ovenfor om: <ul style="list-style-type: none"> <li>• Proces og vurdering</li> <li>• Valgte løsning og fravalgte alternativer herunder afslutning (reetablering)</li> <li>• Trafik</li> </ul>	Ingen bemærkninger
<b>8/ Brønshøj-Husum Lokaludvalg</b>	Brønshøj-Husum Lokaludvalg støtter projektets mål om at reducere kloakoverløb til Harrestrup Å og opfylde vandområdeplanens krav om god økologisk og kemisk tilstand, men udtrykker samtidig forståelse for de gener, projektet medfører for naboerne – herunder risiko for sætningsskader, støj og tung trafik med støv og trafiksikkerhedsproblemer.	Ingen bemærkninger	Ingen bemærkninger
<b>9/Kildeløbet</b>	Høringssvaret anfægter forslaget om standsningsforbud på hele Kildeløbet i en periode på fire år. Det vil skabe store praktiske problemer i hverdagen, herunder for håndværkerarbejde, varelevering, sociale arrangementer og ikke mindst nødvendige byggeprojekter. Høringssvaret understreger, at en så langvarig restriktion vil få alvorlige	Der henvises til bygherres generelle bemærkninger ovenfor om: <ul style="list-style-type: none"> <li>• Trafik</li> </ul>	Ingen bemærkninger

	konsekvenser for beboerne og mener at det er uacceptabelt.		
<b>10/Dyssevænget</b>	Høringssvaret beskriver, at området allerede flere år har været præget af støj, gravearbejde og tung trafik som følge af etablering af regnvandsbede. Mange har bosat sig i området for at undgå byens larm, men frygter nu at støjen fortsætter, at de vil få begrænset brug af deres haver og at boligerne bliver usælgelige i mange år. Derudover advares der om, at øget trafik og parkeringspres på de omkringliggende veje vil forværre problemerne yderligere.	Der henvises til bygherres generelle bemærkninger ovenfor om: <ul style="list-style-type: none"> <li>• Genhusning, compensation, erstatning og ejendomsværditab</li> <li>• Støj</li> <li>• Trafik</li> </ul>	Ingen bemærkninger
<b>11/Østerlågen</b>	Høringssvaret anfægter projektet som uhensigtsmæssigt for både mennesker og natur i området. Det anføres, at generne vil være betydelige, med massiv støj og tung trafik, som skaber problemer for trafiksikkerheden.	Der henvises til bygherres generelle bemærkninger ovenfor om: <ul style="list-style-type: none"> <li>• Støj</li> <li>• Trafik</li> </ul>	Ingen bemærkninger
<b>12/Østerlågen</b>	Høringssvaret kritiserer placeringen af projektet i et tæt beboet område, særligt da der findes mere egnede grønne arealer i nærheden. Det fremhæver risikoen for skader på privat ejendom og betydelige gener for børnefamilier og ældre, der opholder sig meget hjemme. Høringssvaret undrer sig over, at merudgifter til vejreparationer og sætningsskader ikke er medregnet, og at gentagne beboerklager tilsyneladende ignoreres. Der rejses tvivl om, hvorvidt der reelt er tale om en skinproces.	<u>Uforudsete merudgifter</u> Der er budgetteret med udbedring af veje efter anlægsarbejdet og bygherre er forpligtiget til at levere i samme stand som før. Alle vejes bæreevne er undersøgt, og det er beregnet det forventede ekstra slid, hvilket også er det er prissat. Alt i alt er der forudset et ekstraordinært slid på veje, der skal bruges til anlægsarbejde og det indgår også i projektets forventede økonomi.	VVM-processen for projektet er gennemført i overensstemmelse med gældende lovgivning og procedure. Der har været afholdt høringer, og alle indkomne høringssvar er behandlet sagligt og indgår i den samlede vurdering. Beslutningen vil blive truffet på et oplyst og fagligt grundlag.

		<p>Derudover henvises til bygherres generelle bemærkninger ovenfor om:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Proces og vurdering</li> <li>• Valgte løsning og fravalgte alternativer herunder afslutning (reetablering)</li> <li>• Genhusning, kompensation, erstatning og ejendomsværditab</li> <li>• Støj</li> <li>• Vibrationer</li> <li>• Trafik</li> </ul>	
<b>13/Bakkekammen</b>	Høringssvaret argumenterer for at der er en minimal risiko for forsinkelser for lastbiler grundet en standset bil, og anfægter derfor behovet for et standsningsforbud. I stedet foreslås et parkeringsforbud, der tillader kortvarig standsning, som er en mindre indgribende løsning.	<p>Der henvises til bygherres generelle bemærkninger ovenfor om:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Trafik</li> </ul>	Ingen bemærkninger
<b>14/GF Danas Park</b>	Grundejerforeningen Danas Park anerkender projektets overordnede formål, men peger på manglende borgerinddragelse, utilstrækkelig trafikplanlægning, fravær af konkrete tiltag mod støj og vibrationer, manglende plan for rekreativ genetablering samt fravær af analyse af grønne alternativer. Høringssvaret kritiserer derudover projektets mangelfulde koordinering med eksisterende anlægsarbejder i området.	<p><u>Forholdet til planloven</u></p> <p>Projektet er vurderet af Københavns Kommune ift. planloven, og det er som beskrevet i miljøkonsekvensrapporten vurderet, at projektet ikke er lokalplanpligtigt.</p> <p><u>Strategisk sammenhæng mellem projektet og lokal LAR-løsning</u></p>	VVM-processen er gennemført i overensstemmelse med gældende lovgivning, herunder de lovbestemte høringer. Dertil har bygherre afholdt to frivillige informationsmøder for at orientere og inddrage borgere. Alle indkomne høringssvar er behandlet sagligt og indgår i den samlede vurdering.

		<p>Det lokale LAR-projekt i området med grønne vejbede har ikke den samme effekt, som bassinerne i projektet, da bedene kun afhjælper helt lokalt. Og mens de bevist hjælper i de lokale kloakledninger, så hjælper vejbedene kun en meget lille del af de samlede kloakplande, som Spangen-projektet håndterer. Derfor har de lokale vejbede langt fra den effekt, som er påkrævet for at sænke antallet af årlige overløb svarende til målsætningen angivet i kommunens spildevandsplan.</p> <p>Derudover henvises til bygherres generelle bemærkninger ovenfor om:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Proces og vurdering</li> <li>• Valgte løsning og fravalgte alternativer herunder afslutning (reetablering)</li> <li>• Genhusning, compensation, erstatning og ejendomsværditab</li> <li>• Støj</li> <li>• Vibrationer</li> <li>• Trafik</li> </ul>	
<b>15/Vesterløkken</b>	<p>Høringsvaret anfægter projektets hensigtsmæssighed, støj og støvgener, med henvisning til den forventede tunge trafik i et tæt beboet og smalt område over en længere periode. Det fremhæver potentielle udfordringer i forhold til trafiksikkerhed, især for børn, samt mulige konsekvenser for</p>	<p>Der henvises til bygherres generelle bemærkninger ovenfor om:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Valgte løsning og fravalgte alternativer herunder afslutning (reetablering)</li> <li>• Støj</li> </ul>	Ingen bemærkninger

	<p>beboernes dagligdag og adgangsforhold. Der stilles desuden spørgsmål ved, om projektets omfang er tilpasset de lokale forhold.</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Trafik</li> </ul>	
<b>16/Åvendingen</b>	<p>Høringssvaret kritiserer miljøkonsekvensrapporten for at undervurderer de menneskelige, miljømæssige og trafikale konsekvenser, herunder støj, vibrationer, støv, adgangsbegrænsninger, standsningsforbud og farlig tung trafik, trafiksikkerhed, i et tæt beboet område. Der mangler vurdering af økonomiske konsekvenser for beboerne og risici ved placering af bassinet tæt på boliger og fredet natur. Derudover er der en bekymring i forhold til, om bassinet er fremtidssikret. Der efterlyses en grundig analyse af alternativer – især en placering i Krogebjergparken, som vurderes mere hensigtsmæssig.</p>	<p><u>Risiko for lækage fra bassinet</u></p> <p>Bassinet er vandtæt, så der ikke kan komme vand ind eller ud af bassinet gennem lækager. I størstedelen af året vil bassinet være tomt, hvor der er et stort vandtryk ude fra og ind mod bassinet. Her kan der ikke ske lækager ud af bassinet. Selv når bassinet er fyldt helt op vil der fortsat være et lidt større vandtryk ude fra og ind i bassinet.</p> <p>Derudover henvises til bygherres generelle bemærkninger ovenfor om:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Proces og vurderinger</li> <li>• Valgte løsning og fravalgte alternativer herunder afslutning (reetablering)</li> <li>• Genhusning, kompensation, erstatning og ejendomsværditab</li> <li>• Støj</li> <li>• Vibrationer</li> <li>• Trafik</li> </ul>	Ingen bemærkninger
<b>17/Åvendingen</b>	<p>Høringssvaret anfægter placeringen af det planlagte byggeprojekt i et tæt beboet villakvarter og peger på betydelige udfordringer i forhold til trafiksikkerhed, adgangsforhold og daglig logistik. Det</p>	<p>Der henvises til bygherres generelle bemærkninger ovenfor om:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Proces og vurderinger</li> </ul>	Ingen bemærkninger

	fremhæves, at anlægstrafikken vil være omfattende og vare i flere år, hvilket kan påvirke både børn, ældre, hjemmehjælpsordninger, renovation, varelevering mv. Det foreslås, at projektet i stedet placeres i Krogebjergparken, hvor infrastrukturen vurderes mere egnet.	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Valgte løsning og fravalgte alternativer herunder afslutning (reetablering)</li> <li>• Trafik</li> </ul>	
<b>18/Åvendingen</b>	Høringssvaret anfægter placeringen af projektet tæt på boliger og fremhæver, at det vil medføre betydelig støj, støv og forstyrrelser i et område præget af børnefamilier. Det påpeges, at projektet vil påvirke dagligdagen negativt og begrænse mulighederne for et trygt og roligt nærmiljø. Som alternativ foreslås en placering i Krogebjergparken, hvor der er større afstand til beboelse.	Der henvises til bygherres generelle bemærkninger ovenfor om: <ul style="list-style-type: none"> <li>• Valgte løsning og fravalgte alternativer herunder afslutning (reetablering)</li> <li>• Støj</li> <li>• Trafik</li> </ul>	Ingen bemærkninger
<b>19/Kildeløbet</b>	Høringssvaret kritiserer placeringen af et stort spildevandsbassin ved Kildeløbet/Åvendingen, som ifølge høringssvaret fungerer som knudepunkt for lokalområdet. Projektet vil medføre støj, tung trafik og weekendarbejde i et stille villakvarter i minimum 4 år og de smalle veje er ikke egnet til de mange lastbilkørsler. Trafikken vil belaste nærliggende gader som Dyssevænget. I stedet foreslås Krogebjergparken som alternativ placering. Her er der bedre adgang via en firesporet vej, mere plads til maskiner og mulighed for et bredere bassin, hvilket kan reducere både byggetid og omkostninger. Ved at udskifte gamle rør kan vandet ledes dertil.	<u>Lugtgener</u> Det antages, at de lugtgener, der omtales i høringssvaret, kommer i forbindelse med eksisterende overløb til Harrestrup Å. Derfor må der forventes at denne type lugtgener vil blive reduceret som følge af projektet, da antallet af overløb reduceres.  Lugtpåvirkninger fra driften af bassinerne er beskrevet og vurderet i miljøkonsekvensrapportens afsnit 13.3.2.	Ingen bemærkninger

	Høringssvaret påpeger slutlig, at overløbsbassinet ved Spangen kan blive forældet ved fremtidig udvidelse af Harrestrup Å, og foreslår at samle funktionerne i Krogebjergparken, hvilket også vil fjerne eksisterende lugtgener.	Derudover henvises der til bygherres generelle bemærkninger ovenfor om: <ul style="list-style-type: none"> <li>• Valgte løsning og fravalgte alternativer herunder afslutning (reetablering)</li> <li>• Trafik</li> </ul>	
<b>20/Klingseyvej</b>	Høringssvaret anfægter placeringen af byggeprojektet i nærheden af Børnehuset Mundi og peger på risikoen for langvarige støjgener og øget trafik i et område med daginstitutioner og cyklende børn. Der efterlyses alternative placeringer med større afstand til institutionerne, og det anfægtes, at inddragelsen af berørte parter har været utilstrækkelig.	<u>Påvirkning af institutioner</u> Projektet vil snarest gå i dialog alle relevante institutioner i byggepladsernes nærhed mhp. at finde de rigtige individuelle løsninger tilpasset den enkelte institutions behov. Derudover henvises til bygherres generelle bemærkninger ovenfor om: <ul style="list-style-type: none"> <li>• Valgte løsning og fravalgte alternativer herunder afslutning (reetablering)</li> <li>• Støj</li> <li>• Trafik</li> </ul>	VVM-processen er gennemført i overensstemmelse med gældende lovgivning, herunder de lovbestemte høringer. Dertil har bygherre afholdt to frivillige informationsmøder for at orientere og inddrage borgere.  Ingen bemærkninger derudover.
<b>21/DN</b>	Danmarks Naturfredningsforening anerkender projektets formål. Foreningen vurderer, at miljøvurderingen ikke i tilstrækkelig grad belyser projektets potentielle negative påvirkninger, særligt i forhold til flagermus og den økologiske korridor. Der udtrykkes bekymring over utilstrækkelige feltundersøgelser,	Der henvises til bygherres generelle bemærkninger ovenfor om: <ul style="list-style-type: none"> <li>• Natur</li> </ul>	

	<p>mangelfuld kortlægning af flagermustrær og usikkerhed om anlægsstøjs påvirkning. Desuden kritiseres klassificeringen af træer og den begrænsede vurdering af kumulative effekter fra nærliggende projekter. Foreningen anbefaler projektilpasninger og afværgeforanstaltninger for at beskytte naturværdier og sikre den økologiske sammenhæng.</p>		
<b>22/Vanløse Lokaludvalg</b>	<p>Vanløse Lokaludvalg støtter projektet og ser frem til forbedret vandkvalitet i Harrestrup Å.</p>	Ingen bemærkninger	Ingen bemærkninger
<b>23/Kildeløbet</b>	<p>Høringssvaret udtrykker modstand mod projektet og der peges på manglende analyse af lækagerisiko ved bassinet i Husum, utilstrækkelig vurdering af nødsituationer og beredskabets adgang, samt manglende tilladelse til råden over vejareal på private fællesveje. Flytning af den fredede plante Vedbend-Gyvelkvæler kritiseres for manglende ekspertinddragelse. Det påpeges, at bilagets omfang og manglende struktur vanskeliggør borgerinddragelse, og der efterlyses en ny høring. Endelig kritiseres fraværet af dokumenterede alternativer til valgte løsninger.</p>	<p><u>Risiko for lækage fra bassinet</u></p> <p>Bassinet er vandtæt, så der ikke kan komme vand ind eller ud af bassinet gennem lækager. I størstedelen af året vil bassinet være tomt, hvor der er et stort vandtryk ude fra og ind mod bassinet. Her kan der ikke ske lækager ud af bassinet. Selv når bassinet er fyldt helt op vil der fortsat være et lidt større vandtryk ude fra og ind i bassinet.</p> <p><u>Rådighedstilladelse</u></p> <p>Det er helt almindelig praksis at bygherre / bygherres entreprenør skal søge rådighedstilladelse hos kommunen, men dette sker først, når der er fundet en entreprenør til projektet. I det tilfælde ansøgningen omfatter en privat fællesvej, er bygherre bevist om, at kommunen som myndighed skal partshøre vejeejer.</p> <p>Derudover henvises til bygherres generelle bemærkninger ovenfor om:</p>	<p>Myndigheden har foretaget en grundig vurdering af det foreliggende baggrundsmateriale og finder, at det opfylder kravene til kvalitet og fuldstændighed, som er nødvendige for at kunne træffe en beslutning i sagen. På den baggrund vurderes det ikke nødvendigt at gennemføre en ny høring.</p> <p>Ingen yderligere bemærkninger.</p>

		<ul style="list-style-type: none"> <li>• Proces og vurdering</li> <li>• Valgte løsning og fravalgte alternativer herunder afslutning (reetablering)</li> <li>• Trafik</li> <li>• Natur</li> </ul>	
<b>24/Kildeløbet</b>	<p>Høringsvaret mener ikke at rapporten lever op til kravene i miljøvurderingsloven, da den mangler en samlet vurdering af de kumulative effekter. De enkelte anlæg vurderes isoleret, og Vejdirektoratets samtidige vejprojekt, som også berører Harrestrup Å og Fæstningskanalen, er ikke inddraget, selvom det har relevante trafikale og miljømæssige konsekvenser.</p> <p>Derudover vurderes projektet som lokalplanpligtigt i henhold til planlovens § 13, stk. 2, grundet dets omfang og varighed. Det fremhæves, at anlægs- og driftsfasen vil medføre betydelige ændringer af det rekreative fællesareal ved Åvendingen/Kildeløbet, som vil blive præget af tekniske installationer.</p> <p>Visualiseringerne i rapporten kritiseres for at være misvisende og mangelfulde, og vurderingen af en ubetydelig påvirkning i driftsfasen anses som utilstrækkeligt dokumenteret.</p> <p>Endelig kritiseres rapporten for ikke at indeholde en tilstrækkelig vurdering af alternative løsninger. Det understreges, at</p>	<p><u>Kumulative effekter i projektet</u></p> <p>For alle afsnit har bygherres rådgiver forholdt sig til og vurderet, hvilke kumulative forhold, der gør sig gældende.</p> <p>Efter bygherres opfattelse er projektet derfor vurderet ift. både kumulative effekter internt imellem projektets 3 byggepladser, hvor det har været relevant og ift. andre kendte projekter.</p> <p>Bygherre er bekendt med, at "Salamislicing" eller "Salamimetoden" er en ulovlig fremgangsmåde inden for miljøvurdering, hvor et større projekt opdeles i flere mindre dele for at undgå en fuld miljøvurdering af hele projektets samlede miljøpåvirkning. Dette er ikke tilfældet her, da projektet netop gennemgår en (frivillig) miljøvurderingsproces for at få en samlet miljøvurdering af projektets samlede miljøpåvirkning.</p> <p>Fx er det under støjafsnittet vurderet, at de 3 byggepladser ikke vil have en indbyrdes kumulativ effekt pga. afstanden imellem byggepladserne, hvilket er tilfældet for flere påvirkninger.</p>	<p>Det er myndighedens vurdering at rapporten, inkl. bilag lever op til kravene i miljøvurderingsloven.</p> <p>Bygherre har oplyst, at stier og grønne områder reetableres i overensstemmelse med de oprindelige forhold og udtryk, og i tæt dialog med Københavns Kommune. Terrænændringerne vil være begrænsede og ikke overstige 0,5 meter.</p> <p>Københavns Kommunes juridiske vurdering er, at projektet - under hensyntagen til nærområdets karakter og på baggrund af oplysningerne i miljøkonsekvensrapporten - ikke udløser lokalplanpligt efter planlovens § 13, stk. 2. Det skyldes blandt andet, at de eksisterende terrænforhold bevares, og at stierne genetableres med græsarmering, hvilket sikrer, at det grønne udtryk fastholdes.</p>

	<p>HOFOR tidligere har foreslået en forsinkelsesplads i Husumparken med større kapacitet, lavere omkostninger og bedre miljøprofil, som ikke er behandlet i rapporten.</p>	<p>Derimod er den kumulative sammenhæng i projektet beskrevet i afsnittene overfladevand og grundvand. Sidstnævnte dog kun ved DEN og DES, da samtidig grundvandssænkning fx potentielt kan påvirke §3-området på Damhusengen.</p> <p><u>Ny vejforbindelse mellem Tingbjerg og Husum</u> <u>Tingbjerg og Husum</u></p> <p>Projektet "Ny vejforbindelse mellem Tingbjerg og Husum er ikke nævnt i Miljøkonsekvensrapporten, da der ikke er nogen umiddelbar kumulativ sammenhæng mellem dette projekt og HOFORs projekt. De to projekter er geografisk placeret cirka 1,8 kilometer fra hinanden.</p> <p>I anlægsperioden for begge projekter vil anlægstrafikken muligvis benytte de samme overordnede trafikveje, såsom Frederikssundvej.</p> <p>Da Frederikssundvej samt andre primære indfaldsveje, som anlægstrafikken til og fra de to projekter potentielt vil anvende, er store overordnede trafikveje, vil den ekstra anlægstrafik til og fra de to projekter ikke have en mærkbar indvirkning på fremkommelighed eller trafiksikkerhed.</p> <p>Derfor forventes der ingen kumulative effekter på de trafikale forhold, som følge af projektet Ny vejforbindelse mellem Tingbjerg og Husum og HOFORs projekt.</p> <p><u>Forholdet til planloven</u></p> <p>Projektet er vurderet af Københavns Kommune ift. planloven, og det er som beskrevet i</p>	<p>Ingen yderligere bemærkninger.</p>
--	--	--	---------------------------------------

		<p>miljøkonsekvensrapporten vurderet, at projektet ikke er lokalplanpligtigt.</p> <p><u>Visualiseringer af driftfasen</u></p> <p>Området ved KIL - og i øvrigt de øvrige byggepladser - er omfattet af fredningen langs Harrestrup Å, hvorfor reetablering efter anlægsperioden skal godkendes af Fredningsnævnet. Der vil derfor senere komme en temmelig detaljeret plan og tegning over de enkelte områder, som udarbejdes sammen med grundejeren Københavns Kommune.</p> <p>Plan og tegning vil i den anledning blive visualiseret mere grundigt, end det fremgår i miljøkonsekvensrapporten. Dels beskrive reetableringen meget konkret i forhold til koter, plantevalg- og størrelser, materialer mm.</p> <p>Det fremgår i miljøkonsekvensrapporten at reetableringen, udover tilbageføring af terræn og nyplantninger, vil indeholde riste, brønde og teknik-huse, som retteligt er mindre tekniskabe.</p> <p>Det niveau af beskrivelse og illustration, der fremgår af miljøkonsekvensrapporten, vurderes at være på et tilstrækkeligt niveau i denne sammenhæng.</p> <p><u>Bassin i Husumparken (som alternativ)</u></p> <p>KV5 - Husumparken er en del af Københavns Kommunes skybrudsplan og er et af de projekter, som ikke gennemføres af Københavns Kommune pga. ikrafttræden af nye regler. Forklaringen kan ses af referat fra møde i Borgerrepræsentationen 12/12-2024: <u>Håndtering af økonomisk udestående for klimatilpasningsprojekter  </u></p>	
--	--	--	--

		<p><u>Københavns Kommune</u> Projektet fremgår af bilag 2 under "Kategori 1.</p> <p>Forsinkelsespladsen i Husumparken ville være et skybrudsbassin evt. med mulighed for afkobling af overflader fra fælleskloakken. Dvs. det ville have haft en lille effekt på overløbsproblematikken, hvis der skete afkobling, men det ville slet ikke være nok til at bringe overløbene ned til det målsatte niveau. Forsinkelsespladsen kunne altså ikke erstatte bassinet ved Spangen, eftersom der netop er behov for at etablere underjordisk bassinkapacitet for at bringe overløb fra fælleskloakken ned til det målsatte niveau angivet i kommunens spildevandsplan.</p> <p>Derudover henvises til bygherres generelle bemærkninger ovenfor om:</p> <ul style="list-style-type: none"><li>• Proces og vurdering</li><li>• Valgte løsning og fravalgte alternativer herunder afslutning (reetablering)</li></ul>	
--	--	---	--