

OVERHALINGSSPOR VED KALVEBOD

HØRINGSNOTAT FOR IDÉ- OG FORSLAGSFASEN

MAJ 2024



Indhold

1	INDLEDNING OG PROJEKTETS BAGGRUND	3
1.1	Indledende idé- og forslagsfase	3
2	OVERDÆKNING	5
3	STØJ OG VIBRATIONER	6
3.1	Støj i anlægsfasen	6
3.2	Støj i driftsfasen	7
3.3	Vibrationer	7
4	STØV-, LYS- OG LUFTFORURENING	9
4.1	Støvgener i anlægsfasen	9
4.2	Lysgener i anlægsfasen	9
4.3	Luftforurening	9
5	NATUR, MILJØ OG REKREATIVE FORHOLD	11
5.1	Naturværdier, bilag IV arter og biodiversitet	11
5.2	Træfældning og beplantning	11
6	GRUNDVAND	13
7	TRAFIKALE FORHOLD	14
7.1	Trafik i anlægsfasen	14
7.2	Fragtvej og Tudsemindevej	14
7.3	Thomas Koppels Allé	14
8	KUMULATIVE EFFEKTER	16
9	ØVRIGE FORSLAG	17
9.1	Gadebelysning	17
9.2	Belysning på stibroer	17

1 INDLEDNING OG PROJEKTETS BAGGRUND

Med aftale om Infrastrukturplan 2035 den 28. juni 2021 mellem regeringen (Socialdemokratiet), Venstre, Dansk Folkeparti, Socialistisk Folkeparti, Radikale Venstre, Enhedslisten, Det Konservative Folkeparti, Nye Borgerlige (udtrådte af forliget den 11. maj 2022), Liberal Alliance (senere udtrådt af forliget), Alternativet og Kristendemokraterne er parterne enige om at gennemføre nye investeringer og initiativer i en fuldt finansieret investeringsplan på transportområdet for perioden 2022-2035.

Som en del af Infrastrukturplanen blev parterne enige om, at den kollektive transport skal være mere attraktiv for langt flere danskere. En bedre kollektiv transport kan være med til at afhjælpe trængslen på vejene, bidrage til den grønne omstilling og samtidig lette hverdagen for mange familier. Parterne ønsker at udbygge jernbaneinfrastrukturen, så det bliver muligt at styrke togtrafikken på tværs af landet og regionerne med flere og hurtigere tog. Det skal gøre det endnu mere attraktivt at vælge toget. Parterne blev enige om at igangsætte en række projekter, herunder overhalingsspor ved Kalvebod og vendespor ved Kastrup.

Anlæg af et overhalingsspor er en forudsætning for at opnå de fulde gevinster af en sydlig jernbanekorridor fra Roskilde via København Syd (tidligere Ny Ellebjerg) til Københavns Lufthavn. Denne nye jernbanekorridor vil blandt andet gøre det muligt at køre med tog direkte fra den vestlige del af Danmark til Københavns Lufthavn uden at skulle ind over Københavns Hovedbanegård, der allerede i dag har kapacitetsudfordringer. Projektet er samtidig vigtigt for at kunne håndtere det forventede øgede antal godstog med den kommende Femern Bælt-forbindelse.

I dialogen med Transportministeriet om den konkrete udformning er flere løsninger overvejet, herunder en kombineret løsning med både vende- og overhalingsspor ved Kalvebod. Forligskredsen har besluttet en løsning, med anlæggelse af to overhalingsspor samt en transversal som option, som muliggør vending af tog fra Sverige og dermed en fremtidssikring af kapaciteten til både gods- og passagertog.

Som en del af beslutningsprocessen har Trafikstyrelsen foretaget en screening af projektet, og efter en offentlig høring af denne truffet afgørelse om, at der skal udarbejdes en miljøkonsekvensrapport for projektet. På dette grundlag har Sund & Bælt indledt en miljøkonsekvensvurdering af overhalingsspor ved Kalvebod, der beskriver og vurderer de miljømæssige konsekvenser af projektet.

1.1 INDLEDENDE IDÉ- OG FORSLAGSFASE

Processen for miljøkonsekvensvurderingen blev indledt med en offentlig idé- og forslagsfase i perioden 26. februar – 25. marts 2024. Her fik borgere, trafikanter, myndigheder, virksomheder og interesseorganisationer mulighed for at komme med idéer, forslag og synspunkter, der kan indgå i det videre arbejde. Til det formål udarbejdede Sund & Bælt en informationspjece, som kan læses her https://sundogbaelt.dk/media/xrajucx2/s-b_infofolder_overhalingsspor-kalvebod_7_web.pdf.

Der blev, som led i idé- og forslagsfasen, ligeledes afholdt et borgermøde den 11. marts 2024, hvor Sund & Bælt orienterede om miljøkonsekvensvurderingen og lyttede til forslag og bemærkninger fra de ca. 80 deltagende. Borgermødet kan ses på

<https://sundogbaelt.dk/forbindelser/overhalingsspor/optagelse-af-praesentation-fra-borgermode-den-11-marts-2024/>.

Præsentationsmaterialet fra borgermødet kan ses på <https://sundogbaelt.dk/media/uujjglcb/pr%C3%A6sentation-borgerm%C3%B8de-11-03-2024.pdf>.

Der er indkommet i alt 7 hørings svar i idé- og forslagsfasen. I de efterfølgende afsnit er alle indkomne forslag og idéer samlet i emneområder med Sund & Bælts bemærkninger hertil. Alle indkomne forslag kan læses her <https://sundogbaelt.dk/media/r4zjccct/samlede-og-anonymiserede-h%C3%B8ringssvar.pdf>.

Når miljøkonsekvensvurderingen er tilendebragt i efteråret 2024, bliver undersøgelsen offentliggjort. Der vil blive afholdt en offentlig høring af minimum otte ugers varighed, hvor alle igen har mulighed for at komme med bemærkninger. Tilsvarende vil der i høringsperioden blive afholdt endnu et borgermøde.

2 OVERDÆKNING

En række af de indkomne høringsvar indeholder forslag om at etablere en overdækning på hele eller dele af strækningen i forbindelse med etableringen af overhalingsspor, og det foreslås, at dette undersøges i miljøkonsekvensrapporten for projektet.

I den forbindelse peges der først og fremmest på, at en overdækning kan medvirke til at skabe en grøn korridor for området, der kan fungere som en faunapassage for dyr på vandring i området. Derudover vil en overdækning kunne afhjælpe støjgener fra jernbanen i driftsfasen, da der er mange, der bor tæt på sporene, som vil opleve støjgener fra den øgede trafik på banen med opbremsninger, tomgang og igangsættelser. Desuden peges der på, at en overdækning vil medvirke til at skabe et projekt med arkitektonisk høj værdi og en sammenhængskraft i bydelen, der i dag forekommer opdelt af blandt andet infrastrukuranlæg.

Som alternativ til en fuld overdækning foreslås, at der i miljøkonsekvensrapporten indgår en overdækning af de dele af strækningen, hvor det er mest påkrævet af hensyn til naboer og dyrelivet.

Sund & Bælts bemærkninger:

Forslaget vurderes som værende uden for miljøkonsekvensvurderingens rammer. Dette projekt, som er besluttet af forligskredsen bag Infrastrukturplanen 2035, vedrører anlæggelse af overhalingsspor ved Kalvebod med henblik på at fremtidssikre kapaciteten til gods- og passagertog, herunder særligt for at opnå de fulde gevinster ved den nye sydlige jernbanekorridor fra Roskilde via København Syd til Københavns Lufthavn. Etablering af hel eller delvis overdækning på banestrækningen udgør både med hensyn til omfang og omkostninger et selvstændigt projekt, som ikke kan rummes inden for det vedtagne projekt.

Miljøkonsekvensrapporten vil omfatte vurderinger af projektets påvirkninger på støj, natur og biodiversitet m.v. og behovet for eventuelle afværgende foranstaltninger. Disse vurderinger vil dog ikke omfatte en løsning med hel eller delvis overdækning af jernbanen.

3 STØJ OG VIBRATIONER

3.1 STØJ I ANLÆGSFASEN

HF Kalvebod påpeger, at de fleste af foreningens boliger er opført for mange årtier siden og derfor ikke opfylder nutidens standarder i forhold til isolering og materialevalg. HF Kalvebod efterspørger derfor, at der i miljøkonsekvensrapporten foretages uddybende undersøgelser af støjpåvirkningen ved disse boliger både indendørs og udendørs, samt at der træffes afgørelse om brug af afværgeforanstaltninger i anlægsfasen. Der bør opsættes støjhegn før anlægsarbejderne igangsættes, der bedst muligt beskytter boligerne mod støj. Under anlægsfasen bør der opsættes støjmålere ved de mest udsatte boliger, så påvirkningen overvåges, og der kan iværksættes ekstra afværgeforanstaltninger hvis nødvendigt, herunder genhusning i en periode, mens anlægsarbejdet står på.

HF Kalvebod påpeger derudover, at støj fra trafik under anlægsfasen bør indgå i støjberegningerne.

Kgs. Enghave Lokaludvalg påpeger, at miljøkonsekvensrapporten neutralt og sagligt i diagramform bør angive støjbelastningerne i anlægsfasen. Det bør være transparent, hvor meget der støjес ved peak, og der bør ikke anvendes gennemsnitsberegninger på støjbelastninger.

Sund & Bælts bemærkninger:

Vurderinger af projektets støjpåvirkning i anlægsfasen indgår i miljøkonsekvensrapporten.

I forbindelse med projektets screening blev der udarbejdet støjberegninger for de særligt støjende arbejder og for etablering af støjskærm på terræn. Disse støjberegninger omfattede også sporarbejder i banegraven.

Der er foretaget ændringer i projektet efter udarbejdelsen af støjberegningerne, for eksempel er der efterfølgende ændret på anlægslogistikken, herunder placeringen af arbejdspladser. I de oprindelige støjberegninger blev der ikke beregnet på støj ved etablering af pæle til fundamenter til kørestrømsmaster, hvor der kan blive behov for at arbejde uden for dagperioden (efter kl. 17.00 i hverdage eller kl. 14.00 på lørdage). Som led i miljøkonsekvensvurderingen skal der derfor udarbejdes nye støjberegninger hvor den nye anlægslogistik og anlægsarbejde udenfor dagperioden indgår. Beregningerne udføres efter standardmetoder for støjberegninger.

Der vil som led i miljøkonsekvensrapportens vurderinger af støj i anlægsfasen blive taget stilling til behovet for støjreducerende tiltag. Som led i projektet etableres en to meter høj støjskærm mod Kalvebod Haveforening og Musikbyen Haveforening som erstatning for eksisterende støjvold, der afgraves. Skærmen vil blive etableret efter at støjvolden er afgravet. Hvis muligt vil støjskærmen blive etableret inden de øvrige anlægsarbejder påbegyndes, hvorved støjskærmen vil kunne reducere støjudbredelsen i anlægsfasen.

Projektets anlægslov indeholder særlige bestemmelser, der regulerer muligheden for tilbud om midlertidigt ophold uden for eget hjem eller kontant kompensation til beboere. Reglerne gælder i tilfælde af meget støjende arbejder, der udføres om aftenen og natten. Der henvises til folketingets hjemmeside for nærmere herom: <https://www.ft.dk/samling/20231/lovforslag/L101/index.htm>.

3.2 STØJ I DRIFTSFASEN

HF Kalvebod påpeger, at støjberegningerne bør fremskrives til 2050 eller længst muligt, så det sikres, at beboerne heller ikke i fremtiden udsættes for uacceptable støjniveauer.

HF Kalvebod gør derudover gældende, at effekten af et højere støjhegn bør undersøges i miljøkonsekvensrapporten. Herudover bør effekten af den indbyrdes placering mellem støjhegn og spunsvæg undersøges. HF Kalvebod påpeger derudover, at der allerede i miljøkonsekvensrapporten bør tages højde for valg af materialer, der kan støj- og vibrationsdæmpe mest muligt.

Kgs. Enghave Lokaludvalg påpeger, at miljøkonsekvensrapporten bør danne et klart overblik over, hvad sporudvidelsen kommer til at betyde for støjniveauet i driftsfasen. Dette gælder både antallet af tog på strækningen - passager og gods – og i hvilket omfang der forventes støj fra opbremsning af godtog.

Vildrose foreningerne foreslår, som alternativ til overdækning, at mulighederne for støj-dæmpning af spunsen i kombination med støjskærm på toppen af volden på nordsiden af sporet undersøges nærmere med henblik på at mindske støjpåvirkningen.

Sund & Bælts bemærkninger:

Projektet indgår i bestræbelserne på at sikre forøget kapacitet på bl.a. Øresundsbanen, hvorfor etableringen af overhalingsspor vil påvirke trafikmængden på jernbanen og dermed også støjforholdene i området. Der vil som led i miljøkonsekvensvurderingen blive gennemført beregninger af støjen ved den nuværende togdrift (2024) og af driftsstøjen i referencesituationen (før etablering af overhalingssporene) hvor togtrafikken er fremskrevet til år 2032 samt for driftsstøjen i år 2032 ved etableringen af overhalingsspor. Beregningen skal foretages både for årsmiddelværdien L_{den} og maksimalniveauet ved én togpassage L_{Amax} (peak). Antallet af berørte boliger vil blive opgjort på baggrund af beregningerne.

Som led i vurderingen af projektets støjpåvirkninger i driftsfasen vil der blive taget stilling til behovet for støjreducerende tiltag, herunder f.eks. tilbud om støjsolerende vinduer. Etablering af støjskærm på den nordlige side efter bortgravning af jordvold vil forudsætte, at dette er nødvendigt som følge af en væsentlig påvirkning. Det er besluttet at opsætte støjskærm mod Kalvebod Haveforening og Musikbyen Haveforening som led i projektet som konsekvens af, at den eksisterende vold graves af.

Vurderingen af projektets støjpåvirkning i driftsfasen vil omfatte effekten af den planlagte støjskærm samt eventuel påvirkning fra refleksion af støj fra spuns på driftsstøjen.

3.3 VIBRATIONER

HF Kalvebod påpeger, at jorden under deres boliger er af en særlig porøs beskaffenhed, og mange af husene står på løse sokkelsten. HF Kalvebod opfordrer derfor Sund & Bælt til at foretage geotekniske undersøgelser af undergrunden under HF Kalvebod inden anlægsprojektet igangsættes.

HF Kalvebod gør gældende, at boligerne er i særlig risiko for, at der kan opstå sætnings-skader som følge af de voldsomme vibrationer. I miljøkonsekvensrapporten bør det derfor vurderes, i hvilket omfang vibrationerne kan forhindres eller begrænses ved hjælp af afværgeforanstaltninger. Derudover skal der opsættes vibrationsmålere på de mest udsatte boliger, ligesom de mest udsatte boliger skal gennemgås, og standen registreres med fotos og f.eks. indendørs niveaumåling.

Miljøkonsekvensvurderingen bør redegøre for, hvor mange huse der bliver berørt og i hvor stort omfang, der kan ske en påvirkning. Derudover skal der være taget stilling til erstatningsmulighederne for ejerne af bygningerne, hvis der sker skader på disse, herunder om der kan stilles erstatningsboliger til rådighed.

Kgs. Enghave Lokaludvalg påpeger, at miljøkonsekvensrapporten skal indeholde oplysning om, hvor og i hvilket omfang der vil være mærkbare vibrationer fra anlægsarbejdet, og hvordan dette vil blive registreret.

HF Kalvebod bemærker, at der bør foretages yderligere undersøgelser af vibrationerne i driftsfasen, og hvilken påvirkning de kan have på de omkringliggende boliger og undergrunden.

Sund & Bælts bemærkninger:

Miljøkonsekvensrapporten vil omfatte vurdering af projektets påvirkninger fra vibrationer i anlægsfasen, herunder behovet for eventuelle foranstaltninger som for eksempel opsætning af vibrationsmålere. Ved etablering af spuns kan der erfaringsmæssigt være risiko for bygningsskadelige vibrationer i en afstand af 10 – 20 meter fra stedet, hvor spunsen etableres. Syd for banen ligger ca. 10 kolonihaver indenfor denne afstand. I det tilfælde at spunsningen medfører dokumenterede vibrationsskader på de nærliggende bygninger, vil disse blive håndteret af som en del af projektet.

4 STØV-, LYS- OG LUFTFORURENING

4.1 STØVGNER I ANLÆGSFASEN

HF Kalvebod påpeger, at det i miljøkonsekvensrapporten bør undersøges, hvorvidt projektet kan medføre støvforurening på de omkringliggende boliger, som følge af de mange arbejdspladser, der skal etableres i området.

Kgs. Enghave Lokaludvalg påpeger, at miljøkonsekvensrapporten bør indeholde en beskrivelse af, hvor meget anlægsarbejdet vil støve, og hvordan der vil blive ført tilsyn med forurening fra støvende arbejder.

Sund & Bælts bemærkninger:

Projektets påvirkninger fra støv i anlægsfasen indgår som del af miljøkonsekvensvurderingen. I overensstemmelse med Bygge- og anlægskravet i København, februar 2024, vil der blive foretaget vanding og afdækning af lastbiler, så støvudvikling begrænses for de omkringliggende bygninger.

4.2 LYSGENER I ANLÆGSFASEN

Det bemærkes, at miljøkonsekvensrapporten bør indeholde en vurdering af projektets lysgener i anlægsfasen, herunder særligt i forbindelse med det anlægsarbejde, der skal foregå i døgndrift.

HF Kalvebod bemærker, at miljøkonsekvensrapporten bør 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. Der bør forud for anlægsfasen udarbejdes visualiseringsbilleder, således det sikres, at lyspåvirkningen ikke overstiger, hvad der er rimeligt for HF Kalvebods medlemmer.

Sund & Bælts bemærkninger:

Der er fokus på at sikre, at hverken beboere eller områdets dyreliv bliver påvirket unødigt i forbindelse med udførelsen. Det betyder blandt andet, at arbejdsbelysning så vidt muligt vendes væk fra områder med boliger samt områder med f.eks. flagermusegnede træer. Natarbejde vil blive begrænset til et minimum. Anlægsarbejder der udføres om natten, og dermed kan medføre lysgener i projektområdet, forventes at være begrænset til omkring 20 dage samlet. Arbejdsbelysningen kan om nødvendigt begrænses i lysstyrke. Området er i dag lyspåvirket af blandt andet vejbelysning. I sommermånederne hvor en stor del af anlægsarbejderne bliver udført, vil det være et mindre problem, da der vil være brug for mindre belysning pga. senere solnedgang.

4.3 LUFTFORURENING

HF Kalvebod bemærker, 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.

Sund & Bælts bemærkninger:

Emission af forurenende stoffer som NOx og partikler fra entreprenørmaskiner vurderes ikke at kunne påvirke luftkvaliteten i området, da projektet udføres i et åbent område med god luftopblanding. Emnet behandles derfor ikke i miljøkonsekvensrapporten.

5 NATUR, MILJØ OG REKREATIVE FORHOLD

5.1 NATURVÆRDIER, BILAG IV ARTER OG BIODIVERSITET

Det bemærkes overordnet, at der skal foretages en faglig vurdering af naturværdier i området herunder bilag IV-arter. Dette blandt andet med inddragelse af et ordentligt datagrundlag, herunder registrering af arter på artsportaler mv.

Foreningen Det Grønne Knæ påpeger, at der i miljøkonsekvensrapporten bør lægges særlig vægt på projektets påvirkning af biodiversiteten i området både i anlægs- og driftsfasen. Foreningen oplyser i den forbindelse, at faunaen i området interagerer med de omkringliggende områder på trods af det eksisterende jernbanespor, og at området nord for banen rummer vigtige levesteder og vandhuller, hvor frøer, tudser, snoge og salamandere yngler.

Kgs. Enghave Lokaludvalg foreslår, at hvis der ikke etableres en overdækning, bør der som minimum sikres faunapassager på udvalgte strækninger langs projektet, eventuelt i form af brede broer, sammenlignelige med faunapassagerne ved flere broer ved Amagermotorvejen.

HF Kalvebod bemærker, at miljøkonsekvensrapporten skal indeholde en vurdering af, hvorvidt projektet vil kunne påvirke naturen omkring projektet, herunder den § 3-beskyttede sø i Valbyparken, Natura 2000-området og de bilag IV-arter, der befinder sig i området. HF Kalvebod oplyser derudover, at Valbyparken er omfattet af en fredning.

HF Kalvebod påpeger, at hvis det vurderes, at projektet vil kunne medføre en miljøpåvirkning af den beskyttede natur, skal rapporten tage stilling til afværgeforanstaltninger.

Sund & Bælts bemærkninger:

Påvirkningen af bilag IV-arter, beskyttede § 3 naturtyper og påvirkningen af det nærmeste Natura 2000-område vil indgå i miljøkonsekvensvurderingen. Det omfatter foruden kortlægning af registrerede arter via diverse arts- og miljøportaler også feltundersøgelser, som tilsammen vil danne grundlag for den endelig vurdering af projektets påvirkning.

Såfremt projektets påvirkning vurderes væsentlig, vil nødvendige afværgeforanstaltninger blive iværksat. Det bør desuden nævnes, at der vil blive opsat de nødvendige byggepladsforanstaltninger i form af paddehegn, som sikrer at eventuelle padder vil blive ledt væk fra området. Padder der allerede befinder sig på arbejdsarealet indsamles og udsættes nær Fuglesøen.

5.2 TRÆFÆLDNING OG BEPLANTNING

Det påpeges af borger 3, at banen på en stor del af den berørte strækning i dag er visuelt skjult af vold og grøn beplantning. Det efterspørges derfor, at beplantningen hurtigst muligt bliver genetableret. Dette kunne hjælpes på vej ved at plante planter, der er nogle år gamle.

Kgs. Enghave Lokaludvalg påpeger, at København Kommunes træpolitik medfører, at eksisterende træer som hovedregel skal bevares, og at fældede træer skal erstattes. Sund & Bælt bør derfor følge denne, så vidt det er muligt.

Kgs. Enghave Lokaludvalg påpeger, at uden genplantning af træer af en vis størrelse, vil støjproblemerne ved sporudvidelsen forstærkes, idet træer og buske skærmer for støjen. Derudover gavner træer og buske biodiversiteten, bidrager med at holde utilsigtet vækst af dominerende plantearter som brombær og tjørn nede samt udgør habitat for fugle, flagermus mv. Genbeplantning af træer vil derudover skjule spunsvæggen.

Kgs. Enghave Lokaludvalg ønsker, at der i miljøkonsekvensrapporten redegøres for, hvordan den manglende beplantning af de fældede træer vil påvirke fugle- og insektlivet og habitater for flagermus, egerm mv.

Sund & Bælts bemærkninger:

Langs jernbanen er der krav til beplantning for at sikre togdriften. Det er blandt andet krav til typer af beplantning, afstand til skinner samt beplantningens evne til at slå rødder. Det er derfor ikke muligt at plante træer langs banen, der er vokset til en vis størrelse et andet sted og derefter flyttes. Deres rødder er ikke dybe nok, og det kan skabe situationer ved blæst, hvor træerne rives op og vælter ned på banen med risiko for afsporing som resultat.

Som udgangspunkt fjernes der ikke træer uden for Sund & Bælts område. Hvis det, mod forventning, bliver nødvendigt, skal Københavns Kommunes træpolitik 2018-2025 overholdes.

Al beplantning i form af buske og mindre træer, der er selvsået langs hele baneskråningen og toppen af baneskråningen, fjernes i forbindelse med anlægget af overhalingssporerne på den sydlige side af banen.

Bevoksningen langs jernbanen vurderes ikke at være et egnet yngle- og rasteområde for flagermus og der er ikke tidligere fundet flagermus-egnede træer på baneskråningen. For at sikre, at dette stadig gælder, undersøges træerne i projektområdet i forbindelse med feltundersøgelserne der foretages i forbindelse med gennemførelse af miljøkonsekvensvurderingen.

Langs Hammelstrupvej kan træerne vest for indkørsel til nr. 48A potentielt være egnede for flagermus, hvorfor disse skal bevares.

6 GRUNDVAND

HF Kalvebod bemærker, at der foretages en midlertidig grundvandssænkning i forbindelse med projektet. Foreningen oplyser, at jorden under de tilknyttede boliger er af særlig porøs beskaffenhed. HF Kalvebod efterspørger derfor en undersøgelse af, om grundvandssænkningen kan påvirke bebyggelsen i HF Kalvebod. Foreningen oplyser, at det er afgørende, at funktionen af kloakker og pumper opretholdes, hvorfor det ligeledes er vigtige at undersøge, om disse påvirkes.

Sund & Bælts bemærkninger:

I anlægsfasen foretages yderligere grundvandssænkning i projektområdet. Den eksakte grundvandssænkning afklares endelig i løbet af projekteringsfasen, men det forventes, at der i perioder foretages grundvandssænkning på omkring yderligere en meter i forhold til niveauet i dag. Det er på nuværende tidspunkt vurderet, at grundvandssænkningen ikke vil påvirke de omkringliggende omgivelser. Hvis der mod forventning opstår problemer efter etablering af grundvandssænkningen, vil der blive foretaget korrigerende handlinger.

Efter etablering af sporerne vil grundvandssænkningen returneres til samme niveau som i dag. Der ændres ikke på forholdene omkring grundvandssænkning i den permanente situation. Funktionen af kloakker og pumper bliver opretholdt i hele anlægsperioden.

7 TRAFIKALE FORHOLD

7.1 TRAFIK I ANLÆGSFASEN

HF Kalvebod påpeger, at det bør indgå i miljøkonsekvensvurderingen, hvorvidt den øgede mængde trafik, og anlægsarbejderne i øvrigt, vil kunne medføre sikkerhedsmæssige udfordringer i området, herunder både for bilister, fodgængere og cyklister.

Kgs. Enghave Lokaludvalg påpeger, at miljøkonsekvensrapporten skal redegøre for, hvordan kørslen med lastbiler og andre tunge køretøjer på nordsiden af sporstrækningen vil påvirke beboelseskvarteret, herunder om der overhovedet er plads til, at store, tunge køretøjer kan køre ad de små veje til og fra Thomas Koppels Allé.

Sund & Bælts bemærkninger:

Adgangsforhold og trafik skal belyses yderligere i miljøkonsekvensrapporten. Miljøkonsekvensvurderingen skal belyse, om der vil være en væsentlig påvirkning for ændret adgangsforhold og trafik under anlægsarbejdet. Ud fra den ændrede anlægslogistik skal der redegøres for adgangsveje til projektområdet, og for den forventede anlægstrafik på disse samt i hvilke tidsperioder, de forventes anvendt. Der skal desuden redegøres for omlægning af stier i de perioder, hvor stier lukkes grundet anlægsarbejdet.

7.2 FRAGTVEJ OG TUDSEMINDEVEJ

Det påpeges af borger 3, at Fragtvej og Tudsemindevej langs haveforeningen Musikbyen og videre ud mod Tippen primært har bløde trafikanter. Hvis projektet medfører mere tung trafik på disse veje, kan dette have indflydelse på, hvordan det føles at bevæge sig i området, der på nuværende tidspunkt har meget stille trafik.

Sund & Bælts bemærkninger:

Det er ikke forventet, at der skal føres tung trafik ind via Fragtvej og Tudsemindevej. Den tunge trafik vil ankomme til arbejdspladser ved henholdsvis Bauhaus og langs Fragtvej. Den øvrige kørsel ind i området vil være mindre køretøjer, der primært vil køre på Sund & Bælts eget areal.

Der henvises i øvrigt til Sund & Bælts bemærkninger overfor vedrørende trafik i anlægsfasen.

7.3 THOMAS KOPPELS ALLÉ

Borger 2 bemærker, at det er vigtigt, at der indgår en nøje vurdering af konsekvenserne ved brugen af Thomas Koppels Allé. Vurderingen bør omfatte konsekvenser for hele Thomas Koppels Allé, herunder påvirkning ved tung trafik, slitage, støv, støj, trafikale udfordringer og trafiksikkerhed. Borger 2 påpeger, at Thomas Koppels Allé ikke bør benyttes, men at broen i stedet bør bygges fra den modsatte side af banen (mod Tippen).

Vildrose foreningerne ønsker, at påvirkningen af Thomas Koppels Allé som til- og frakørsel undersøges i miljøkonsekvensrapporten.

Sund & Bælts bemærkninger:

Ved udskiftning af stibroen længst mod øst, etableres der byggeplads både syd og nord for banen. Syd for banen etableres byggepladsen på banearealet og på Tudsemindevej (matr. 7000c, Kongens Enghave, København). Nord for banen anlægges byggepladsen på arealet syd for Thomas Koppels Allé (matr. 7000k og 487, Kongens Enghave, København). Adgangen til byggepladsen nord for banen vil ske ad Thomas Koppels Allé. Byggepladsen anvendes i ca. 2 måneder. Det er ikke muligt kun at benytte den ene side af banen som arbejdsplads, da broenderne og ramperne på begge sider af banen skal tilpasses den nye stibro. Under projektets detailprojektering vil det blive fastlagt nærmere, hvilken løsning der anvendes til at løfte stibroerne på plads.

I forbindelse med udførelsen vil der blive lavet en gennemgang af området med blandt andet billedokumentation, så det sikres, at vejen efterlades i samme stand. Der er taget kontakt til brugere i området, og det vil ligeledes ske i næste fase, når det bliver fastlagt i hvilken periode stibroerne udskiftes.

8 KUMULATIVE EFFEKTER

HF Kalvebod understreger, at miljøkonsekvensvurderingen skal indeholde en undersøgelse af projektets påvirkning i kumulation med andre eksisterende og/eller godkendte projekter, herunder særligt Valby Skybrudstunnel. I den forbindelse skal behovet for eventuelle afværgeforanstaltninger undersøges.

Sund & Bælts bemærkninger:

Miljøkonsekvensrapporten vil indeholde en redegørelse for og vurderinger af projektets påvirkninger i samspil med andre godkendte og igangværende projekter, herunder HOFORs skybrudstunnelprojekt.

9 ØVRIGE FORSLAG

9.1 GADEBELYSNING

Borger 3 oplyser, at der er mangel på gadebelysning ved Fragtvej og Tudsemindevej og foreslår derfor, at eventuel midlertidig belysning, der etableres som led i projektet, gøres permanent.

Sund & Bælts bemærkninger:

Det er Københavns Kommune, der ejer og drifter belysningen på stier og veje uden for banenarealet. Forslaget om permanent gadebelysning vurderes som at ligge uden for rammerne for miljøkonsekvensrapporten. Forslaget er videresendt til København Kommune.

9.2 BELYSNING PÅ STIBROER

Borger 3 foreslår, at man overvejer at etablere en form for lysdesign i forbindelse med udskiftningen af de to stibroer.

Sund & Bælts bemærkninger:

På baggrund af høringssvaret vil der i projektet blive undersøgt løsninger med belysning på de to nye stibroer. Der vil være tale om belysning, som kan medvirke til at skabe tryghed for personer, der krydser stibroerne, når det er mørkt, f.eks. belysning som indsættes i håndlister, eller som opsættes som lysmaster. Løsninger med belysning vil blive undersøgt i næste fase af projektet i forbindelse med detailprojekteringen.

