

Overhalings- spor ved Kalvebod

**Resumé af Miljøkonsekvensvurdering
Informationspjece – oktober 2024**



Medfinansieret af
Den Europæiske Union



Glostrup

København Syd

København H

Kalvebod

Ørestad

Københavns
Lufthavn
Kastrup

Indholdsfortegnelse

Forord	3
Baggrund og formål	6
Hvorfor overhalingsspor netop her?	6
Den politiske aftale	7
Overhalingsspor, hvordan?	8
Hvad har vi undersøgt og hvordan?	10
• Adgangsforhold og trafik	11
• Støj	12
• Rekreative interesser	13
• Natura 2000	14
• Plante- og dyreliv	15
• Forurenede jord	16
• Overfladevand	16
• Støv	17
• Klima	17
• Kulturarv	18
• Fredning	18
• Kumulative forhold	19
Hvad sker der lige nu?	20
Hvad sker der efter høringsfasen?	22



Idéfase



Miljøkonse-
kvensvurdering



Høring



Myndigheds-
behandling



Forord

I 2021 blev det besluttet at etablere overhalingsspor ved Kalvebod som en del af aftale om Infrastrukturplan 2035. Det er Sund & Bælt, der er ansvarlig for togstrækningen og dermed også Sund & Bælt, som planlægger og udfører projektet på baggrund af lov om opgradering af Øresundsbanen, som Folketinget vedtog i april 2024.

De nye spor vil gøre det muligt at køre med tog direkte fra den vestlige del af Danmark til Københavns Lufthavn uden at skulle ind over Københavns Hovedbanegård. Her er der allerede i dag kapacitetsudfordringer, og overhalingssporene er derfor en forudsætning for at opnå de fulde gevinster af den sydlige jernbanekorridor fra Roskilde via København Syd (tidligere kendt som Ny Ellebjerg station) til Københavns Lufthavn.

Som en del af projektet har Sund & Bælt gennemført en miljøkonsekvensvurdering af overhalingsspor ved Kalvebod.

I foråret 2024 afviklede vi en offentlig idéfasehøring, hvor offentligheden kunne komme med

input til, hvad der skulle behandles i miljøkonsekvensvurderingen.

I forlængelse af idéfasen har Sund & Bælt i samarbejde med eksterne rådgivere undersøgt, hvordan en sporudvidelse kan finde sted, og hvad effekten vil være både under anlægsfasen og i driftsfasen. Resultaterne af undersøgelserne i miljøkonsekvensvurderingen forligger nu i form af en omfattende miljøkonsekvensrapport og underliggende bilag. Hvis du vil læse den fulde miljøkonsekvensrapport og bilagene, kan du finde dem på projektets hjemmeside www.sundogbaelt.dk/ovk, hvor vi også løbende vil informere om projektet.

Formålet med denne publikation er at give et lettilgængeligt resumé af de mange undersøgelser og analyser, der ligger til grund for den endelige rapport. Ambitionen er, at du relativt nemt og overskueligt kan danne dig et indtryk af projektet og dets konsekvenser.

God læselyst.

Miljøkonsekvensvurderingen

kaldtes tidligere VVM-undersøgelse. VVM stod for: Vurdering af Virkninger på Miljøet.

Miljøkonsekvensvurderingen skal tilvejebringe tilstrækkelig viden til, at politikere, virksomheder og borgere kan vurdere projektets virkninger på miljøet og sammenligne forskellige løsningsforslag.

Miljøkonsekvensvurderingen skal desuden sikre, at projektet bliver bedst muligt tilpasset omgivelserne, og at miljøet ikke påvirkes unødvendigt.



Detail-
projektering



Ekspropriation



Anlæg



Overhalingsspor

Baggrund og formål

Øresundsbanen består af cirka 12 km jernbane fra Københavns Hovedbanegård til Øresundskysten samt cirka 4,2 km jernbane fra København Syd (tidligere Ny Ellebjerg st.) til Kalvebodløbet. Denne jernbanestrækning har hidtil primært været brugt til godstog, hvor den også har forbindelse til den nyere København-Ringsted strækning, også kaldet Ring Syd.

Ved at udvide banestrækningen ved Kalvebod med to overhalingsspor øges kapaciteten på strækningen, og det gør det muligt at afvikle trafikken mere smidigt til gavn for passagerer i den kollektive trafik, samt øge antallet af passagertog på strækningen.

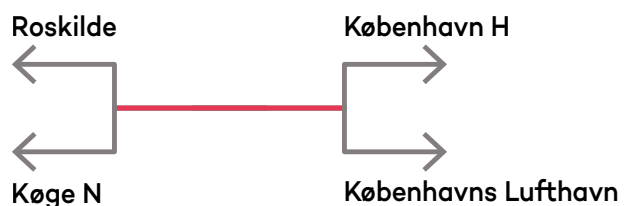
Strækningen er samtidig en del af en international jernbanekorridor. Den forøgede kapacitet på strækningen er derfor også vigtig for at kunne håndtere det øgede antal tog, der forventes at komme, når Femern Bælt-tunnelen åbner med forbedret adgang til det europæiske jernbanenet.

Hvorfor overhalingsspor netop her?

Ved placering af overhalingssporerne på Vestamager eller alternativt mod Roskilde eller Køge Nord, vil godstogene ikke kunne flette ind i passagertrafikken uden først at skulle flette sammen med passagertogene på Øresundsbanen, før de kan komme til overhalingssporet.

Derfor skal placeringen af overhalingssporerne ske på et sted, hvor bagvedliggende hurtigkørende passagertog kan overhale godstogene, uden at de bliver forsinket. Det gælder især for tog, der skal mod vest via den nye bane mod Ringsted.

Ved at placere overhalingssporerne ved Kalvebod sikres det, at godstogene ikke "kører i vejen" for passagertog.



Du kan læse mere på sundogbaelt.dk/ovk

Den politiske aftale bag miljøkonsekvensvurderingen

Etableringen af overhalingsspor ved Kalvebod, er en del af Folketingets Infrastrukturplan 2035, der blev indgået i juni 2021. Infrastrukturaftalen er en bred politisk aftale indgået af den daværende regering (Socialdemokratiet), Venstre, Dansk Folkeparti, Socialistisk Folkeparti, Radikale Venstre, Enhedslisten, Det Konservative Folkeparti, Nye Borgerlige, Liberal Alliance, Alternativet og Kristendemokraterne.

Med den senere vedtagelse af loven om opgradering af Øresundsbanen har Folketinget fastsat de retlige rammer for projektet. Loven kan findes her: [Lov om opgradering af Øresundsbanen \(retsinformation.dk\)](https://retsinformation.dk).

2035

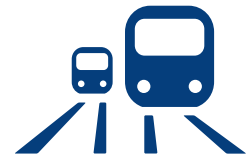


Infrastrukturplan 2035 omfatter en række infrastrukturprojekter i Danmark i perioden 2022–2035. Der er tale om en meget omfattende infrastrukturplan, hvor der er afsat mere end 160 mia. kr. til nye infrastrukturinvesteringer over hele landet



Sund & Bælt er den dagligt ansvarlige infrastrukturforvalter af landanlæggene til Øresundsforbindelsen, som Øresundsbanen er en del af. Det er dermed vores ansvar at sikre, at den nødvendige kapacitet er til stede på Øresundsbanen. Derfor er det også os, politikerne har givet opgaven med at undersøge mulighederne for en udvidelse.

Overhalingsspor ved Kalvebod – hvordan?



Projektet indebærer, at der anlægges to ekstra spor i det eksisterende baneterræn. Projektet er derved en fremtidssikring af kapaciteten for både gods- og passagertog. De to overhalingsspor placeres syd for de eksisterende spor og etableres som udgangspunkt parallelt med og i samme niveau som de eksisterende spor. Dette nødvendiggør en forlængelse af broen ved Hammelstrupvej og udskiftning af de to stibroer over banegraven med nye og længere stibroer.

Den eksisterende bane ligger forholdsvist dybt og er omgivet af en støjvold på begge sider. For at skabe plads til overhalingssporene skal støjvolden syd for banen reduceres. Den tilbageværende vold stabiliseres ved at etablere en støttevæg i den

nederste del af baneskråningen, og som erstatning for støjvolden opsættes en to meter høj støjskærm på den sydlige side af sporene ud for haveforeningerne HF Kalvebod og HF Musikbyen.

Anlægsprojektet forventes igangsat i begyndelsen af 2026 og have en samlet anlægsperiode på 2,5 år. Først forlænges broerne, herefter etableres støttevæggen og til slut etableres overhalingssporene. Arbejdet udføres som udgangspunkt indenfor normal arbejdstid bortset fra arbejder, der kræver sporspærringer, hvor det er forventningen, at der arbejdes i døgndrift. Det er blandt andet ilægning af sporskifter, indløft af stibroer og etablering af kørestrømsmaster.





Visualisering af, hvordan det kommer til at se ud med to nye overhalingsspor. Her ses også støttevæggen og volden, som den vil se ud, inden beplantningen er tilvokset.



Hvad har vi undersøgt, og hvordan?

Etableringen af overhalingsspor ved Kalvebod vil påvirke miljøet. I den udarbejdede miljøkonsekvensvurdering indgår alle miljøpåvirkninger – både de direkte, afledte og kumulative effekter under både anlæg og drift.

Vurderingerne af sporudvidelsens påvirkninger omfatter en række faktorer og samspillet mellem dem. Det drejer sig om:

- Menneske, fauna og flora
- Jordbund, vand, luft, klima og landskab
- Materielle goder og kulturarv

Miljøvurderingerne er foretaget på baggrund af en metodik, hvor der benyttes specifikke termer, der sikrer gennemsigtighed i de udførte miljøvurderinger.

Påvirkninger er således vurderet og kategoriseret som:

- Væsentlige
- Moderate
- Mindre
- Ingen/ubetydelige

Ved moderate påvirkninger overvejes det, om der skal indarbejdes afværgetiltag i projektet, mens der ved væsentlige påvirkninger **skal** indarbejdes afværgetiltag i projektet for at reducere påvirkningerne.



O-alternativ eller projektløsningsforslag?

I en miljøkonsekvensvurdering er O-alternativ betegnelsen for, hvordan verden vil se ud, hvis vi ikke foretager tilrettelser eller udvikling af status quo. Projektløsningsforslaget er derimod betegnelsen for det projektforslag, der vurderes samlet set at have den mest positive påvirkning af den problemstilling, som man søger at løse.

Adgangsforhold og trafik

Under arbejdet med at anlægge de nye overhalingsspor vil man opleve en ændring af de trafikale forhold. Vi har dog planlagt projektet således, at adgang og passage på alle eksisterende veje er prioriteret.

Derfor bliver de to stibroer eksempelvis udskiftet forskudt af hinanden, så der hele tiden er mulighed for at komme over banen, og rundkørslen på Hammelstrupvej vil også under arbejdet med at udvide broen have passage for alle trafikanter i hele anlægsfasen. For at sikre adgang til byggepladserne ved stibroerne vil der ske omlægning af cykel- og gangstier i de tre måneder, som udskiftning af hver stibro vil vare.

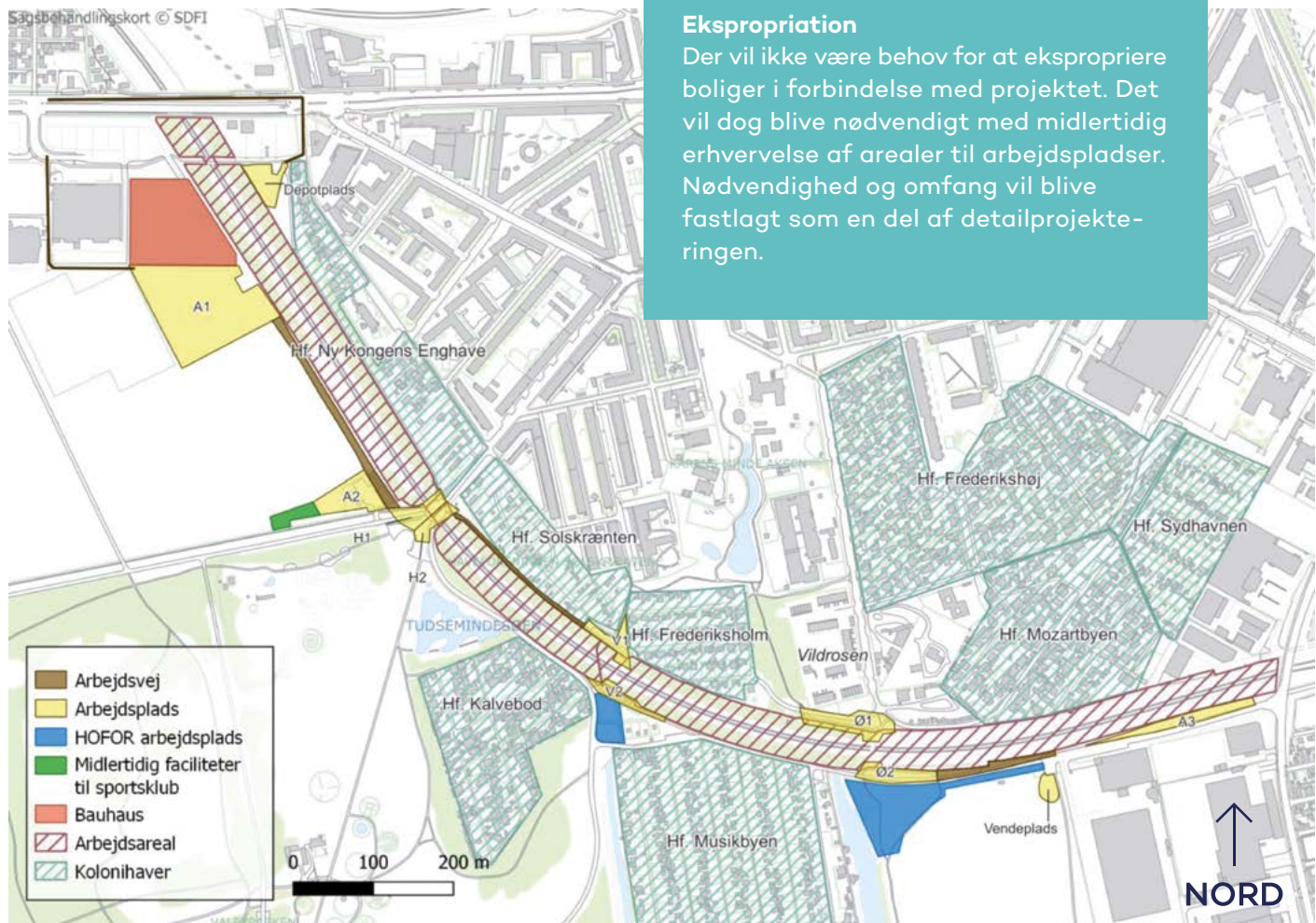
Transport af jord internt i projektområdet vil foregå med minidumpere frem til arbejdspladsen mod vest ved Bauhaus og arbejdspladsen mod øst ved Fragtvej, hvorfra jorden omlastes til lastbiler. Transport af materialer inde på projektområdet vil foregå med lastbiler, mens byggematerialer i form af bl.a. skinner og sveller vil i det omfang, det er muligt, blive transporteret på jernbanevogne.

Efter anlægsarbejdet vil der ikke være ændringer eller påvirkninger af de trafikale adgangsforhold i området.



Ekspropriation

Der vil ikke være behov for at ekspropriere boliger i forbindelse med projektet. Det vil dog blive nødvendigt med midlertidig erhvervelse af arealer til arbejdspladser. Nødvendighed og omfang vil blive fastlagt som en del af detailprojekteringen.



Støj

Arbejdet med at anlægge de nye overhalingsspor vil skabe støj. Den mest intense støj, vil være fra arbejdet med at etablere den nye støttevæg, som skal erstatte den eksisterende støjvold på banens sydside.

Støttevæggen er nødvendig for at sikre jordvolden og vil blive etableret ved at ramme og vibrere spuns ned i undergrunden. Dette arbejde vil foregå i dagtimerne i en tidsperiode på forventeligt cirka fire måneder. Støjen vil nå mellem 70 og 80 dB ved cirka 110 boliger og 125 kolonihavehuse både nord og syd for banen. Lyden vil flytte sig i takt med, at arbejdet skrider frem langs banen. Vi vil under hele forløbet holde alle beboere orienterede om dette særligt støjende arbejde. Støjskærmen, som opsættes i stedet for den eksisterende støjvold langs med HF Kalvebod og HF Musikbyen, forventes etableret efter, at støjvolden er fjernet, men inden arbejdet med at etablere støttevæggen påbegyndes, hvilket vil opretholde det hidtidige værn mod støj fra jernbaneområdet gennem anlægsperioden.

Støj om natten

For at sikre nødvendig afvikling af den almindelige togtrafik er spæringsforanstaltninger i forbindelse med anlæg af de nye skiftespor planlagt til om natten. Grænseværdien for støj om natten er 40 dB. Vi spærre sporerne ad to omgange i fem dage hver. Her vil mange boliger i området blive påvirket, men støjniveauet vil hovedsageligt ligge under 50 dB. Sund & Bælt vil informere udføreligt om disse arbejder.

Støj i driftsfasen

Driftsstøjen bliver målt som en gennemsnitsværdi over et helt år (Lden). Det betyder, at vi måler, hvor meget støj der er i gennemsnit med gennemsnitligt forekommende vejr- og trafikforhold. Ifølge støjberegningerne for togtrafikken i den kommende driftsfasen er der i referencescenariet 2024, dvs. som situationen er netop nu, ingen støjbelastede boliger i forhold til den vejledende grænseværdi på 64 dB.

Som følge af den forventede øgede togtrafik i 2032 forudses et let forhøjet støjniveau fra jernbanen. I O-alternativet 2032, dvs. hvis man ikke udbyggede jernbanen på strækningen, vil

et enkelt kolonihavehus ifølge beregningerne således blive støjbelastet.

Efter etablering af overhalingssporene vil der ske en stigning i støjen nord for banen grundet lydrefleksion fra spunsvæggen og støjskærmene syd for banen. Støjniveauet ved naboejendommene vil dog hovedsageligt ligge under den vejledende støjgrænse, bortset fra ved tre kolonihavehuse, der bliver støjbelastede. Disse tre kolonihavehuse vil blive tilbudt en facadeisolering.

Samlet set vurderes det ændrede støjbillede fra togtrafikken i driftsfasen efter etableringen af de to overhalingsspor at være af mindre karakter.

Vibrationer

Ved vurdering af vibrationspåvirkninger skelnes mellem bygningssskadelige vibrationer, der kan



Ramning af spuns: Ramning af spuns er en byggeproces, hvor stålplader (spuns) drives ned i jorden for at skabe en midlertidig eller permanent væg. Denne væg bruges til at støtte udgravninger og forhindre jord og vand i at trænge ind i byggeområdet, som i dette tilfælde er baneområdet. Processen involverer typisk brug af store maskiner, der enten banker eller vibrerer spunsene ned i jorden.

Sekantpælevæg: En sekantpælevæg er en type støttemur, der anvendes for at stabilisere udgravninger og forhindre jordskred. Væggen består af overlappende borede pæle, som skaber en sammenhængende struktur. Processen indebærer at bore huller i jorden og fylde dem med beton og armering. Sekantpælevægge bruges ofte i komplekse byggeprojekter, hvor pladsen er begrænset, og der er behov for en robust og vandtæt løsning.

medføre strukturelle skader på udsatte bygninger, og komfortvibrationer, der kan genere opholdscomforten for de mennesker, der opholder sig i bygningen. Specielt anlægsaktiviteter som ramning af spuns, boring af huller til sekantpælevæg og opbrydning af kalk kan medføre vibrationspåvirkninger.

Bygningsskadelige vibrationer

Baseret på erfaring fra lignende anlægsprojekter er det vurderingen, at boring af huller til sekantpælevæg (se boks) og opbrydning af kalk ikke vil kunne give bygningsskadelige vibrationer ved nærliggende bygninger. Ramning af spuns vil derimod kunne give bygningsskadelige vibrationer på fem kolonihavehuse i HF Kalvebod og syv kolonihavehuse i HF Musikbyen. Risikoen for vibrationskader på disse i alt tolv kolonihavehuse vurderes at være en væsentlig påvirkning,

og derfor holder vi særligt øje med disse bygningers sårbarhed overfor vibrationer bl.a. med fotoregistrering og kontinuerlig vibrationsovervågning under ramning af spuns.

Komfortvibrationer

Ramning af spuns vil også kunne give komfortvibrationer nord for banen i en del af kolonihavehusene i HF Solskrænten, HF Frederiksholm, Havebyen Mozart og de sydligste rækkehuse i AB/EF Vildrosen samt syd for banen i en del af kolonihavehusene i HF Kalvebod og HF Musikbyen. Selv om spunsning vil påvirke en del bygninger/kolonihavehuse med komfortvibrationer, vurderes påvirkningen at være mindre, da spunsningen foregår på hverdage indenfor tidsrummet kl. 8–17 og foregår i en midlertidig periode med en varighed på få uger ud for hver enkelt ejendom.

Rekreative interesser

I anlægsfasen

Det vurderes, at alle rekreative interesser kan bibeholdes i anlægsperioden. For at gøre plads til en byggeplads ved Hammelstrupbroen er det nødvendigt midlertidigt at flytte et klubhus tilhørende Australian Footballklub. Desuden vil nogle boldbaner i Valby Idrætspark blive inddraget til byggeplads. I de perioder, hvor der udføres fx. ramning af spuns, vil støj fra anlægsarbejdet kunne høres i området, men vil ikke forhindre at sportslige aktiviteter kan gennemføres.

Ved udskiftningen af stibroen ved HF Frederiksholm vil en legeplads blive midlertidigt nedlagt og arealet inddraget til arbejdsplads. Samtidigt vil stierne omkring blive inddraget til arbejdsveje. Legepladsen bliver genetableret, når den nye stibro er anlagt. Passagemulighederne over jernbanen ændres i anlægsperioden, da stibroerne vil være

lukkede på skift tre måneder hver. Det indebærer omveje for cyklister og gående i disse perioder.

Samlet set vurderes påvirkningerne af rekreative interesser at være mindre til moderate, da adgang til de forskellige faciliteter og områder opretholdes.

I driftsfasen

Jernbanens fysiske omfang ændres ikke, så der er ingen ændringer i adgangsforhold eller brug af rekreative områder i driftsfasen. Støjniveauet vil stige nord for banen, og tre kolonihavehuse vil blive påvirket over den vejledende støjgrænse. Der vil ikke være ændringer i støjniveauet syd for banen. Påvirkningen af rekreative interesser i Valbyparken, på Sydhavnstippen og haveforeningerne i driftsfasen vurderes derfor som ubetydelig.

Natura 2000

I anlægsfasen

Projektet vil ikke påvirke Natura 2000-områdets arealer, men støj fra projektet kan potentielt påvirke fugle i området. Kalveboderne bruges som raste- og fourageringsområde for flere fugle, som Natura 2000-området søger at beskytte. På Kalvebod Fælled er der udpeget yngleområder for blandt andet rørhøg og rørdrum. Det nærmeste yngleområde ligger ca. tre km fra projektområdet. I anlægsfasen kan støj fra ramning af spuns og boring af sekantpæle i en midlertidig periode nå op til 65 dB i Kalveboderne, hvilket ikke vurderes at medføre væsentlige påvirkninger på rastende fugle. Rørhøgens yngleområde ved Amagermotorvejen er det nærmest beliggende yngleområde. Yngleområdet vurderes ikke at blive påvirket af støj fra projektets anlægsfase. Derudover vurderes området i forvejen at være påvirket af høj baggrundsstøj, og fuglene i yngleområdet vurderes derfor at have tilpasset sig dette.



Læs den samlede miljøkonsekvensrapport på vores hjemmeside.

I driftsfasen

I projektets driftsfasen vil støjniveauet ikke medføre væsentlige påvirkninger på fugle, der raster i Kalveboderne eller yngler i Kalvebod Fælled, da støjniveauet ifølge støjberegningerne vil falde til under 50 dB inden for en kort afstand til banen.

Samlet set vurderes projektet ikke at have væsentlig påvirkning på Natura 2000-områdets integritet eller bevaringsstatus for fuglearter.



Bilag IV arter

Der er tidligere observeret grønbroget tudse i området ved Tudsemindevej, men vandhullerne, som tudserne hidtil har benyttet, er nu udtørrede eller tilgroede. De feltundersøgelser, der er lavet i forbindelse med nærværende miljøkonsekvensrapport for projektet, viser ingen forekomst af grønbroget tudse, og området er generelt uegnet som levested for arten. Derfor er det vurderingen, at projektet ikke vil påvirke grønbroget tudse.

For flagermus blev der i forbindelse med miljøkonsekvensundersøgelserne i 2024 registreret ét træ ved arbejdspladsen ved Hammelstrupvej, som potentielt er egnet yngle- og rastested.

Træet vil ikke blive fældet i forbindelse med anlægsarbejdet. Beplantningen langs banen fungerer som ledelinje og fourageringsområde for flagermus. Beplantningen på nordsiden af banen bevares, og derfor vurderes det, at området langs banen fortsat kan fungere som ledelinje og fourageringsområde. Anlægsarbejdet kan potentielt påvirke flagermus med lys, men denne påvirkning vurderes som ubetydelig. Derfor er det vurderingen, at der ikke er behov for afværgeforanstaltninger for flagermus.

Plante- og dyreliv

Der etableres en vendeplads på den nordligste del af Sydhavnstippen i anlægsperioden. Vendepladsen vil inddrage ca. 700 m² af det beskyttede overdrev på Sydhavnstippen, hvilket udgør ca. 0,2 % af det samlede område. Området vurderes ikke at have specielle naturinteresser eller egnede levesteder for sårbare arter. Naturtilstanden er moderat med mange invasive arter. Det vurderes derfor, at påvirkningen er af mindre karakter, og at den nuværende natur relativt nemt vil kunne reetableres.

Isfuglen er observeret i Enghave Kanal, især i den nordlige ende, hvor den potentielt yngler. Anlægsarbejdet vil ikke berøre kanalen direkte, men støj fra ramning af spuns kan nå op til 70 dB, hvilket kan påvirke isfuglen i yngleperioden i april–juli. Det mest støjende anlægsarbejde vil maksimalt påvirke ynglestederne i Enghave Kanal i én ynglesæson, hvorfor isfugl fortsat vil kunne yngle ved Enghave Kanal efter anlægsarbejdet er afsluttet. Påvirkningen af isfugl vurderes på den baggrund at være af mindre betydning.

Der er registreret kæmpe-bjørneklo og japan-pileurt inden for arbejdsområdet, som vi i videst muligt omfang skal sørge for ikke spreder sig.

Forurennet jord

Der skal bortgraves og håndteres ca. 46.000 m³ jord fra støjvold, skrånninger og grøfter. Ca. 90 % svarende til at 41.000 m³ af jorden forventes at være lettere forurennet.

Det er ikke muligt at tage prøver af jorden, inden den køres bort. Al overskudsjord køres derfor bort som uklassificeret jord til en godkendt jordmodtager. Undervejs skal jorden omlastes fra minidumpere til lastbil, hvilket der indhentes særskilt tilladelse til under miljøbeskyttelsesloven.



Overfladevand

Både under anlæg og i drift skal der afledes vand fra projektområdet – enten til kloak eller til renseanlæg. En del af drænvandet ledes til hhv. Gåsebækrenden og Enghave Kanal (også kaldet Lorterenden), mens resten ledes til Renseanlæg Damhusåen.

Fra arbejds- og byggepladser samt anlægsveje vil der ikke være aktiv opsamling af vand fra områderne, og derfor vil den mængde regnvand, som siver ned eller løber af til tilstødende arealer, være den samme i anlægsfasen, som hvis der ikke var et anlægsprojekt.

Af hensyn til togdriften skal banelegemet holdes tørt, og derfor vil opsamling af regnvand i grøfter og bortpumpning blive opretholdt i anlægsperioden. Projektområdet ligger under grundvandspejlet, og derfor drænes grundvand væk ved

permanent grundvandssænkning, der øges midlertidigt under anlægsfasen i en periode på fem måneder.

Det vurderes samlet set, at projektet både i anlægsfasen og driftsfasen ikke vil medføre en forringelse af den kemiske eller den samlede økologiske tilstand i det afledte vand. Vandmængden vil være uændret, da det samlede areal ikke udvides.



Støv

Afgravning og håndtering af jord samt nedrivningen af de eksisterende stibroer af beton kan i tørre perioder af anlægsfasen medføre støv dannelse. Anlægsarbejdet holdes indenfor rammerne af Københavns Kommunes forskrift for bygge- og anlægsarbejder. Heri fremgår det blandt andet, at valg af maskiner, arbejdsmetoder og indretning af arbejdspladser skal ske, så omgivelserne generes mindst muligt af støv, f.eks. ved at afdække og vande i tørre perioder.



Klima



Jernbanen er en klimavenlig transportform for både mennesker og gods over store afstande. Projektet har til formål at forbedre togtrafikken, hvorfor projektet i driftsfasen vurderes at have en positiv påvirkning på klimaet og bidrage positivt til opnåelse af Københavns Kommunes miljømålsætning om klimaneutralitet.

Ud fra det forventede materialeforbrug samt transport og udførsel, er emissionen af CO₂ for anlægsprojektet beregnet for den samlede anlægsfase til 11.450 ton CO₂e svarende til emissionen fra 2.860 parcelhuse på et år.

Generelt søges CO₂-udledning minimeret både i anlægs- og i driftsfasen. Sund & Bælt arbejder kontinuerligt med at nedbringe klimaftrykket fra anlægsarbejdet via krav i udbud og kontrakter.

Kulturarv



I anlægsfasen er der lav sandsynlighed for at træffe på fortidsminder, da området består af påfyldt materiale. Københavns Museum vil have mulighed for at være til stede ved udgravninger for at lokalisere eventuelle kulturhistoriske spor. Samlet set vurderes påvirkningen på kulturarv, arkæologiske interesser og kulturmiljø at være ubetydelig.



Fredning



En del af projektets anlægsområde ligger inden for det fredede område Valbyparken, som blev fredet i 1966 for at sikre offentlig adgang til rekreative aktiviteter.

Der etableres to arbejdspladser inden for det fredede område ved broen for Hammelstrupvej. Arbejdspladserne vil være midlertidige og skiftevis aktive, så adgang til Valbyparken opretholdes i hele anlægsperioden. Anlægsarbejdet ved parkens indkørsel vil vare ca. syv måneder og vil ikke optage rekreative områder.

Adgangen til Valbyparken vil således ikke blive begrænset under anlægsarbejdet, og projektet vurderes derfor ikke at være i strid med fredningens formål. Derudover vil projektet ikke påvirke det fredede område i driftsfasen.

Kumulative forhold

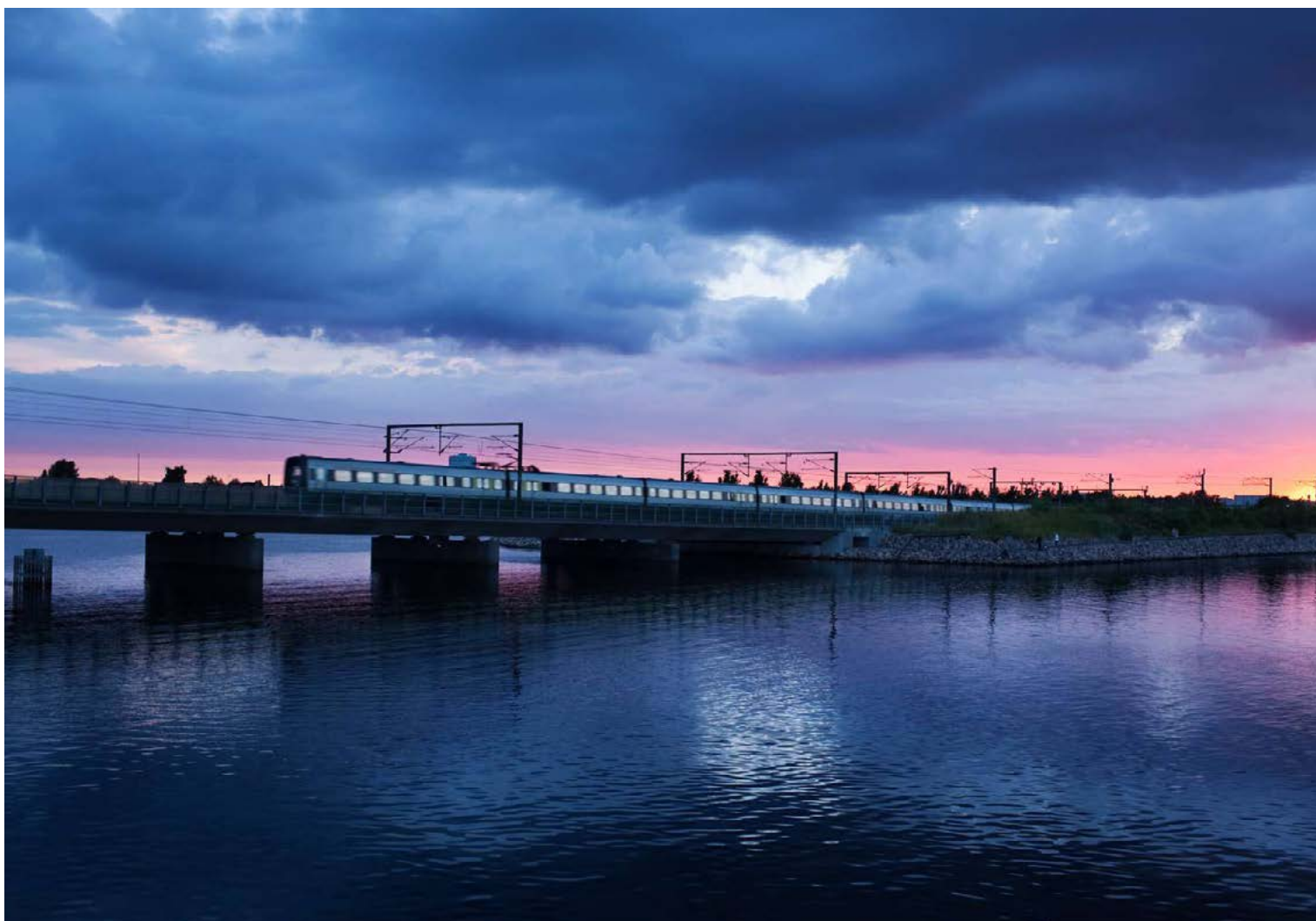
I miljøvurderingen indgår kumulative effekter, som kan opstå, når flere projekter udføres i eller påvirker samme område.

HOFOR er i gang med at etablere en skybrudstunnel gennem og under området med retning mod Enghave Kanal. De har oprettet arbejds- og byggepladser i området, hvor også projektet med overhalingsspor vil etablere sig. Sund & Bælt er i tæt dialog med HOFOR om tidsplaner i forhold til særligt støjende arbejde, transport og øvrigt anvendelse af arealer. På den baggrund forventer vi, at projekterne ikke støjer samtidigt. Således vil de særligt støjende arbejder for skybrudstunnelen

hovedsageligt være udført, inden de særligt støjende arbejder ved overhalingssporene påbegyndes.

Trafikalt vil der opleves forøget transport ud og ind af området – særligt ved Fragtvej, hvor begge projekter vil have adgang til deres respektive byggepladser. I den forbindelse skal trafiksikkerheden sikres for bløde trafikanter ved hjælp af tydelig skiltning og afmærkning.

Der er ikke på nuværende tidspunkt kendskab til, at der kan være kumulative virkninger i forhold til andre projekter i området.



Hvad sker der lige nu?

Høring

Miljøkonsekvensvurderingen er i offentlig høring i perioden 25. oktober – 20. december 2024. I denne periode har borgere, trafikanter, myndigheder, virksomheder og interesseorganisationer ligesom i idéfasen mulighed for at bidrage med forslag og synspunkter, der kan indgå i det videre arbejde med projektet.

Du kender lokalområdet og kan måske bidrage med viden eller indsigt til behandlingen af miljøkonsekvensvurderingen i et høringssvar.



Vi inviterer til borgermøde i forbindelse med høringsfasen for miljøkonsekvensrapporten.

Onsdag den 27. november 2024.

Kl. 17–19

**Scandic Hotel Sluseholmen
Molestien 11, 2450 København SV**

Et høringssvar kan for eksempel handle om:

- Særlige forhold, som vi skal være opmærksomme på.
- Hvordan man kan begrænse eventuelle gener fra projektet.
- Andet, som du mener, er relevant for vores behandling af miljøkonsekvensvurderingen.

Eventuelle bemærkninger til rapporten bedes indsendt senest den 20. december 2024 til vvm@trafikstyrelsen.dk
cc: ntei@trafikstyrelsen.dk
med henvisning til journalnummer 2024-180924

Høringsperioden er fra den 25. oktober 2024 til og med den 20. december 2024.





Hvad sker der efter høringsfasen?

Administrativ tilladelse

Gennemførelse af projektet forudsætter tilladelse fra Trafikstyrelsen.

Når høringen over miljøkonsekvensrapporten er afsluttet, gennemgår Trafikstyrelsen høringssvarene og træffer afgørelse om, hvorvidt projektet kan tillades. Styrelsens afgørelse træffes på grundlag af blandt andet miljøkonsekvensrapporten og eventuelle supplerende oplysninger og resultatet af de høringer, der er foretaget. I tilladelsen kan Trafikstyrelsen stille vilkår til projektet på baggrund af de indkomne høringssvar.

Hvis projektet tillades som beskrevet i miljøkonsekvensrapporten, følger ca. 1–1½ år med detailprojektering, besigtigelse mv. efterfulgt af ca. 2,5 års anlægsarbejde.



Læs mere og følg med online

På sundogbaelt.dk/ovk kan du læse mere om projektet og miljøkonsekvensvurderingen.



Idéfase



Miljøkonsekvensvurdering



Høring



Myndighedsbehandling



Detail-
projektering

Ekspropriation

Anlæg

Overhalingsspor

Sund ≅ Bælt

Sund ≅ Bælt

Sund & Bælt løfter samfundets største trafikale anlægsinvesteringer og binder Danmark bedre sammen nationalt og internationalt. Til gavn for borgerne, erhvervslivet og forsyningsikkerheden. Som statsejet aktieselskab arbejder vi altid langsigtet og helhedsorienteret.

Find mere information på
sundogbaelt.dk

Sund & Bælt Holding A/S
Vester Søgade 10
1601 København V

Telefon 3393 5200
info@sbfdk
sundogbaelt.dk