

Carsten Niebuhrs Gade 43
1577 København V
Telefon +45 7221 8800
info@trafikstyrelsen.dk
www.trafikstyrelsen.dk

Høringsnotat
Dato: 26-02-2025
Sagsnr.: 2024-180924
Sagsbehandler: NTEI

Høringsnotat for overhalingsspor ved Kalvebod

Gennemgang af processen

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. Trafikstyrelsen modtog den 19. marts 2024 anmodning om afgrænsningsudtalelse af Sund & Bælt for projektet vedrørende etablering af overhalingsspor ved Kalvebod. Den 5. april 2024 blev afgrænsningsnotatet sendt i myndighedshøring og på baggrund af endt høring vedrørende afgrænsningsnotatet afgav Trafikstyrelsen en afgrænsningsudtalelse den 6. maj 2024. Sund & Bælt har den 16. september 2024 fremsendt udkast til miljøkonsekvensrapporten for projektet og styrelsen sendte den endelige miljøkonsekvensrapport i høring. Høringsperioden forløb fra den 25. oktober 2024 til den 20. december 2024. Efterfølgende har bygherre fået oversendt de indkomne høringssvar til kommentering og styrelsen har derefter udarbejdet en afgørelse samt dette høringsnotat vedlagt til afgørelsen.

Retsgrundlag

Trafikstyrelsen er myndighed for etablering, udvidelse eller ændring af statslige jernbaneanlæg og dertil knyttede projekter, jf. § 38 a i jernbaneloven¹. Afgørelse om at projektet kræver tilladelse, er truffet i henhold til § 38 a i jernbaneloven. Afgørelsen om, at der ikke skal udarbejdes Natura 2000-konsekvensvurdering af projektet er truffet jf. § 4 i VVM-bekendtgørelse om statslige vej- og jernbaneprojekter². Projektet er blevet anmeldt af Sund & Bælt, som med bekendtgørelsen om delegation af kompetencen i kapitel 6 a i jernbaneloven, er bemyndiget til at udøve de beføjelser, som Banedanmark er tillagt efter kapitel 6 a i jernbaneloven³.

¹

² BEK nr. 469 af 08/05/2024 om overvågning, samordnet procedure og offentliggørelse ved vurdering af virkning på miljøet (VVM) samt om administration af internationale naturbeskyttelsesområder og beskyttelse af visse arter for så vidt angår statslige vej- og jernbaneprojekter.

³ BEK nr. 427 af 21/04/2023 om delegation af kompetencen i kapitel 6a i jernbaneloven til Sund & Bælt Holding A/S



Behandling af indkomne hørings svar

Energinet bemærker, at Eltransmissionens 400 kV jordkabelanlægget HK4008 Avedøreværket H. C. Ørstedværket er beliggende inden for projektområdet. Derfor anmoder Eltransmission om at blive involveret i begyndelsen af den kommende planlægning, således Eltransmission kan vurdere om projektet medfører, at det eksisterende 400 kV jordkabel skal omlægges eller ej.

Sund og Bælt bemærker, at kabelanlægget er med i projektet ved indhentede LER-oplysninger. Der er ikke angivet en kote, så det kan ikke vurderes om kabelanlægget ligger i vejen. Som Energinet foreslår, bør dette koordineres i begyndelsen af den kommende planlægnings- og projekteringsfase.

Trafikstyrelsen tager bygherres svar til efterretning.

Kystdirektoratet bemærker, at området er udpeget som et af ti danske risikoområder, hvor der er potentiel væsentlig risiko for oversvømmelser. Det fremgår umiddelbart ikke af MKR, om der er afværgeforanstaltninger ift. hav. Bygherre nævner, at der planlægges for en ydre sikring af KBH på sigt. Umiddelbart fremgår det ikke, hvordan oversvømmelse fra hav håndteres i driftsfasen i mellemtiden. Det fremgår dog, at pumper bl.a. håndterer kraftig regn. Kystdirektoratet ønsker oplyst, om det også er en form for afværgeforanstaltning ift. oversvømmelse fra hav.

Sund og Bælt bemærker, at den nuværende jordvold består af overskudjord, der er skubbet op og lagt på skråningen i forbindelse med etablering af banen. Den vurderes ikke at have stor effekt som barriere ved en fremtidig stormflodshændelse. Ved at erstatte den nuværende jordvold med en spuns vil der være en barriere mod risikoen for oversvømmelse af Øresundsbanen via Kalvebod. Spunsen der etableres, vil dog ikke sikre anlægget mod en "fysisk maksimal hændelse". Det fremtidige afvandingsanlæg bliver dimensioneret så det kan håndtere en 5-årshændelse.

Trafikstyrelsen tager bygherres svar til efterretning.

Styrelsen for Grøn Arealplanlægning og Vandmiljø, Affald & Data bemærker, at det bør beskrives, hvilke affaldstyper der frembringes ved etablering af arbejdsarealer på banens areal, samt hvordan affaldet forventes håndteret. Dette bør beskrives yderligere, medmindre Transportministeriet er af den opfattelse, at der ikke bliver genereret affald under hele processen. Det fremgår af miljøkonsekvensrapporten, at bygherre har igangsat boringer langs banestrækningen for at afklare forureningsmæssige forhold, men at der endnu ikke foreligger resultater fra denne undersøgelse. Det bør beskrives, hvordan evt. fund af forurening i forbindelse med denne undersøgelse håndteres.



Styrelsen for Grøn Arealplanlægning og Vandmiljø, Arter og Naturbeskyttelse bemærker, at det fremgår af fremsendte materiale, at overdrevet på Sydhavnstippen ikke vurderes at have specielle naturinteresser eller egnede levesteder for sårbare arter. Begrundelsen for dette bør uddybes. Der bør desuden foretages en vurdering af hvordan kørslen i området kan påvirke overdrevet mhp. at klarlægge hvorvidt projektet kan medføre tilstandsændringer af områder beskyttet af naturbeskyttelseslovens § 3. Det fremgår ikke tydeligt af fremsendte materiale, hvorvidt området for anlægsarbejdet (eks. beplantningen omkring den eksisterende togbane, el. overdrevet) kan fungere som levested/migrationsområde/rasteområde for fredede arter af padder, ift. hensynet til individbeskyttelsen under anlægsarbejdet. Det påpeges, at hvis drab af individer ikke kan undgås skal der søges dispensation fra artsfredningsbekendtgørelsens § 14 hos Styrelsen for Grøn Arealomlægning og Vandmiljø.

SGAV gør opmærksom på, at tilladelse til etablering af overhalingsspor på jernbanestrækningen Kalvebod-Ny Ellebjerg skal være i overensstemmelse med vandplanlægningen for berørte målsatte vandforekomster. Da projektets påvirkninger ikke er tilstrækkeligt belyst, kan styrelsen på det foreliggende grundlag ikke sikkert vurdere, om tilladelse til etablering af overhalingssporet er i overensstemmelse med § 8 i bekendtgørelse nr. 797 af 13. juni 2023 om indsatsprogrammer for vandområdedistrikter, herunder om tilladelse til projektet kan indebære risiko for tilstandsforringelse og være til hindring for målopfyldelse for berørte vandforekomster. SGAV gør opmærksom på, at en øget oppumpning og udledning af grundvand vil medføre en øget udledning af kvælstof (N), som forekommer i grundvand. MKR mangler en redegørelse for dette og en vurdering af om dette vil kunne påvirke det berørte kystvandområde, nr. 6 Nordlige Øresund. Det vurderes i rapporten, at den nuværende påvirkning ikke påvirker tilstanden i grundvandsforekomsten og at det ændrede projekt derfor heller ikke vil gøre det. Tilstanden er ukendt i forhold til klorid, så det kan ikke med sikkerhed konkluderes, at den nuværende påvirkning ikke hindrer målopfyldelse. SGAV vurderer dog, at projektet ikke vil medføre en forringelse, da indvindingsmængden nedsættes og at der etableres en spuns, som må forventes at mindske sænkningstragtens udbredelse.

Sund og Bælt bemærker, at der er tale om almindeligt bygge- og anlægsaffald, hvor de væsentligste mængder vil være stål og beton fra de eksisterende stibroer, der bortskaffes til genanvendelse. Affald vurderes ikke at kunne medføre en væsentlig påvirkning af miljøet og forurenede jord håndteres og bortskaffes til godkendt modtager. Det er i miljøkonsekvensvurderingen antaget, at al jorden er forurenede, og at det håndteres derefter. Resultaterne af denne undersøgelse vil indgå i den videre detailprojektering og plan for håndtering af jorden.

Der planlægges at anlægge en midlertidig arbejdsplads på et område, som er beskyttet af naturbeskyttelseslovens § 3. Det fremgår af miljøkonsekvensrapportens s. 112, at der skal



indhentes en dispensation til dette, hvilket under normale omstændigheder ville være korrekt. Det er imidlertid tilsynsmyndigheden i Københavns Kommunes vurdering, at området er omfattet af en undtagelsesbestemmelse iht. naturtypebekendtgørelsens (Bek 695/2023) § 1, hvilket betyder, at området kun er beskyttet mod landbrug. Projektet kræver derfor ikke dispensation fra naturbeskyttelseslovens § 3.

Der søges dispensation fra artsfredningsbekendtgørelsens § 14 hos Styrelsen for Grøn Arealomlægning og Vandmiljø. Dette gøres for at håndtere den bestand af skrubtudser, der er i området, hvor enkeltindivider ved uheld kan blive påkørt under arbejdet på området. Skrubtudser er beskyttet gennem artsfredningsbekendtgørelsen, men er ikke på habitatdirektivets bilag IV. Den forøgede grundvandssænkning vil ske i perioden fra april til oktober, hvor vandet fra P1 afledes til Damhusåens Renseanlæg og ikke via afvandingsystem med udledning til Kalveboerne. Den ekstra afledte vandmængde vil ikke medføre overskridelse af den tilladte vandmængde iht. tilladelsen.

Vandet fra P2 udledes til Enghaverenden iht. gældende tilladelse fra 1993 (Miljøkontrollen), og den ekstra afledte vandmængde kan indeholdes i den tilladte vandmængde iht. Tilladelsen. For at beregne den udledte mængde kvælstof er der taget udgangspunkt i den samlede mængde vand, som blev afledt via P1 og P2 i 2023, som var på 601.150 m³. Heraf udgjorde udledningen via P2 ca. 13%, og det antages derfor, at udledningen fra den midlertidige ekstra grundvandssænkning vil udgøre 13% af de 12.000 m³, dvs. 1.547 m³. I den gældende udledningstilladelse er der angivet en kvælstofkoncentration (NH₄) i drænvandet på 2,2-7,5 mg/l. Den midlertidige ekstra grundvandssikring medfører en ekstra udledning på 3,4-12 kg N over en periode på 5 måneder. Sættes dette i forhold til målbelastningen for vandområdet iht. høringsudkast til genbesøg af vandområdeplanerne 2021-2027 (1.149,1 ton N/år), vil udledningen udgøre maksimalt 0,0003 %. Udledningen vil ikke være målbar. Det vurderes at ekstraudledningen ikke vil medføre en forringelse af tilstanden eller hindre målopfyldelsen for kystvandområdet.

Trafikstyrelsen vurderer, at følgende høringssvar vedrørende dispensation fra artsfredningsbekendtgørelsens § 14 giver anledning til at sætte vilkår om, at der skal søges en dispensation hos Styrelsen for Grøn Arealomlægning og Vandmiljø, såfremt der vil ske drab af padder. Ligeledes tager styrelsen bygherres svar til efterretning.

Københavns Kommune bemærker, at det er Københavns Kommunes vurdering, at projektet ikke kræver dispensation fra naturtypelovens § 3.

Det fremgår af MKR, at der planlægges etablering af en arbejdsplads delvist inden for det areal, som er omfattet af fredningen af Valbyparken. Det konkluderes, at dette kræver dispensation fra fredningen, men ikke forventes at påvirke adgangsforholdene til parken væsentligt.



Det er imidlertid uklart, hvor meget og hvilket areal, der til en hver tid vil være afspærret, og dermed hvordan adgangsforholdene bliver påvirket.

Søen i Valbyparken er beskyttet af naturbeskyttelseslovens § 3, hvilket indebærer forbud mod at foretage tilstandsændringer. En eventuel ændring af vandtilførslen vil umiddelbart være omfattet af dette forbud.

Arbejdstiderne for hverdage er angivet som kl. 07.00 – 19.00. Dette skal ændres til kl. 07.00 – 18.00. For ramning er tiderne angivet til udførelse i tidsrummet kl. 07.00 – 17.00. Dette skal ændres til kl. 08.00 – 17.00. Aftenperioden er angivet som kl. 19.00 – 22.00. Dette skal ændres til kl. 18.00 – 22.00.

Søen i Valbyparken blev i sin tid oprettet på initiativ fra Sund & Bælt, der ønskede at få en rekreativ nyttiggørelse af drænvandet i banetracéet ved at skabe en ny sø, der fik alt sit vand herfra. Søen blev udgravet i Valbyparken nær ved banen, og vand fra en delstrækning af banetracéet er siden blevet ledt igennem søen før det løber videre i rørlagt vandløb. Det er derfor afgørende for søen, at denne vandtilførsel opretholdes mht. både vandflow og vandkvalitet i såvel anlægs- som driftsfasen. Imidlertid behandler/vurderer miljøkonsekvensrapporten ikke miljøpåvirkningen på søen og vandtilførslen, ligesom det ikke fremgår, hvis det vurderes, at der ikke er nogen påvirkning. Det kunne f.eks. være i form af ændret vandkvalitet eller mulighed for vandtilførsel, eller hvis byggeplads/anlægsarbejder medfører afskæring af vandringsmønstre for de padder, der yngler i søen. Det er en vigtig mangel ved rapporten.

Sund og Bælt bemærker, at Københavns Kommunes vurdering vedrørende naturbeskyttelse tages til efterretning. Sund & Bælt afklarer behovet for dispensation fra fredningen med fredningstilsynet i Københavns Kommune, som beskrevet i kommunens høringssvar. Der ændres ikke på afvandingen til søen.

Trafikstyrelsen vurderer, at projektet skal overholde Københavns Kommunes nyeste retningslinjer for bygge- og anlægsstøj og evt. søge dispensation i det omfang, det er nødvendigt. Styrelsen tager bygherres svar til efterretning.

Danmarks Naturfredningsforening bemærker, at der bør foretages en begrønning af spuns-væggen og ske en egentlig jorddækning af væggen på det nederste stykke af hensyn til insekt-, fugle- og dyreliv. Efter DN's opfattelse må det være et vilkår for at give tilladelsen til den midlertidige inddragelse af det beskyttede overdrevsareal, at der ikke genudlægges muld eller på anden måde tilføres næringsholdigt jord hverken under etablering af arbejdsplads eller ved reetablering af det pågældende arbejdsareal. Efter DN's opfattelse mangler vurderingen af påvirkningen på isfugl en evidensbaseret begrundelse. Miljøkonsekvensvurderingen bør justeres i forhold til ovenstående kommentar. Videre bør den mest støjende del af anlægsarbejdet tilrettelægges, så den ikke foregår i perioden fra april til september. Ligeledes opfordres der til,



at der foretages en mere dækkende registrering af flagermus i området som differentierer mellem nord- og sydsiden af jernbanetraceet. Afslutningsvis bemærkes det, at det bortledte vand kan hidføre fra den kraftige forurenende jord der afgraves og deponeres i de mindre mellemdepoter. Under anlægsperioden kan der forventes en merforurening, specielt i perioder med kraftig regn, som kan medføre en forringelse af den kemiske- og samlede økologiske tilstand i Kalveboderne. Derfor bør der formuleres nye krav til udledningen til Enghave Kanal om maksimale koncentrationer af tungmetaller og andre miljøfremmede stoffer, samt krav til maksimale stofmængder.

Sund og Bælt bemærker, at spunsvæggen etableres nede i banegraven, hvor der ikke færdes mennesker, bortset fra passagererne i de forbi passerende tog. Der etableres derfor ikke begrønning. Spunsvæggen etableres for at minimere arealindgrebet. Som beskrevet i miljøkonsekvensrapporten ved reetablering af arbejdsarealet bør det undgås, at der genudlægges muld på arealerne.

Da projektet starter i april, forventes det ikke, at isfuglen etablerer en rede. Isfugl starter tidligst med yngleadfærd i slutningen af marts, men normalt sker det i april. Isfugl benytter sig dog ofte af ældre reder, som de så genanvender⁴. Reden kan derfor tages i brug året efter. Da isfugle er stedfaste og har en høj reproduktionsrate er det sandsynligt, at det er en fugl, der enten har ynglet i skrænten eller en der er klækket der, som genbruger rederøret. Det kan dog godt være en fremmed isfugl, som benytter området. Anlægssæsonen er planlagt fra april til november for at minimere risikoen for forhindringer, forsinkelser, forøgede omkostninger, ringere kvalitet af arbejdet m.m. grundet ekstreme vejrforhold.

Flagermus vurderes ikke at blive påvirket af projektet. Der er registreret et potentielt yngle- og rastested for flagermus, som ikke skal fældes. Det antages, at arterne dværgflagermus, trolldflagermus, pipistrelflagermus, vandflagermus, sydflagermus, brunflagermus, skimmelflagermus og brun langøre forekommer i omgivelserne til projektet. Der er ikke behov for yderligere undersøgelser for at vurdere på et oplyst grundlag. Med hensyn til flagermus påtænkes der kun i forbindelse med sporarbejde at være anlægsarbejder om aftenen i 2 x 5 døgn.

Der vil derfor kun være arbejdslys i sammenlagt 10 dage. Området vurderes i forvejen at være lyspåvirket, bl.a. af vejbelysning. Arbejdsbelysning vendes væk fra Hammelstrupvej og kan om nødvendigt begrænses i lysstyrke. I sommermånederne vil det være et mindre problem, da der vil være brug for mindre belysning om natten pga. senere solnedgang.

Afslutningsvis bemærkes det, at det er Københavns Kommune, som er myndighed for meddelelse af permanente udlednings- og tilslutningstilladelse, som har vurderet, at det ikke er nødvendigt at stille udlederkrav.

⁴ https://ecos.au.dk/fileadmin/ecos/Fagdatacentre/Biodiversitet/TAA167Isfugl_v2.pdf



Trafikstyrelsen vurderer, at høringsvaret giver anledning til ændringer i afgørelsen og der derfor stilles vilkår om, at der ikke genudlægges muld på beskyttede overdrevarsareal ved retablering af arbejdsarealet. Ligeledes tager styrelsen bygherres svar om, at spunsvæggen ned til kørebanen ikke vil blive begrønnet, da der ikke skal være incitament til dyreliv, ved og på kørebanen, til efterretning.

HF Bergmannshave bemærker, hvorvidt vurderingen vedrørende bygningskadelige vibrationer på baggrund af rapportens henvisning fra lignende anlægsprojekter er rigtige. Samt hvordan sikkerheden for kolonihavnehusende kan garanteres med hensyn til vibrationskader og komfortvibrationer. Afslutningsvis er det en bekymring, at man ikke er interesseret i at passe på området, naturen og dyrelivet, når først projektet er blevet godkendt.

Sund og Bælt bemærker, at erfaringerne dækker over mange målinger af vibrationspåvirkningen på bygninger, som følge af lignende spunsarbejder. Disse erfaringer dækker også over spunsarbejder under forskellige jordbundsforhold og med forskelle i nærliggende bygningers egenskaber.

Der stilles krav til udførelse af test af spunsningen inden igangsættelse af det planlagte spunsarbejde, hvor man vil registrere vibrationspåvirkningen og holde øje med sætninger på bygningerne. Under spunsarbejdet minimeres risikoen for sætninger og bygningskader ved monitoring af både sætninger i jorden og vibrationer. Monitoring af sætninger udføres typisk i jorden på flere kritiske steder, mens monitorering af bygningskadelige vibrationer udføres på bygningens fundament. Dette er netop med henblik på at sikre, at det planlagte spunsarbejde er forsvarligt at udføre ved bygninger med de aktuelle jordbundsforhold og overholder de gældende krav. Monitoringsudstyret har indbyggede alarmer, som sendes direkte til de relevante personer, så de kan blive informeret og omgående stoppe arbejdet.

Til monitoring af bygningskadelige vibrationer er der udpeget bygninger, der ligger inden for de kritiske minimumsafstande for vibrationer, dvs. som er omfattet af risikoen for påvirkninger over den tilladte grænseværdi for bygningskadelige vibrationer. Den største påvirkning forventes for de bygninger, der ligger tættest på og alarmen vil altid slå ud først på de bygninger, der ligger tættest på. Vibrationer fra spunsarbejdet udbreder sig gennem jorden og afhænger stærkt af jorden mellem spunsen og bygningerne.

Ifølge ing.dk er der tale om en nedrivning af gasbeholderen ved brug af sprængstof, hvilket ikke kan sammenlignes med vibrationspåvirkningen fra etablering af spuns.

Vibrationer er strukturbåren og ikke luftbåren, som det er tilfældet for støj. Vibrationer forplanter sig fra f.eks. et anlægsarbejde igennem jorden og konstruktioner til gulve og vægge. Komfort vurderes ud fra et område og anvendelse og ikke ud fra en bygningstype. For bygninger langs projektet gælder grænseværdier for boliger i blandet bolig/erhvervsområde.



Etablering af spuns udføres i den af kommunen fastsatte daglige tidsperiode for særligt støjende arbejder. Københavns Kommune har ikke fastsat en støjgrænse for ramning. Projektets støjpåvirkning ved de enkelte ejendomme vil aftage efterhånden som ramningen flyttes langs banestrækningen. Grænseværdierne for bygningskadelige vibrationer skal overholdes uanset årstiderne. Anlægssæsonen er planlagt fra april til november for at minimere risikoen for forhindringer, forsinkelser, forøgede omkostninger, ringere kvalitet af arbejdet m.m. grundet ekstreme vejrforhold. Af miljøkonsekvensrapporten fremgår det, at eftersom der ikke er levesteder for ynglefugle på udpegningsgrundlaget i Kalveboderne og støjniveauet vil ligge under baggrunds niveauet ved levested for rørhøg ved Amagermotorvejen, vurderes det, at støj fra projektet ikke medfører en påvirkning for de nærmeste ynglefugle eller andre yngleområder. Vedrørende isfuglen henvises der til behandlingen af høringssvaret til Danmarks Naturfredningsforening.

Trafikstyrelsen vurderer, at høringssvaret giver anledning til fastsættelse af vilkår i afgørelsen, herunder om krav til udførelse af test af spunsningen inden igangsættelse af det planlagte spunsarbejde. Styrelsen bemærker, at afgørelsen er truffet på grundlag af ansøgningen, miljøkonsekvensrapporten, eventuelle supplerende oplysninger, resultatet af høringen og Trafikstyrelsens begrundende konklusion.

Trafikstyrelsen har i afgørelsen sat vilkår i forbindelse med støj, bygningskadelige vibrationer, dialog m.v. Vilkårene står i et rimeligt forhold til projektets art, placering og dimensioner samt omfanget af dets indvirkninger på miljøet og kan læses i afgørelsen.

Enghave Lokaludvalg anbefaler, at der etableres en primær overdækning af hele strækningen fra Bådehavnsgade til Ellebjergvej, samt at MKR'en bør redegøre for fordele og ulemper i forhold til miljø, støj og andre påvirkninger i driftsfasen. Hvis en overdækning ikke kan gennemføres, ønsker lokaludvalget at der indgår en overdækning af de dele af strækningen, hvor hensynet til naboer og hensynet til dyreliv gør det mest påkrævet. Kan en delvis overdækning ikke gennemføres, må der som minimum, sikres faunapassager på udvalgte strækninger langs projektet. Det er kritisabelt, at der ikke indgår en beskrivelse af konsekvensen af en 1,8 km lang spunsvæg i projektet, med henblik på eksisterende dyreliv. En spunsvæg vil forhindre en række dyrearter i at komme til og fra de grønne områder ved Sydhavnstippen og videre til og fra den Grønne Kile. Det bemærkes, at tidspunktet for udførelse af undersøgelserne af den grønbrogede tudse er blevet foretaget på et forkert tidspunkt. Der er igennem hele rapporten brugt forkert betegnelse af boligerne i området og det pointeres at HF Kalvebod, HF Kongens Enghave, HF Frederikshøj og Havebyen Mozart alle er helårs haveforeninger med bopælspligt. Lokaludvalget mener ikke, at det er realistisk at føre en buslinje ad Spontinisvej og det vil indebære en stor risiko for bløde trafikanter.



Sund og Bælt bemærker, at forslaget vurderes som værende uden for miljøkonsekvensvurderingens rammer. 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.

Der er ikke meningen, at dyr skal færdes på banelegemet. Dyrene kan passere ved overgangen på Hammelstrupvej og derfra sprede sig langs banen. Der er ikke en økologisk forbindelse hen over banelegemet. Det er grundlæggende ikke meningen, at der skal ske færdsel på banelegemet. Spunsvæggen vil givet virke som en barriere, men der vil være passage for større dyr ved Hammelstrupvej.

Uanset betegnelse er der i alle vurderinger anvendt grænseværdier for boliger og taget samme hensyn som til helårsbeboelser. Sund & Bælt har været i dialog med Movia og Københavns Kommunes Team Mobilitet og oplyst om behovet for midlertidigt at omlægge busruten under anlægsfasen. Det er Københavns Kommune og Movia der fastlægger busruten.

Trafikstyrelsen vurderer, at følgende høringssvar ikke giver anledning til ændringer i afgørelsen. Det bemærkes, at forslaget om overdækning ligger uden for miljøkonsekvensvurderingens rammer. Ligeledes vil banelegemet ikke skulle fungere som en grøn kile af sikkerhedsmæssige årsager. Afslutningsvis bemærker styrelsen, at bygherre har anvendt ved alle boliger, uanset type, de samme grænseværdier for boliger og taget de samme hensyn som til helårsboliger.

HF Kalvebod foreningen bemærker, at miljøkonsekvensrapporten er mangelfuld, idet den ikke lever op til kravene i miljøvurderingsloven. Det gøres gældende, at der i miljøkonsekvensrapporten ikke er tilstrækkeligt redegjort for projektets miljøpåvirkning i overensstemmelse med miljøvurderingsloven. Der er i miljøkonsekvensrapporten ikke redegjort for, om projektet vil kunne overholde de vejledende støjgrænser for indendørs støj under anlægsfasen og under driftsfasen, hvorfor det på baggrund af miljøkonsekvensrapporten ikke kan vurderes, om projektet vil medføre en væsentlig miljøpåvirkning som følge af støj. Herudover gøres det gældende, at der heller ikke er foretaget tilstrækkelige undersøgelser af projektets påvirkning af miljøet, som følge af væsentlige lysgener. Det bemærkes, at der alene er vurderet på lysgenes påvirkning på flagermus, hvorimod påvirkningen på mennesker, der skal leve med væsentlige lysgener særligt under anlægsfasen, ikke er vurderet endsige belyst. Det gøres endvidere gældende, at der i miljøkonsekvensrapporten ikke er tilstrækkeligt redegjort for anvendelsen af afværgeforanstaltninger i forbindelse med overskridelse af støjgrænser og grænseværdierne for vibrationsgener. Det bemærkes, at sådanne undersøgelser og vurderinger ikke kan udskydes til et senere tidspunkt.

Det bemærkes, at HF Kalvebod lovligt anvendes til helårsbeboelse. Det er derfor særligt vigtigt, at myndighederne løbende foretager overvågning og tilpasser både anlægsfasen og



driftsfasen herefter, således der hverken sker påvirkning af boligernes stand eller beboernes sundhed. Dette bør ske gennem fotodokumentation både indendørs og udendørs, samt opsætning af støj-, vibrations-, og lysmålere. På vegne af HF Kalvebod opfordres der til, at Trafikstyrelsen og Sund & Bælt inddrager HF Kalvebod i dialogen om projektering, har en løbende dialog med foreningens medlemmerne og efter endt anlægsarbejde har en løbende opfølgning for eventuelt opståede problemer eller skader.

Sund og Bælt bemærker, at uanset betegnelse for boligtype er der i alle vurderinger anvendt grænseværdier for boliger og taget samme hensyn som til helårsbeboelser.

Fra projektets begyndelse har Sund & Bælt stillet en dialogkonsulent til rådighed, som gennem hele forløbet vil stå til rådighed i forhold til de spørgsmål og bekymringer, der opstår hos projektets naboer. Dialogkonsulenten fungerer som et stabilt bindeled mellem projektorganisationen og de berørte naboer. Der har været afholdt flere dialogmøder, herunder med bestyrelsen for HF Kalvebod, og er der brug for flere eller andet, står dialogkonsulenten fortsat til rådighed. Når anlægsarbejdet påbegyndes, oprettes der nabofora, hvor der jævnligt vil blive afholdt møder mellem relevante naboer, bygherre og entreprenør. Når overhalingssporene er anlagt, vil Sund & Bælt fortsat have ansvar for den videre drift og vedligehold, hvorfor den direkte kontakt til projektets dialogkonsulent vil opretholdes.

Ifølge vejledning nr. 5/1984 "Ekstern støj fra virksomheder" er bygningstransmitteret støj "støj der bliver transmitteret gennem bygningskonstruktioner, hvilket f.eks. kan være tilfældet, når en virksomhed og en bolig eller et kontor ligger i samme bygning", mens bygge- og anlægsarbejder er udendørsstøj. I miljøkonsekvensrapporten er der i overensstemmelse hermed vurderet på overholdelse af støjgrænsen for udendørs støj.

I miljøkonsekvensrapporten er der vurderet på, at støjgenerne vil pågå i en længere periode på grund af de to projekter. Projektet har undersøgt muligheden for at etablere støjskærmen før opstart af spunsarbejdet. Undersøgelserne har vist, at forholdene ved etableringen af spunsen gør, at det ikke er muligt at opsætte støjskærmen inden der rammes spuns. Vurderingen af projektets støjpåvirkning ved etablering af spunsen er foretaget med udgangspunkt i, at der ikke etableres støjskærm forud for ramning med spuns. Vurdering af anlægsarbejders støjpåvirkning af naboejendomme foretages altid ud fra en støjberegning.

Trafikken til anlægsarbejdet er i så stor udstrækning som muligt planlagt til at ske til de store byggepladser henholdsvis ved Bauhaus og ved Fragtvej, og derfra internt på arbejdsarealerne. Trafikken på Tudsemindevej er således minimeret mest muligt

Der henvises til beskrivelse af vibrationsovervågning mv. under besvarelsen for Hf. Bergmannshave.

Som beskrevet i miljøkonsekvensrapporten omfatter fotoregistrering udvendig fotodokumentation af alle ejendomme indenfor 100 m fra etablering af spuns, og indvendig fotoregistrering af



ejendomme, der er særligt tæt på anlægsarbejdet eller vurderes som særligt udsatte. Dette vil også omfatte HF Kalvebod.

Beregning af støj i driftsfasen har vist, at støjgrænsen kun overskrides ved få boliger på strækningen. Det drejer sig om HF Mozart 65, HF Mozart 67 og HF Kalvebod 18. Disse tilbydes facadeisolering. Der afsættes ikke midler til støjdemning, hvor grænseværdien ikke overskrides. Sund & Bælt gør opmærksom på, at der desværre er en tastefejl i miljøkonsekvensrapportens tabel 6.8 og støjbilaget, hvor det fremgår, at støjgrænsen overskrides ved HF Mozart 5. Der skulle her have stået HF Mozart 65.

Støjskærmen opsættes af hensyn til projektets støjpåvirkning i driftsfasen. Den vil tillige dæmpe støjen i en del af anlægsfasen, dog ikke før opstart af spunsarbejdet.

I forbindelse med detailprojekteringen vil typen af støjskærm blive valgt, og herunder vil mulighederne for en grøn bevoksning indgå.

Vanding og afdækning er de normale og mulige foranstaltninger til minimering af støvgener. Det er i miljøkonsekvensvurderingen antaget, at al jorden er forurennet. Det er ikke muligt at for-klassificere jorden, hvorfor den køres til kartering på godkendt modtageanlæg, hvorefter den håndteres jf. den konstaterede forureningsklasse.

I nærheden af HF Kalvebod kan der være belysning på arbejdsplads ved Hammelstrupvej i en periode på 8 måneder og på arbejdspladsen ved stibro i en periode på 2 måneder. Ifølge bygge- og anlægsforskrift i København stilles der krav til entreprenøren om, at lys på arbejdspladser skal indrettes således, at det ikke generer naboer.

Spunsen vil medføre en reduktion i afdræningen bag spunsen, hvilket vil betyde, at grundvandsstanden vil ændres hen imod et mere naturligt grundvandsniveau.

Det er vurderet, at der ikke er nogen påvirkning på de naturtyper og arter, der er på udpegningsgrundlaget for habitatområde 127 eller fuglene, der er på udpegningsgrundlaget for Fuglebeskyttelsesområde 111.

I den tekniske anvisning til paddeovervågning "Overvågning af padder" sættes tidsperioden for undersøgelser efter voksne individer fra slut april til midt juni. Her lyttes der efter kvækkende individer. Haletudser er fra midt maj til midt juli. Der er ingen fotodokumenteret fund, som er verificeret, hverken på naturbasen eller arter.dk. De fund der er, er fra ældre undersøgelser fra 00'erne. Manglen på nye fund gør, at vurderingerne må foretages ud fra, at arten ikke er til stede.

Der er desuden blevet undersøgt flere gange op til undersøgelserne i 2024, hvor der heller ikke blev fundet grønbroget tudse.

Der henvises til besvarelsen under Kgs. Enghave Lokaludvalg vedrørende overdækning og faunapassage inkl. forslag til alternativ spunsvæg.



Trafikstyrelsen vurderer, at ovenstående høringssvar giver anledning til at fastsætte vilkår i afgørelsen om krav til orientering for borgere i lokalsamfundet. Styrelsen sætter ligeledes vilkår om krav til fotoregistrering, samt tilbud om facadeisolering ved nævnte ejendomme.

Styrelsen bemærker, at afgørelsen er truffet på grundlag af ansøgningen, miljøkonsekvensrapporten, eventuelle supplerende oplysninger, resultatet af høringen og Trafikstyrelsens begrundende konklusion. Trafikstyrelsen har i afgørelsen sat vilkår i forbindelse med støj, bygningsskadelige vibrationer, dialog m.v. Vilkårene står i et rimeligt forhold til projektets art, placering og dimensioner samt omfanget af dets indvirkninger på miljøet og kan læses i afgørelsen. Såfremt der efter afgørelsen er truffet, vil være ændringer i projektet, skal ændringerne screenes og behandles af styrelsen. Indendørsstøj er ikke en almen metode som kan anvendes i forbindelse med denne type af anlægsarbejder.

Foreningen Reden og Guldkysten bemærker, ens med høringssvaret fra Kgs. Enghave Lokaludvalg, at der bør etableres en primær overdækning af hele strækningen, samt at MKR'en bør redegøre for fordele og ulemper i forhold til miljø, støj og andre påvirkninger i driftsfasen. Hvis en overdækning ikke kan gennemføres, ønsker lokaludvalget at der indgår en overdækning af dele af strækningen. Kan en delvis overdækning ikke gennemføres, må der som minimum, sikres faunapassager på udvalgte strækninger langs projektet. Det er kritisabelt at der ikke indgår en beskrivelse af konsekvensen af en 1,8 km lang spunsvæg i projektet, med henblik på eksisterende dyreliv. Det bemærkes, at tidspunktet for udførsel af undersøgelserne af den grønbrogede tudse er blevet foretaget på et forkert tidspunkt. Der er igennem hele rapporten brugt forkert betegnelse af boligerne i området. Det tilføjes, at isfuglen trods alt stadig lever i Enghave Kanal. Afslutningsvis menes det ikke, at det er realistisk at føre en buslinje ad Spontinvej og det vil indebære en stor risiko for bløde trafikanter.

Sund og Bælt bemærker, at der henvises til besvarelsen under Kgs. Enghave Lokaludvalg
Trafikstyrelsen vurderer, at følgende høringssvar ikke giver anledning til ændringer i afgørelsen og henviser til vurderingen ved høringssvaret fra Kgs. Enghave Lokaludvalg.

Det Grønne Knæ bemærker, at en miljøkonsekvensvurdering af et så indgribende projekt overhovedet ikke tager stilling til vigtigheden af faunapassage, er uforståelig og i modstrid med både Københavns Kommunes biodiversitetsmålsætninger og EU's fokus på miljøansvar i forhold til biodiversitet.

Sund og Bælt bemærker, at der henvises til besvarelsen under Kgs. Enghave Lokaludvalg.
Trafikstyrelsen vurderer, at da der ikke er en økologisk forbindelse hen over banelegemet, skal dyreliv heller ikke færdes hen over eller på banelegemet.



HF. Frederikshøj bemærker, at der ikke bruges den korrekte betegnelse for de boliger, der er i området. Det er korrekt, at der ligger flere kolonihaver ved banestrækningen, men der ligger også adskillige helårsbeboende haveforeninger i området. Det skønnes, at der i alt er omkring 400 helårsbeboelser i haveforeningerne, samt at Vildrosen har 36 helårsboliger og er slet ikke nævnt i rapporten. Det bemærkes at undersøgelsen af områdets dyreliv er mangelfuld og den grønbrogede tudse er blevet observeret i området. Det samme gælder flagermus, som jævnligt ses i skumringen på Tippen. Der opfordres til assistance hos lokale biologer for at undersøge behovet for at beskytte de fredede dyrearter yderligere. Afslutningsvis ønskes der en overdækning af hele eller dele af banen, som burde være en del af projektet. Alternativt at der skabes faunapassager.

Sund og Bælt bemærker, at der henvises til besvarelsen under Kgs. Enghave vedrørende helårsbeboelse. Ligeledes henvises der til besvarelse under HF. Kalvebod vedrørende beskyttelse af dyreliv.

Trafikstyrelsen vurderer, at følgende høringssvar ikke giver anledning til ændringer i afgørelsen, men henviser til ovenstående vurderinger vedrørende boligbetegnelse. Undersøgelserne af områdets dyreliv er foretaget efter tekniske anvisninger for henholdsvis paddeovervågning. Der er blevet identificeret ét potentielt yngle og rastested for flagermus, men ikke registreret flagermus i projektområdet. Det vurderes at det registrerede potentielle yngle- og rastested for flagermus ikke påvirkes af projektet.

Grundejerforeningen Vildrose, Vildrose II og AB Vildrose bemærker, ens med høringssvaret fra HF Kalvebod, at miljøkonsekvensrapporten er mangelfuld, idet den ikke lever op til kravene i miljøvurderingsloven. Der er i miljøkonsekvensrapporten ikke redegjort for, om projektet vil kunne overholde de vejledende støjgrænser for indendørs støj under anlægsfasen og under driftsfasen. Herudover gøres det gældende, at der heller ikke er foretaget tilstrækkelige undersøgelser af projektets påvirkning af miljøet som følge af væsentlige lysgener. Det gøres endvidere gældende, at der i miljøkonsekvensrapporten ikke er tilstrækkeligt redegjort for anvendelsen af afværgeforanstaltninger i forbindelse med overskridelse af støjgrænser og grænseværdierne for vibrationsgener. Afslutningsvis bemærkes det, ens med høringssvaret fra HF Kalvebod, at det er særligt vigtigt, at myndighederne løbende foretager overvågning og tilpasser både anlægsfasen og driftsfasen herefter, således der hverken sker påvirkning af boligernes stand eller beboernes sundhed. Dette bør ske gennem fotodokumentation både indendørs og udendørs, samt opsætning af støj-, vibrations-, og lysmålere. På vegne af HF Kalvebod opfordres der til at Trafikstyrelsen og Sund & Bælt inddrager HF Kalvebod i dialogen om projektering, har en løbende dialog med foreningens medlemmerne og efter endt anlægsarbejde har en løbende opfølgning for eventuelt opståede problemer eller skader.



Sund og Bælt bemærker, at der henvises til den fulde besvarelse af høringsvaret fra HF. Kalvebod.

Det bemærkes, at spunsen etableres for at minimere arealbehovet, således at der ikke sker påvirkning af Valbyparken og Sydhavnstippen mv. Støj fra ramning af spuns vil medføre gener for beboerne, i det omfang de er hjemme i dagtimerne. Støjgenerne begrænses ved, at arbejdstiderne for de særligt støjende arbejder er begrænset til 8 – 17 på hverdage. Samlet vurderes støjpåvirkningen at være moderat. Sundhedsmæssige påvirkninger vil oftest forekomme ved støjpåvirkninger over længere tid og specielt ved støj om natten, hvor søvnen bliver forstyrret. Københavns Kommunes forskrift for bygge- og anlægsarbejder skal følges, herunder at valg af maskiner, arbejdsmetoder og indretning af arbejdspladsen ske, så omgivelserne generes mindst muligt af støj.

Hvad angår vibrationsgener, vil påvirkningen ved den enkelte bolig kun pågå i dagtimerne i få uger, hvorfor der samlet ikke vurderes at være en væsentlig påvirkning.

For driftsfasen er der gennemført støjberegning inkl. støjskærm og spuns, og beregningerne viser, at støjniveauet ligger under støjgrænsen, hvorfor der ikke er grundlag for at etablere afværgende foranstaltninger.

Der har været afholdt flere dialogmøder, herunder med grundejerforeningerne for Vildrose, og er der brug for flere eller andet, står dialogkonsulenten fortsat til rådighed.

Trafikstyrelsen vurderer, at følgende høringsvar giver anledning til at fastsætte vilkår i afgørelsen om krav til orientering af borgere i lokalsamfundet. Endvidere sætter styrelsen vilkår om krav til fotoregistrering samt tilbud om facadeisolering ved nævnte ejendomme.

Kenneth Graupner bemærker, at en yderligere støjafskærmning langs stien bag HF Ny Kongens Enghave mod jernbanen eller på toppen af støjskrænten er nødvendig for at give en støj-dæmpende effekt. Ligeledes anbefales det, at der udføres en konkret støjanalyse for at vurdere hvilken løsning der bedst reducerer støjniveauet for HF Ny Kongens Enghave og Spontinisvej.

Sund og Bælt bemærker, at der er gennemført støjberegninger for driftssituationen efter etablering af overhalingssporene. Da det beregnede støjniveau ligger under grænseværdien for togstøj, er der ikke grundlag for etablering af afværgende foranstaltninger.

Trafikstyrelsen vurderer, at følgende høringsvar ikke giver anledning til ændringer i afgørelse, da det beregnede støjniveau ligger under grænseværdien for togstøj. Der afsættes midler til støj-dæmpning, der hvor støjgrænsen overskrides.

Søren Hvalkof bemærker, at det er forkert når det i miljøkonsekvensrapporten konstateres, at der ikke er forekomster af grønbrogede tudser og at Tudsemindesøen ikke er egnet som



levested. Det påpeges, at Tudsemindesøen aldrig har været et levested for grønbrogede tudser, men banevolden og den åbne grøft der løber i bunden langs banelegemet er. Det er derfor dybt problematisk at voldanlægget med tudser og andre fauna og flora nu fjernes. Ligeledes er det forkert, når det i miljøkonsekvensrapporten nævnes, at der ikke er andre padder i området langs Tudsemindevej. Der er observeret en stor bestand af skrubtudser og butsnudet frø. Det afrundes, at miljøkonsekvensvurderingerne er skamfuld overfladisk, fejlslagt og historieløs. Der foreslås en iværksættelse af et systematisk "citizens science" projekt igennem 2025, med involvering af beboere i nærhed af projektet.

Sund og Bælt bemærker, at vedrørende undersøgelsen af padder henvises der til besvarelsen til HF. Kalvebod.

Trafikstyrelsen vurderer, at følgende høringssvar ikke giver anledning til ændringer i afgørelsen, men henviser til ovenstående vurderinger vedrørende undersøgelse af padder.

Vagn Meyer, Rikke Bjørnsson, Lisbeth Jensen, Torben Christensen, Peter Kjær bemærker, at projektets plan om at erstatte den nuværende bevoksede skråning med en 1,8 km lang lodret spunsvæg, vil, hvis der ikke laves egentlige faunapassager i form af hel eller delvis overdækning, betyde, at mange dyrs passage mellem Karens Mindeområdet og Tippen/Valbyparken bliver forhindret, og at de kan fanges som i en fælde ved spunsvæggen. Som et minimum – indtil faunapassager etableres - må selve spunsvæggen laves med flere åbninger, udformet så det muliggør passage af padder, krybdyr, og pattedyr mod Sydhavnstippen under hele byggeprocessen. Der foreslås at det er muligt at udforme spunsvæggen, så den både opfylder sit formål – at holde på jorden – og tillader dyrs passage. For eksempel en spunsvæg i sektioner, som parallelforskydes med en afstand mellem sektionerne, således at der er passage mellem Tippen/Valbyparken og Karensmindeområdet og den grønne kile, der løber hele vejen fra Sydhavnstippen til Vestre Kirkegård og Søndermarken/Frederiksberg Have. En anden mulighed er at erstatte spunsvæggen på udvalgte steder med armerede forstærkede jordvolde. En beplantet jordvold ville give mindre støj til omgivelserne end en stålspons. Uden reel mulighed for faunapassage kan der ske uoprettelig skade for den sårbare fauna og biodiversitet i området. Det er ikke kun et spørgsmål om tilstedeværelsen af truede arter, men om at sikre biodiversiteten gennem sammenhængende grønne områder. Afslutningsvis bemærkes det, at udformningen af den nye rundkørsel ved Hammelstrupvej bør ske i samarbejde med Københavns Kommune.

Sund og Bælt bemærker, at der henvises til besvarelsen under Kgs. Enghave Lokaludvalg vedrørende overdækning

Trafikstyrelsen vurderer, at følgende høringssvar ikke giver anledning til ændringer i afgørelsen, men henviser til ovenstående vurderinger vedrørende faunapassage. Afslutningsvis



bekræftes det, at Københavns Kommune er vejmyndighed for rundkørslen og udformningen sker hos kommunen.

Liva Bernhard bemærker, ens med høringssvaret fra Kongens Enghave Lokaludvalg, at der bør etableres en primær overdækning af hele strækningen, samt at MKR'en bør redegøre for fordele og ulemper i forhold til miljø, støj og andre påvirkninger i driftsfasen. Hvis en overdækning ikke kan gennemføres, ønsker lokaludvalget at der indgår en overdækning af dele af strækningen. Kan en delvis overdækning ikke gennemføres, må der som minimum, sikres faunapassager på udvalgte strækninger langs projektet. Det er kritisabelt, at der ikke indgår en beskrivelse af konsekvensen af en 1,8 km lang spunsvæg i projektet, med henblik på eksisterende dyreliv. Det bemærkes at tidspunktet for udførelse af undersøgelserne af den grønbrogede tudse er blevet foretaget på et forkert tidspunkt. Der er igennem hele rapporten brugt forkert betegnelse af boligerne i området. Afslutningsvis menes det ikke, at det er realistisk at føre en buslinje ad Spontinisvej og det vil indebære en stor risiko for bløde trafikanter.

Sund og Bælt bemærker, at der henvises til besvarelsen under Kgs. Enghave Lokaludvalg vedrørende overdækning.

Trafikstyrelsen vurderer, at følgende høringssvar ikke giver anledning til ændringer i afgørelsen og henviser til ovenstående vurderinger vedrørende overdækning, undersøgelser af padder og trafik.

Mette Larsen bemærker, at der bør indtænkes en overdækning af strækningen, som den mest effektive løsning for at minimere gener for naboer og beskytte det lokale dyreliv. Det bemærkes, at der mangler en redegørelse for konsekvenserne af en 1,8 km lang spunsvæg og de utilstrækkelige undersøgelser af den grønbrogede tudse. Det nævnes, at det er uacceptabelt, at helårsbeboelserne, såsom HF Kalvebod, HF Kongens Enghave og Vildrosen er overset i rapporten. Afslutningsvis bemærkes det, at der ikke er tilstrækkeligt taget højde for konsekvenser for lokalområdet i langlægsfasen og det vil være en betydelig belastning ligegyldigt hvilke alternative ruter der foreslås.

Sund og Bælt bemærker, at der henvises til besvarelsen under Kgs. Enghave Lokaludvalg vedrørende overdækning.

Trafikstyrelsen vurderer, at følgende høringssvar ikke giver anledning til ændringer i afgørelsen, men henviser til ovenstående vurderinger vedrørende overdækning, undersøgelser af padder, betegnelse af boliger og trafik.

Thais Lærkeholm bemærker, at i en salgssituation vil lodsejeren alene på grundlag af usikkerhed stå dårligere og dermed pådrage en forringelse af ejendommens salgsværdi. Yderligere



bemærkes det, at de, eller tidligere ejere, som direkte naboer til projektet og som en del af den berørte offentlighed, ikke aktivt er blevet inddraget høringsmæssigt i de indledende faser af projektet og beder bygherren grundigt og tilbunds gående afsøge, om der er sket brud på god forvaltningspraksis i den forbindelse. På baggrund af forløbet og den ufuldkommen rapport forbeholder de sig, retten til at holde bygherren erstatningsansvarlig i forhold til gene og værdiforringelse af boligen.

Trafikstyrelsen vurderer, at Sund & Bælt vil udføre anlægsarbejder på egne arealer som er udlagt til teknisk anlæg iht. til kommuneplanrammerne. Styrelsen vurderer på denne baggrund at projektet er foreneligt med områdets formål. De erstatningsretlige principper gælder fortsat ved skade på bolig. Styrelsen gør opmærksom på at værdiforringelse ikke en del af miljøkonsekvensrapportens emner.

Som miljøvurderingsmyndighed for jernbaneprojektet, har styrelsen til formål at sikre et højt miljøbeskyttelsesniveau, samt at der sker en behørig inddragelse af offentligheden forud for beslutningerne om projekterne. Reglerne fastsætter minimumskrav for høringsperioder og indhold i miljøundersøgelserne, mens bygherre skal foranstalte, at de relevante undersøgelser bliver gennemført. Forudgående for ovenstående proces samt folketingsbeslutningen i 2021 ligger uden for styrelsens ressortområde.

Rikke Bernhard og Lars Nygaard Jensen bemærker, ens med høringssvaret fra Kongens Enghave Lokaludvalg, at der bør etableres en primær overdækning af hele strækningen, samt at MKR'en bør redegøre for fordele og ulemper i forhold til miljø, støj og andre påvirkninger i driftfasen. Hvis en overdækning ikke kan gennemføres, ønsker lokaludvalget at der indgår en overdækning af de dele af strækningen. Kan en delvis overdækning ikke gennemføres, må der som minimum, sikres faunapassager på udvalgte strækninger langs projektet. Det er kritisabelt at der ikke indgår en beskrivelse af konsekvensen af en 1,8 km lang spunsvæg i projektet, med henblik på eksisterende dyreliv. Det bemærkes at tidspunktet for udførsel af undersøgelserne af den grønbrogede tudse er blevet foretaget på et forkert tidspunkt. Det kan ligeledes bevidnes at der i de mørke timer er meget aktivitet fra både ugler og flagermus.

Der er igennem hele rapporten brugt forkert betegnelse af boligerne i området. Det tilføjes, at isfuglen trods alt stadig lever i Enghave Kanal. Afslutningsvis menes det ikke, at det er realistisk at føre en buslinje ad Spontinisvej og det vil indebære en stor risiko for bløde trafikanter.

Sund og Bælt bemærker, at der henvises til besvarelsen under Kgs. Enghave Lokaludvalg vedrørende overdækning.

Trafikstyrelsen vurderer, at følgende høringssvar ikke giver anledning til ændringer i afgørelsen, men henviser til ovenstående vurderinger vedrørende overdækning, undersøgelser af padder, betegnelse af boliger og trafik.



Vibe og Kaj bemærker, at det er faktisk forkert, at grønbroget tudse ikke lever i området. Både grønbroget tudse, andre padder, vandsalamander og skovfirben lever i området. Ligeledes vides det, ved imidlertid fra kontakt med biologer, at der lever Troldflagermus, Vandflagermus og Brunflagermus i området. Det bemærkes, at isfuglen kan blive påvirket hvor den yngler i kanalen. Den 1,8 km lange spunsvæg vil ødelægge dyrenes muligheder for passage. Spundsning vil ødelægge den grønne korridor. Der bør derfor af hensyn til dyrelivet og biodiversiteten anlægges en ny vold, faunapassager eller grønt tag. Det fremgår ikke, at kumulative forhold er undersøgt. Det konkluderes at miljøkonsekvensvurderingen er overfladisk, mangelfuld og forkert. Der bør laves en ny vurdering. Der bør indgå nogle løsninger i projektet, der ikke indskrænker vores grønne områder, og som kan være med til at øge – eller i det mindste ikke sænke – biodiversiteten

Sund og Bælt bemærker, at vedrørende undersøgelsen af padder henvises der til besvarelsen til HF. Kalvebod.

Der er kendte forekomster af bl.a. skrubtudse. Disse er individbeskyttet og der vil være foranstaltninger, der sørger for at minimere individdrab. Derudover vil der blive søgt dispensation fra artsfredningsbekendtgørelsens § 14 hos Styrelsen for Grøn Arealomlægning og Vandmiljø. Der står ikke, at der blev registreret flagermus. Der blev identificeret ét potentielt yngle- og rastested for flagermus. I omgivelserne omkring projektområdet kan forventes at forekomme: dværgflagermus, troldflagermus, pipistrelflagermus, vandflagermus, sydflagermus, brunflagermus, skimmelflagermus og brun langøre. Ingen af anlægsaktiviteterne vurderes at påvirke det potentielle yngle- og rastested. Selv om isfugle er ret sky, er den også rimelig stedfast. Er ynglestedet egnet, forventes det, at den vender tilbage året efter. Isfugl har desuden stor reproduktionsevne og det forventes derfor, at isfuglen vender tilbage, enten forældrefugle eller yngel af det nuværende par.

Trafikstyrelsen vurderer, at følgende høringssvar ikke giver anledning til ændringer i afgørelsen, men henviser til ovenstående vurderinger vedrørende overdækning, undersøgelser af padder, betegnelse af boliger og trafik.

Thomas Sørensen og Zita Gustafson, på vegne af naboer til projektet bemærker, at der bør laves en ny miljøkonsekvensrapport. Der bør indgå nogle løsninger i projektet, der ikke indskrænker vores grønne områder, og som kan være med til at øge – eller i det mindste ikke sænke – biodiversiteten. En løsning hvor fredede padder og guldsmede, truede sommerfugle og isfugle ikke bliver slået ihjel. I planerne bør indtænkes løsninger, der dæmper støj og reducere mængden af forurenende luftpartikler fra togtrafikken. I planerne bør indtænkes



løsninger, der tilgodeser æstetikken og giver plads til et sammenhængende grønt Sydhavn med fri passage til rekreative områder. Der foreslås en grøn overdækning/ grønt tag over sporrene.

Sund og Bælt bemærker, at arealet er udlagt til baneareal, altså til teknisk anlæg og er ikke tiltænkt som habitat for dyr og planter. Der er fund af mere almindelige padde som skrubtudse og lille vandsalamander i nærområdet, og det kan ikke udelukkes at der er skrubtudser i projektområdet. Da skrubtudse har et meget bredt udsnit af rasteområder, kan der godt være individer på volden, men deres rasteområder er ikke beskyttet. Der søges en dispensation i forbindelse med projektet, som vil håndtere lovgivningen om deres beskyttelse. Hovedbestanden af skrubtudse forventes at leve i haverne, som er ganske velegnet som habitat for skrubtudse. Spunsvæggen etableres nede i skrånningen for at minimere indgrebet i arealet langs banen, og indgrebet er således lavet så naturen påvirkes mindst muligt arealmæssigt. Der bliver ikke spunset i de områder, hvor isfuglen yngler, da den lever i skrænten ved kanalen og ikke i banegraven. Der er gennemført støjberegninger for driftsfasen og redegjort for, at støjen ved enkelte ejendomme overskrider støjgrænsen, og at disse tilbydes facadeisolering.

Banen er elektrificeret og der vil fremadrettet blive flere eldrevne tog, hvorfor togtrafikken ikke vil medføre øget partikelforurening. Projektet etableres inden for banens matrikel og ændrer ikke på adgangen til de rekreative områder. Der henvises til besvarelsen under Kgs. Enghave Lokaludvalg vedrørende overdækning.

Trafikstyrelsen vurderer, at følgende høringssvar ikke giver anledning til ændringer i afgørelsen, men henviser til ovenstående vurderinger.

Pernille Grünberger bemærker, at det fremgår af materialet, hvordan der estimeres hvor mange tog, der kommer til at køre på banen i fremtiden. Uanset hvad, så ligger det fast, at der kommer langt flere tog. Dermed stiger både støjen pr. tog og antallet af tog. Der gøres opmærksom på, at støj påvirker mennesker, før den når den maximalt tilladte grænseværdi: Når man sidder på terrassen udenfor i de huse, som ligger tættest på banen, kan man i dag ikke gennemføre en samtale, imens der kører et godstog forbi.

Kumulative effekter er ikke beskrevet godt nok i rapporten med henblik på støj.

Der mangler en redegørelse for projektets konsekvenser af områdets vilde dyr. Særligt observeres der hver eneste aften i sommerhalvåret flagermus i området. Der mangler en beskrivelse af om isfuglen vil komme tilbage og yngle på sit faste sted året efter. Det er forkert, at der ikke er tudsesøer i området.

Sund og Bælt bemærker, at der er foretaget beregninger af støjen ud fra den forventede fremtidig togtrafik. Beregningerne viser en overskridelse af grænseværdierne ved få boliger, som vil blive tilbudt facadeisolering.



Som beskrevet tidligere er der i følge jernbanelovens bilag 4 (LBK nr. 1091 af 11/08/2023) skal de kumulative effekter fra eksisterende og/eller godkendte projekter vurderes. Der er ikke kendskab til sådanne projekter. Kommende projekter vil tilsvarende være forpligtet til at vurdere kumulationen af projektets virkninger med andre eksisterende eller godkendte projekter, herunder dette projekt med etablering af overhalingsspor.

Der forekommer uden tvivl flagermus spredt i omgivelserne til projektområdet. Det registrerede potentielle yngle- og rastested for flagermus påvirkes ikke af anlægsarbejdet.

Der henvises til besvarelsen under Hf. Bergmannshave vedrørende isfugl. Det er korrekt, at der er en sø på den nordlige side af banen, hvor der er fundet skrubtudser. Placeringen nord for banen, og dermed uden for projektområdet, gør at den ikke er en del af projektet.

Trafikstyrelsen vurderer, at følgende høringssvar ikke giver anledning til ændringer i afgørelsen, men henviser til ovenstående vurderinger.

Pernille Merkel bemærker, at der ønskes en overdækning af sporstrækningen fra Bådehavns-gade til Ellebjergvej. Samt bemærkes det at opførelsen af spunsvæggen vil hindre dyreliv i at passere over banelegemet.

Der ønskes at finde en løsning på hvor buslinje skal køre for, at forankre infrastrukturen.

Det bemærkes at feltundersøgelsen for grønbrogede tudse er foretaget i en forkert tidsperiode og der ønskes foretaget en ny feltundersøgelse som tager højde for sæson og artens adfærd.

Det ønskes, at alle træer der fældes fra jordvolden skal genplantes. Afslutningsvis bemærkes det, at støj vil have en påvirkning af fuglenes kommunikation.

Sund og Bælt bemærker, at der henvises til det svar under Kgs. Enghave Lokaludvalg med hensyn til overdækning af sporet, spunsvæggen og omlægning af busruten. Som det er bemærket tidligere, er der i den tekniske anvisning til paddeovervågning "Overvågning af padder" sættes tidsperioden for undersøgelser efter voksne individer fra slut april til midt juni. Her lyttes der efter kvækkende individer. Haletudser er fra midt maj til midt juli. Der er ingen fotodokumenteret fund, som er verificeret, hverken på naturbasen eller arter.dk. De fund der er, er fra ældre undersøgelser fra 00'erne. Manglen på nye fund gør, at vurderingerne må foretages ud fra, at arten ikke er til stede. Der er desuden blevet undersøgt flere gange op til undersøgelserne i 2024, hvor der heller ikke blev fundet grønbroget tudse.

Arbejdsarealer er i størst muligt omfang lagt på banens areal for at minimere påvirkning af beskyttede områder. Men ved Fragtvej skal lastbilerne vende, hvilket medføre en nødvendig inddragelse af en lille del af overdrevet på Sydhavnstippen.

Af hensyn til kørestrømsanlægget er det ikke hensigtsmæssigt at plante træer langs bane-strækningen, som foreslået. Afslutningsvis henvises der til ovenstående svar vedrørende isfuglen.



Trafikstyrelsen vurderer, at følgende høringssvar ikke giver anledning til ændringer i afgørelsen.

Hanne Mai Dalgaard bemærker, at rapporten er fejlbehaftet. Beskrivelsen omkring nærmest ikke eksisterende rødlistede arter er direkte forkerte. At al beboelse nærmest konsekvent beskrives som kolonihaver/haveforeninger er også direkte forkert. Havebyen Mozart, Vildrosen og Kalvebod er alle boligforeninger hvor alle beboere har folkeregisteradresse og beboelsespligt, og disse er samtidig nogle af de mest eftertragtede områder at bo i, i det gamle Sydhavnen. Der er meget stor forskel på om man har en kolonihave eller bor fast op til en jernbane, og derfor betragtes de skemaer og udregninger som vedrører vibrationer og støj i både anlægsfasen og efterfølgende drift som langt mere alvorlige og belastende end de beskrives i rapporten. I en pressemeddelelse fra Sund og Bælt bemærkes det, at der ikke beskrives hvad de 319 millioner projektet har modtaget i EU støtte skal bruges til, - da pengene til den maksimale udvidelse med 2 overhalingsspor allerede er bevilget af staten. Er de øremærket til særlige dele af projektet? Ligeledes er der 2 steder i pressemeddelelsen indskrevet at banen også bliver hovedkorridor for transport af tunge militære køretøjer der fragtes fra land til land i Europa. Dette har ikke været nævnt før og er ikke nævnt i MKR. Med de truselsscenarier der er opstået i Europa i de seneste år er 2 overhalingsspor hvor godstogene skal holde stille ud for beboelse oplagte sabotage og terrormål. Afslutningsvis bemærkes det, at rapport ikke beskriver det dyreliv der findes i hele banelegemets grønne volde.

Sund og Bælt bemærker, at der henvises til den fulde besvarelse under Kgs. Enghave Lokaludvalg. For rødlistede arter henvises der til svar under Hf. Bergmannshave.

Af hensyn til at undgå eller minimere påvirkning af naboer, fredninger, §3 beskyttede arealer og rekreative interesser holdes anlægsarbejdet inde på banearealet, der er udlagt til teknisk anlæg.

Trafikstyrelsen vurderer, at høringssvaret ikke giver anledninger til ændringer i afgørelsen. Da økonomi ikke er et emne og et krav i miljøkonsekvensvurderingen, er det uden for miljøvurderingen, at der er givet EU-støtte til projektet.

Merete Ganshorn Nielsen bemærker, ens med høringssvaret fra Kongens Enghave Lokaludvalg, at der bør etableres en primær overdækning af hele strækningen, samt at MKR'en bør redegøre for fordele og ulemper i forhold til miljø, støj og andre påvirkninger i driftfasen. Hvis en overdækning ikke kan gennemføres, ønsker lokaludvalget at der indgår en overdækning af de dele af strækningen. Kan en delvis overdækning ikke gennemføres, må der som minimum, sikres faunapassager på udvalgte strækninger langs projektet. Det er kritisabelt at der ikke indgår en beskrivelse af konsekvensen af en 1,8 km lang spunsvæg i projektet, med henblik på



eksisterende dyreliv. Det bemærkes at tidspunktet for udførelse af undersøgelserne af den grønbrogede tudse er blevet foretaget på et forkert tidspunkt. Der er igennem hele rapporten brugt forkert betegnelse af boligerne i området. Afslutningsvis menes det ikke, at det er realistisk at føre en buslinje ad Spontinisvej og det vil indebære en stor risiko for bløde trafikanter. *Sund og Bælt bemærker*, at der henvises til den fulde besvarelse under Kgs. Enghave Lokaludvalg.

Trafikstyrelsen vurderer, at følgende ikke giver anledning til ændringer i afgørelsen.

Katja Rudloff bemærker, at MKR'en fremstår uden reel forståelse for, hvilke vidtrækkende konsekvenser det planlagte anlægsarbejde både under anlægsfasen og i sin endelige udformning vil have for både lokalmiljø, natur og dyreliv. Der foreslås en overdækning af banestrækningen eller som minimum etablering af faunapassager. Derudover påpeges en stor bekymring for måden, anlægsarbejdet foreslås udført, herunder især de voldsomme støjniveauer som foreslås tilladt i lange perioder ad gangen, ikke bare i dagtimerne men hele døgnet rundt. Rapporten undlader fuldstændigt at tage i betragtning, at flere af de have-, ejer- og -andelsforeninger, som ligger tættest op ad den berørte strækning er helårsboliger med bopælspligt. Med de støjniveauer og tidsrammer for det støjende arbejde, der lægges op til at tillade i rapporten vedr. sporudvidelsen, vil det i ugevis ad gangen være umuligt for beboerne at få ro hverken dag eller nat, og det kan på ingen måde være lovligt. Endvidere at det afkræves af Sund og Bælt, at der afsættes midler til hhv. compensation samt genhusning af de mest berørte naboer, som i lange perioder reelt vil have meget svært ved at kunne bo i deres hjem grundet. Og så bør man naturligvis kræve af Sund og Bælt, at de starter med at få alle fakta om området korrekt inkluderet og belyst i deres rapport, førend de kan få tilladelse til at gennemføre så voldsomt et anlægsarbejde helt op ad et Natura 2000 område med så store konsekvenser for både dyr, natur og mennesker.

Sund og Bælt bemærker, at der henvises til besvarelsen under Kgs. Enghave Lokaludvalg vedrørende overdækning, faunapassage og støjniveauer.

Langt størsteparten af anlægsarbejderne foretages i dagsperioden indenfor normal arbejdstid iht. Bygge- og anlægsforskrift i København og overholder støjgrænserne. Der udføres kun anlægsarbejder aften og nat i 2x5 døgn ved ilægning af sporskifter.

Trafikstyrelsen vurderer, at Sund & Bælt vil udføre anlægsarbejder på egne arealer som er udlagt til teknisk anlæg iht. til kommuneplanrammerne. Styrelsen vurderer på denne baggrund at projektet er foreneligt med områdets formål. De erstatningsretlige principper gælder fortsat ved skade på bolig. Styrelsen gør opmærksom på at værdigforringelse ikke en del af miljøkonsekvensrapportens emner.