



Notat

Bygherres samlede bemærkninger til hørings svar til miljøkonsekvensrapport for overhalingsspor ved Kalvebod

Høringspart	Hørings svar	Sund & Bælts svar
Borger 1	Det anbefales i hørings svaret, at der udføres en konkret støjanalyse for at vurdere mulige støjreducerende tiltag og mulighed for støjafskærmning ved HF Ny Kongens Enghave, Spontinisvej 6. I hørings svaret foreslås to placeringer til yderligere støjskærm.	<i>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.</i>
Energinet	Energinet anmoder om at blive involveret i begyndelsen af den kommende planlægning og projektfase for at kunne vurdere, om baneprojektet medfører, at det eksisterende 400kV jordkabel skal omlægges eller ej.	<i>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 projektfase.</i>
Hf. Bergmannshave	I hørings svaret stilles en række spørgsmål vedrørende bygnings-skadelige vibrationer på baggrund af rapportens henvisning til erfaring fra lignende anlægsprojekter: <ul style="list-style-type: none"> – "Er det i virkeligheden rigtigt, når nu det aktuelle spunsarbejde vil foregå i område, der rummer porøs lossepladsjord, der hurtigere reagerer ved at flytte sig/falde sammen?" – Er det i virkeligheden rigtigt, når nu det aktuelle spunsarbejde vil foregå i område, der rummer porøs lossepladsjord med kolonihavehuse, der står på små punktfundamenter, der hurtigt vil synke og derved lave sætningsskader på husene?" – Hvordan vil I garantere sikkerheden for vores kolonihavehuse vedr. Ovenstående, når nu der er risiko for nævnte sætningsskader kan brede sig langt længere, end hvad I nævner - baseret på erfaringer fra bl.a. væltningen af Valbys blå gasbeholder i 2012?" – Har I medtænkt vedr. 'Komfortvibrationer, at det handler om kolonihavehuse, hvor langt de fleste huse ikke er isole-rede (og dermed heller ikke lydisolerede)?" – Forslag: At spunsarbejdet udføres i en periode fra november til april. Dermed er det uden for kolonihavehusenes sæson, det er indesæson - og ikke mindst er det uden for yngletidssæsonen for fugle og andre dyr." 	<p><i>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.</i></p> <p><i>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 bygnings-skader ved monitoring af både sætninger i jorden og vibrationer. Monitoring af sætninger udføres typisk i jorden på flere kritiske steder, mens monitorering af bygnings-skadelige vibrationer udføres på bygningens fundament. Dette er netop med henblik på at sikre, at det planlagte spunsarbejde er forsvarligt at udføre ved jeres 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.</i></p> <p><i>Til monitoring af bygnings-skadelige vibrationer er der udpeget bygninger, der ligger indenfor de kritiske minimumsafstande for vibrationer, dvs. som er omfattet af risikoen for påvirkninger over den tilladte grænseværdi for bygnings-skadelige vibrationer. Den største påvirkning forventes for de bygninger, der ligger tættest på og alarmer 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.</i></p> <p><i>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.</i></p>

Sund ≅ Bælt

Sund ≅ Bælt

		<p>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 bygnings-type. For bygninger langs projektet gælder grænseværdier for boliger i blandet bolig/erhvervsområde.</p> <p>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 bygningssskadelige vibrationer skal overholdes uanset årstiderne. Anlægssæsonen er fra april til november for at minimere risikoen for forhindringer, forsinkelser, forøgede omkostninger, ringere kvalitet af arbejdet m.m. grundet ekstreme vejforhold. 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.</p>
	<p>I høringssvaret stilles spørgsmål til vurderingen af påvirkning på isfugl:</p> <ul style="list-style-type: none"> – “I har vurderet påvirkningen af isfuglen til at være: “...af mindre betydning”. Har man undersøgt risikoen for, at isfuglen ikke vender tilbage efter at være fordrevet i en ynglesæson? – Forslag: At spunsarbejdet udføres i en periode fra november til april. Dermed er det udenfor yngletidssæsonen for fugle og andre dyr.” 	<p>Isfugle er ganske sky og forstyrres let. 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, jf. Teknisk anvisning Overvågning af isfugl Alcedo atthis som ynglefugl. DCE. Der fjernes ikke ynglehuller for isfugl, der er i brug, i forbindelse med projektet. Isfugl benytter sig dog ofte af ældre reder, som de så genanvender, jf. Nest and nest characteristics of common kingfisher (Alcedo atthis) and white-throated kingfisher (Halcyon smyrnensis) in Bangladesh November 2016, Bangladesh Journal of zoology 44(1):99. 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.</p> <p>Anlægssæsonen er fra april til november for at minimere risikoen for forhindringer, forsinkelser, forøgede omkostninger, ringere kvalitet af arbejdet m.m. grundet ekstreme vejforhold.</p>
	<p>Der efterspørges kildehenvisninger til tekstafsnit fra screeningsnotat af 12. december 2023.</p>	<p>Det pågældende notat stammer fra en tidligere, afsluttet høring og vedrører ikke nærværende høring over projektets miljøkonsekvensrapport.</p>
	<p>Spørgsmålet om at tilladelsen, projektet og proceduren ikke tager højde for at passe på natur og dyreliv.</p>	<p>Trafikstyrelsen</p>
	<p>Høringssvaret indeholder afslutningsvist konkrete forslag vedrørende natur og arter:</p>	<p>Lys etableres i håndlister og peger nedad jf. Standard på stibroer over baner i Danmark. Der etableres “hvidt” lys af hensyn til tryghed for fodgængere. Tryghedsskabende belysning har været et ønske for beboerne i området.</p>

Sund≅Bælt

Sund≅Bælt

	<ul style="list-style-type: none"> - "Forslag: at det lys, man vil etablere på de to gangbroer over banen bliver installeret med rødt lys, der derved ikke vil genere bl.a. flagermus. - Forslag: At de observationer, der i løbet af 2023 og 2024 er blevet sendt ind til 'Naturbasen.dk', bliver inkluderet i planlægningen af hensynet til bevarelsen af naturen i området. 	<p><i>Selve baneanlægget vil ikke oplyses, og flagermus, der flyver langs bevoksningen ved banen, vil ikke påvirkes af tryghedsbelysningen.</i></p>
Borger 2	<p>Høringssvaret protesterer mod undersøgelsesmetode og manglende fund af bilag IV-arter i miljøkonsekvensvurderingen med henvisning til, at der er ledt de forkerte steder og ikke konsulteret lokale beboere i processen. Der henvises til, at det korrekte tidspunkt at foretage feltundersøgelser for tudser er under forårsmigrationen og at der bør afsøges for levesteder for padder på banevolden og i afvandingsgrøfterne langs banelegemet.</p> <p>Høringssvaret anbefaler, at der afholdes et "citizens science" projekt gennem 2025, for at dokumentere observationer af padder gennem en årscyklus i og omkring projektområdet.</p>	<p><i>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.</i></p> <p><i>Der er desuden blevet undersøgt flere gange op til undersøgelserne i 2024, hvor der heller ikke blev fundet grønbroget tudse.</i></p>
Kgs Enghave Lokaludvalg	<p><u>Overdækning:</u> Lokaludvalget anbefaler af hensyn til naboer og dyrelivet en overdækning af hele strækningen fra Bådehavsgade til Ellebjergvej under henvisning til et lignende projekt "Kulbanetunnelen" i Valby. Som alternativ hertil foreslås en overdækning af dele af strækningen, hvor hensynet til naboer og dyrelivet gør det mest påkrævet.</p>	<p><i>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.</i></p>
	<p><u>Faunapassager:</u> Som alternativ til hel eller delvis overdækning foreslår lokaludvalget, at der sikres faunapassager på udvalgte strækninger langs projektet.</p>	<p><i>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.</i></p>
	<p><u>Spunsvæg:</u> Det er lokaludvalgets opfattelse, at en 1,8 km spunsvæg vil forhindre en række dyrearter helt i at komme fra de grønne områder ved Sydhavnstippen og videre til og fra den grønne kile, der løber hele vejen fra Tippen til Vestre kirkegård og videre til Søndermarken og Frederiksberg Have.</p>	<p><i>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. Der er ikke en økologisk forbindelse hen over banelegemet.</i></p>
	<p>Lokaludvalget påpeger at der i miljøkonsekvensrapporten anvendes betegnelserne kolonihaveforeninger og haveforeninger, hvilket lokaludvalget mener indikerer, at der ikke er tale om helårsboliger.</p>	<p><i>Uanset betegnelse er der i alle vurderinger anvendt grænseværdier for boliger og taget samme hensyn som til helårsbeboelser.</i></p>

Sund ≈ Bælt

Sund ≈ Bælt

	<p><u>Midlertidig omlægning af busrute:</u> Lokaludvalget bemærker, at det under (dele af) projektets anlægsfase ikke vil være muligt at vende busser ved rundkørslen for enden af Hammelstrupvej, hvorfor det er nødvendigt at omlægge busruten midlertidigt. Lokaludvalget påpeger i den forbindelse, at Spontinisvej er meget smal, og at der ligger flere daginstitutioner på denne vej. Lokaludvalget oplyser, at udvalget vil henvende sig til Københavns Kommune og Movia med konkrete alternativer til busruten.</p>	<p><i>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.</i></p>
<p>Hf. Kalvebod, DAHL advokatpartnerselskab</p>	<p>HF Kalvebod bemærker, at HF Kalvebod betegnes som en kolonihaveforening med kolonihavehuse i miljøkonsekvensrapporten. HF Kalvebod påpeger at være en forening, hvor haverne lovligt anvendes til helårsbeboelse, hvorfor myndighederne bør forholde sig til, at haverne er beboernes egentlige bopæl og ikke blot kolonihaver til begrænset ophold.</p>	<p><i>Der henvises til besvarelsen under Kgs. Enghave Lokaludvalg.</i></p>
	<p>HF Kalvebod opfordrer Sund & Bælt til</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) at inddrage HF Kalvebod i dialogen om projekteringen af overhalingsporet, herunder stibroerne, for så vidt angår de forhold, der har betydning for HF Kalvebods medlemmer, 2) undervejs i anlægsfasen at have en løbende dialog og en tæt kommunikation med foreningens medlemmer ved at stille en kontaktperson til rådighed for foreningen, da anlægsarbejdet ikke kan undgå at gribe kraftigt ind i beboernes levestandard i en årrække og 3) efter endt anlægsarbejde at kunne have en efterfølgende løbende opfølgning på eventuelt opståede problemer eller skader. 	<p><i>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 overhalingsporene er anlagt, vil Sund & Bælt fortsat have ansvar for den videre drift og vedligehold, hvorfor den direkte kontakt til projektets dialogkonsulent vil opretholdes.</i></p>
	<p><u>Anlægsstøj:</u> HF Kalvebod gør gældende, at der skal foretages undersøgelser af, om støjen kan overholde grænseværdierne indendørs, idet foreningen ikke på baggrund af miljøkonsekvensrapporten og støjbilag kan konkludere, om grænseværdierne overskrides indendørs og om der i så fald skal gøres brug af afværgeforanstaltninger.</p> <p>HF Kalvebod påpeger, at der ikke er taget højde for den kumulative effekt ved, at der vil være perioder både i HOFORs projekt og i projektet med overhalingsspor, hvor grænseværdierne for støj ikke kan overholdes.</p> <p>HF Kalvebod opfordrer til at der ikke foretages støjende anlægsarbejder før støjskærmende foranstaltninger er etableret.</p> <p>HF Kalvebod bemærker, at det er uklart hvilke forudsætninger beregningerne af støjgener er udarbejdet efter. Foreningen opfordrer</p>	<p><i>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></p> <p><i>I miljøkonsekvensrapporten er der vurderet på, at støjgenerne vil pågå i en længere periode på grund af de to projekter.</i></p> <p><i>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.</i></p> <p><i>Vurdering af anlægsarbejders støjpåvirkning af naboejendomme foretages altid ud fra en støjberegning.</i></p>

Sund ≅ Bælt

Sund ≅ Bælt

<p>til at der foretages yderligere støjberegninger og -undersøgelser, og til at der i nødvendigt omfang monteres støjmålere på husene inden for HF Kalvebods område i hele anlægsperioden.</p>	
<p>HF Kalvebod bemærker, at der bør tages stilling til erstatningsmulighederne for beboere, der udsættes for væsentlige støjgener, herunder erstatningsboliger, forud for at projektet meddeles tilladelse.</p>	Trafikstyrelsen
<p><u>Trafikgener i anlægsfasen:</u> HF Kalvebod bemærker, at trafikken til byggepladserne vil medføre en forøgelse af den nuværende tunge trafik i området. Foreningen påpeger, at Tudsemindevej er smal og uden cykelsti og at trafik og parkering på Tudsemindevej allerede i dag udgør et problem. HF Kalvebod opfordrer derfor til at den trafikmæssige planlægning overvejes nøje, herunder at der foretages løbende overvågning og tilpasninger i anlægsfasen.</p>	<p><i>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.</i></p>
<p><u>Vibrationer i anlægsfasen:</u> HF Kalvebod opfordrer til at iværksætte vibrationsovervågning af bygningsskadelige vibrationspåvirkninger i form af vibrationsmålere på alle boliger i HF Kalvebod, hvor der er den mindste risiko for bygningsskader, grundet de store usikkerheder i vurderingerne af vibrationer, jorden og bygningernes beskaffenhed.</p> <p>HF Kalvebod opfordrer til at iværksætte grundig registrering af foreningens boliger, herunder af standen både indvendigt og udvendigt med fotos og f.eks. niveaumåling.</p>	<p><i>Der henvises til beskrivelse af vibrationsovervågning mv. under besvarelsen for Hf. Bergmannshave.</i></p> <p><i>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.</i></p>
<p><u>Støj og vibrationer i driftsfasen:</u> HF Kalvebod opfordrer til at der foretages yderligere undersøgelser af, om der kan ske yderligere støjdæmpende tiltag i driftsfasen, herunder om man potentielt kan føre noget ved spunsvæggen i bane-graven, som vil kunne dæmpe støjen, når togene er i drift.</p>	<p><i>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 støjdæmpning, hvor grænseværdien ikke overskrides.</i></p> <p><i>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.</i></p>
<p><u>Støjskærm:</u> Foreningen bemærker, at det bør undersøges, om en anden støjskærmsløsning vil have bedre effekt i anlægsfasen. Hvis der i driftsfasen er behov for en anden type støjskærm, må denne dermed udskiftes efter anlægsfasen.</p> <p>HF Kalvebod bemærker, at en to meter høj støjskærm vil virke skæmmende i området og medføre en væsentlig visuel påvirkning sammenlignet med den nuværende støjvold med grøn bevoksning.</p>	<p><i>Støjskærmen opsættes af hensyn til projektets støjpåvirkning i driftsfasen. Det har så den bonuseffekt, at den tillige vil dæmpe støjen i en del af anlægsfasen.</i></p> <p><i>I forbindelse med detailprojekteringen vil typen af støjskærm blive valgt, og herunder vil mulighederne for en grøn bevoksning indgå.</i></p>

Sund ≅ Bælt

Sund ≅ Bælt

Foreningen ønsker derfor at mulighederne for grøn bevoksning på støjskærmen undersøges.		
<p><u>Støvgener og jordhåndtering:</u> HF Kalvebod bemærker, at det udover vanding og afdækning ikke fremgår hvilke vilkår og hvilke afværgeforanstaltninger, der vurderes at være nødvendige for at mindske støvgener fra projektet. Det kan derfor ikke umiddelbart konkluderes, hvad der er grundlaget for vurderingen af, at påvirkningen fra støv vil være ubetydelig.</p> <p>HF Kalvebod opfordrer til at der foretages tekniske undersøgelser samt jordprøver af den jord, der opgraves, så det kan fastslås hvad jorden indeholder og hvor forurenede den er. Derudover skal det undersøges, hvordan håndteringen af den forurenede jord kan gennemføres sundhedsmæssigt forsvarligt.</p>		<p><i>Vanding og afdækning er de normale og mulige foranstaltninger til minimering af støvgener.</i></p> <p><i>Det er i miljøkonsekvensvurderingen antaget, at al jorden er forurenede. Det er ikke muligt at forklasse jorden, hvorfor den køres til kartering på godkendt modtageanlæg, hvor efter den håndteres jf. den konstaterede forureningsklasse.</i></p>
<p><u>Lysgener:</u> HF Kalvebod gør gældende, at der skal foretages undersøgelser af de potentielle lysgener, som projektet vil kunne medføre på bl.a. menneskesundheden for beboerne i HF Kalvebod, herunder særligt for det arbejde, der skal foregå i døgndrift og i kumulation med andre projekter, forinden der træffes afgørelse om tilladelse til projektet. Det skal endvidere undersøges, hvordan lyspåvirkningerne kan minimeres, og der opfordres til at opsætte lysmålere i anlægsperioden, således det sikres, at lyspåvirkningerne ikke overstiger hvad der er rimeligt for HF Kalvebods medlemmer.</p>		<p><i>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 anlægsskrift i København stilles der krav til entreprenøren om, at lys på arbejdspladser skal indrettes således, at det ikke generer naboer.</i></p>
<p><u>Grundvand:</u> HF Kalvebod påpeger, at det bør vurderes og undersøges, om minigrøften og drænet er tilstrækkeligt til at sikre boligerne indenfor HF Kalvebods område samt kloakeringsforholdene, idet grundvandet – som nævnt – står højt i området.</p>		<p><i>Spunsen vil medføre en reduktion i afdræningen bag spunsen, hvilket vil betyde, at grundvandsstanden vil ændres hen imod et mere naturligt grundvandsniveau.</i></p>
<p><u>Natura 2000 og bilag IV-arter:</u> HF Kalvebod vurderer, at det ikke i tilstrækkelig grad kan udelukkes, at projektet kan medføre en væsentlig påvirkning af Natura 2000-område nr. 143, og at der derfor bør gennemføres en habitatkonsekvensvurdering.</p> <p>HF Kalvebod opfordrer derudover til at der foretages yderligere undersøgelser af forekomsten af bilag IV-arter, da det ikke på baggrund af miljøkonsekvensrapporten kan lægges til grund, at projektet ikke kan beskadige eller ødelægge yngle- eller rasteområder på bilag IV.</p>		<p><i>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></p> <p><i>Der henvises til besvarelsen under borger 2.</i></p>

Sund ≅ Bælt

Sund ≅ Bælt

	<p><u>Overdækning:</u> HF Kalvebod bemærker, at overdækning vil kunne løse mange udfordringer ved projektet, som er pointeret i foreningens hørings svar, og at denne løsning derfor fortsat bør forfølges.</p>	Der henvises til besvarelsen under Kgs. Enghave Lokaludvalg.
Borgere 3	<p><u>Faunapassage inkl. forslag til alternativ spunsvæg:</u> Af hensyn til biodiversiteten i området anbefales at sikre faunapassager i forbindelse med projektet. Det påpeges, at såfremt der ikke etableres faunapassager, vil spunsvæggen på 1,8 km betyde, at mange dyrs passage mellem Karens Minde-området og Tippen/Valbyparken forhindres, hvormed der kan ske uoprettelig skade på fauna og biodiversitet i området.</p> <p><u>Rundkørsel ved Hammelstrupvej:</u> Det bemærkes, at rundkørslen ved Hammelstrupvej i dag er en busvendeplass uden markering af vigepligter, og at denne bør anlægges som en rigtig rundkørsel.</p>	Der henvises til besvarelsen under Kgs. Enghave Lokaludvalg.
Borger 4	Gentagelse af hørings svar fra Kgs Enghave Lokaludvalg	Der henvises til besvarelsen under Kgs. Enghave Lokaludvalg.
Borger 5	Gentagelse af hørings svar fra Kgs Enghave Lokaludvalg	Der henvises til besvarelsen under Kgs. Enghave Lokaludvalg.
Foreningen Renden og Guldkysten	Gentagelse af hørings svar fra Kgs Enghave Lokaludvalg.	Der henvises til besvarelsen under Kgs. Enghave Lokaludvalg.
Haveforeningen Hf. Frederikshøj	<p><u>Helårsbeboelse:</u> Haveforeningen Hf. Frederikshøj påpeger at, der ligger adskillige helårsbeboede haveforeninger i området, herunder Hf. Frederikshøj, og at disse ikke er kolonihaver som angivet i miljøkonsekvensrapporten. Det påpeges, at der bør tages et særligt hensyn til helårsbeboelse både i forhold til støjgener og andre gener fra projektet.</p> <p><u>Beskyttelse af dyrelivet:</u> Hf. Frederikshøj mener, at undersøgelsen af områdets dyreliv er mangelfuld. Haveforeningen opfordrer til at Sund & Bælt søger assistance hos lokale biologer for at undersøge behovet for at beskytte de fredede dyrearter (grønbroget tudse og flagermus) yderligere.</p> <p><u>Overdækning/faunapassager:</u> Foreningen er bekymrede for at de dyr, som indtil nu har kunne krydse jernbanesporene vil blive forhindret i det og i værste fald miste livet, når de efter sporudvidelsen forsøger at forcere sporene og falder ned ved den meget høje spunsvæg. Af hensyn til dyrenes</p>	Der henvises til besvarelsen under Kgs. Enghave Lokaludvalg.
		Der henvises til besvarelsen under borger 2.
		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, trolldflagermus, pipistrellflagermus, vandflagermus, sydflagermus, brunflagermus, skimmelflagermus og brun langøre. Ingen af anlægsaktiviteterne vurderes at påvirke det potentielle yngle- og rastested.
		Der henvises til besvarelsen under Kgs. Enghave Lokaludvalg.

Sund ≈ Bælt

Sund ≈ Bælt

	passage mener haveforeningen, at en overdækning af hele eller dele af banen burde være en del af projektet. Alternativt at der skabes faunapassager.	
Det Grønne Knæ	Det Grønne Knæ bemærker, at miljøkonsekvensrapporten ikke behandler muligheden for at skabe faunapassager i forbindelse med projektet. Hvis der ikke laves faunapassager i form af hel eller delvis overdækning, vil etableringen af 1,8 km spunsvæg afskære dyrs passage mellem Karens Minde-området og Tippen/Valbyparken.	<i>Der henvises til besvarelsen under Kgs. Enghave Lokaludvalg.</i>
Borger 6	Værdiforringelse, brud på forvaltningsloven, fremtidigt erstatningsansvar og manglende høringsinddragelse.	Trafikstyrelsen
Kystdirektoratet	<p><u>Oversvømmelse/stormflod:</u> Det oplyses i rapporten, at Køge Bugt Kalveboderne i 2011 blev udpeget som et af ti danske risikoområder, hvor der er en potentiel væsentlig risiko for oversvømmelser. En stormflod kan således påvirke store dele af infrastrukturen i København og omegn med store tab til følge. Endvidere, at Øresundsbroen, jernbane, Metro, el- og varmforsyning mv. er nogle af de aktiver, der kan blive påvirket med længerevarende nedbrud i driften til følge.</p> <p>Kystdirektoratet bemærker, at området igen er udpeget i 2024. Det fremgår umiddelbart ikke af MKR, om der er afværgeforanstaltninger ift. hav. Man 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.</p>	<p><i>Området hvor overhalingssporrene skal etableres, er udpeget som risikoområde og der planlægges med en ydre sikring af København med en port ved Kalveboderne. Tidspunktet for etablering af anlægget er endnu ikke fastlagt.</i></p> <p><i>I forbindelse med etablering af Overhalingssporrene bliver den nuværende jordvold fjernet og erstattet med en spuns. 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".</i></p> <p><i>Det fremtidige afvandingsanlæg bliver dimensioneret så det kan klare en 5-årshændelse.</i></p>
Borger 7	Gentagelse af hørings svar fra Kgs Enghave Lokaludvalg	<i>Der henvises til besvarelsen under Kgs. Enghave Lokaludvalg.</i>
A/B Vildrose I, Grundejerforeningen Vildrose, Grundejerforeningen Vildrose II, v. DAHL advokatpartnerselskab	Hørings svaret indeholder bemærkninger vedrørende følgende emner: støj i anlægsfasen, trafikgener i anlægsfasen, vibrationer i anlægsfasen, støj og vibrationer i driftsfasen, støvgener, lysgener, grundvand og habitatkonsekvensvurdering.	<p><i>Der henvises til den fulde besvarelse af hørings svaret fra HF Kalvebod.</i></p> <p><i>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.</i></p> <p><i>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.</i></p>

Sund ≅ Bælt

Sund ≅ Bælt

		<p>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.</p> <p>Der har været afholdt flere dialogmøder, herunder med grundejerforeningerne for Vildrose, og er der brug for flere eller andet, står dialogkonsulenten fortsat til rådighed.</p>
Styrelsen for Grøn Arealplanlægning og Vandmiljø, Affald & Data	<p><u>Affald og affaldshåndtering:</u> Det fremgår ikke af miljøkonsekvensrapporten 1) hvilke affaldstyper der vil blive genereret ved etablering af arbejdsarealer på banens areal, samt 2) hvordan affaldet forventes håndteret. Dette bør beskrives yderligere, medmindre Transportministeriet er af den opfattelse, at der ikke bliver genereret affald under hele processen.</p> <p><u>Boringer og håndtering af forureninger:</u> Det fremgår af miljøkonsekvensrapporten, at byherre 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.</p>	<p>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 jf. afgrænsningsnotatet ikke at kunne medføre en væsentlig påvirkning af miljøet.</p> <p>Det er i miljøkonsekvensvurderingen antaget, at al jorden er forurenet og at det håndteres derefter. Resultaterne af denne undersøgelse vil indgå i den videre detailprojektering og plan for håndtering af jorden.</p>
Styrelsen for Grøn Arealplanlægning og Vandmiljø, Arter og Naturbeskyttelse	<p><u>Arter og naturbeskyttelse:</u> 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.</p> <p>Det fremgår af fremsendte materiale ikke tydeligt, hvorvidt området for anlægsarbejdet (eks.vis beplantningen omkring det eksisterende togbane, el. overdrevet) kan fungere som levested/migrationsområde/rasteområde for fredede arter af padder, ift. hensynet til individbeskyttelsen under anlægsarbejdet. Vi gør opmærksom på, at hvis drab af individer ikke kan undgås skal der søges dispensation fra artfredningsbekendtgørelsens § 14 hos Styrelsen for Grøn Arealomlægning og Vandmiljø.</p>	<p>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.</p> <p>Der søges dispensation fra artfredningsbekendtgørelsens § 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.</p>

Sund≡Bælt

Sund≡Bælt

<p>Styrelsen for Grøn Arealplanlægning og Vandmiljø, Hav & Vandmiljø</p>	<p><u>Side 15 og 137:</u> Det fremgår af MKR: "Af hensyn til togdriften skal banelegemet holdes tørt, og opsamling af regnvand i grøfter og bortpumpning oprettholdes derfor i anlægsperioden. Projektområdet ligger under grundvandsspejlet, og derfor drænes grundvand væk ved permanent grundvandssænkning, der øges midlertidigt under anlægsfasen i en periode på ca. 5 måneder. Det er estimeret, at der skal afledes ca. 12.000 m³ grundvand ekstra i løbet af de ca. 5 måneder af anlægsfasen, hvor der skal grundvandssænkes."</p> <p>SGAV gør opmærksom på, at en øget oppumpning og udledning af grundvand vil medføre en øget udledning af kvælstof (N), som forekommer i grundvand. Der mangler i MKR en redegørelse for dette og en vurdering af om dette vil kunne påvirke det berørte kystvandområde, nr. 6 Nordlige Øresund.</p>	<p>Den forøgede grundvandssænkning vil ske i perioden fra april til oktober, hvor vandet fra P1 afledes til Damhusåens Renseanlæg og ikke udledes direkte til Kalveboderne. Den ekstra afledte vandmængde vil ikke betyde en overskridelse af den tilladte vandmængde iht. tilladelsen.</p> <p>Vandet fra P2 udledes til Enghaverenden iht. gældende tilladelse fra 1993 (Miljøkontrollen), og den ekstra vandmængde kan indeholdes i det tilladte med god margen. 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, hvilket svarer til 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 %, hvilket ikke vil være målbart, og ikke vurderes at kunne medføre en forringelse af tilstanden eller hindre målopfyldelsen for kystvandområdet.</p>
	<p><u>Side 150:</u> 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.</p>	<p>Vurderingen tages til efterretning.</p>
<p>Borger 8</p>	<p><u>Arter:</u> I Resume af Miljøkonsekvensvurdering står s. 14, at feltundersøgelserne "viser ingen forekomst af grønbroget tudse, og området er generelt uegnet som levested for arten". Det er faktisk forkert, at grønbroget tudse ikke lever i området. Både grønbroget tudse, andre padder, vandsalamander og skovfirben lever i området. Deres forekomst er registreret i netop dette område på www.arter.dk og www.naturbasen.dk</p> <p>På s. 14 står endvidere, at der er registreret flagermus i ét træ ved arbejdspladsen, som potentielt er yngle- og rastested. Der står ikke hvilken art flagermus, der er tale om. Vi ved imidlertid fra kontakt</p>	<p>Der henvises til borger 2. 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.</p> <p>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</p>

Sund ≅ Bælt

Sund ≅ Bælt

	<p>med biologer, at der lever Troldflagermus, Vandflagermus og Brunflagermus med flere i området, som alle er beskyttet af habitatsdirektivet.</p> <p>På S. 15 står at påvirkningen af Isfuglen, der yngler i kanalen vurderes at være af mindre betydning. Da Isfuglen er en meget sky og i øvrigt rødlistet fugl, virker denne vurdering overfladisk.</p>	<p><i>forekomme: dværgflagermus, troldflagermus, pipistrellflagermus, vandflagermus, sydfalgermus, brunflagermus, skimmelflagermus og brun langøre. Ingen af anlægsaktiviteterne vurderes at påvirke det potentielle yngle- og rastested.</i></p> <p><i>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.</i></p>
	<p><u>Faunapassage/overdækning:</u> Der bør etableres enten faunapassager eller et grønt tag. Banegraven og den nuværende beplantning langs sporene, med blandt andet en lang række frugttræer, er en grøn korridor. Den 1,8 km lange spunsvæg vil ødelægge dyrenes muligheder for passage. Spunsning vil ødelægge den grønne korridor. Der bør derfor af hensyn til dyrelivet og biodiversiteten anlægges en ny vold, faunapassager eller grønt tag.</p>	<p><i>Arealet er udlagt til baneareal, altså til teknisk anlæg.</i></p> <p><i>Det 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.</i></p>
	<p><u>Kumulative effekter:</u> I Miljøkonsekvensvurderingen, resume, s. 19 står at "der er ikke på nuværende tidspunkt kendskab til, at der kan være kumulative virkninger i forhold til andre projekter i området." Men er dette undersøgt? Det fremgår ikke, at kumulative forhold fx i forhold til nyt boligbyggeri er undersøgt.</p>	<p><i>Ifølge 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.</i></p>
Københavns Kommune	<p><u>Naturbeskyttelse:</u> 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 NBL § 3.</p> <p>Det fremgår af afsnit 9.2.4, at der planlægges at lægge en arbejdsplads delvist indenfor 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 lidt uklart, hvor meget og hvilket areal, der til en hver tid vil være afspærret, og dermed hvordan adgangsforholdene bliver påvirket. Der bør forelægges en konkret projektbeskrivelse af arbejdspladsen for fredningstilsynet i Københavns</p>	<p><i>Københavns Kommunes vurdering tages til efterretning.</i></p> <p><i>Sund & Bælt afklarer behovet for dispensation fra fredningen med fredningstilsynet i Københavns Kommune som beskrevet i kommunens høringsvar.</i></p>

Sund ≅ Bælt

Sund ≅ Bælt

<p>Kommune, som er den kompetente myndighed til at vurdere hvorvidt den planlagte arbejdsplads kræver dispensation fra fredningen eller ej.</p>	<p>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.</p>	<p><i>Der ændres ikke på afvandingen til søen.</i></p>
<p>Rettelse af tidsrum ift. støj.</p>		<p><i>København Kommunes bemærkning er noteret.</i></p>
<p>1.1.9. Overfladevand / 15: <i>"I dag er de kategoriseret som spildevandstekniske anlæg, og de er ikke målsatte vandområder under vandrammedirektivet."</i> Det kan ikke både være et spildevandsteknisk anlæg og et vandområde, derfor skal teksten rettes – og det skal konsekvensrettes igennem hele MKR til: <i>"I dag er de kategoriseret som spildevandstekniske anlæg, og de er ikke vandområder under vandrammedirektivet"</i>.</p> <p>8.2.4./Figur 8.5./ 114: <i>"Grønne områder er opland til P1, og tre små grønne pile i syd viser udløb fra P1 til henholdsvis søen i Valbyparken, Gåsebæk-renden og til kloak til Renseanlæg Damhusåen. Den vestlige del af banestrækningen markeret med rød er opland til pumpestation P1, der har udløb i Enghave Kanal (lille rød pil). Pumpestation P1 modtager desuden vand fra pumpestation Kalvebod med oplandet, der dækker broen over Kalvebod (pink). (NIRAS, 2017)".</i> De nævnte pile og nogle af farverne er næsten usynlige – kortet er meget småt, det er meget svært at se.</p> <p>8.2.6/Figur 8.6/134: Der er uklart hvad farverne på figuren viser. Det bør illustreres bedre/tydeligere, at der ikke er behov for ny udledningstilladelse mht. volumen – at arealet allerede afdrænes i henhold til eksisterende tilslutnings- og udledningstilladelser.</p> <p>8.2.6./137: <i>"I anlægsfasen bliver der, udover selve banearealet, etableret flere arbejds- og byggepladser langs med strækningen. Arealerne etableres med kørefast underlæg i form af grus. Arealerne skal, ud over til byggeaktiviteter, benyttes til mandskabsvogne, maskiner og oplag af materialer."</i></p>	<p><i>Tages til efterretning.</i></p> <p><i>En opdateret udgave af figur 4.4, som viser det samme som figur 8.5, er vedlagt.</i></p> <p><i>Figuren viser tværsnit af baneudvidelsen, hvor de eksisterende spor er vist med vandret rød streg og drænet med lodret rød streg. Med rød skravering er det vist, at udvidelsen tages fra den eksisterende skrænt og støjvold frem til spunsen, som er vist med lodret gul streg. Da drænet også under de eksisterende forhold afdræner støjvolden, vil etableringen af det ekstra spor ikke betyde en forøgelse af vand til drænet. Yderligere vil etablering af spunsen betyde en reduktion af mængden af drænvand, da en del af grundvandet afskæres og dermed ikke når drænet."</i></p> <p><i>Det er normal praksis at etablere køreveje og arbejdspladser med en gruspude, der efterfølgende fjernes. Der tages bundprøver på arbejdsarealer før der udlægges grus og igen efter at gruset er fjernet til dokumentation for, at projektet ikke har medført en forurening. Den jord, der afgraves og håndteres, er lettere forurennet og køreveje og arbejdspladser</i></p>	

Sund ≅ Bælt

Sund ≅ Bælt

	<p>Et mindre areal (A3) skal benyttes til oplag og omlæsning af afgraved jord fra henholdsvis bane og støjvold, og afhængig af oplagets varighed og vejret i perioden, kan der blive behov for overdækning eller andet, til afskærmning mod nedbør og vind. Der vil ikke være aktiv opsamling af vand fra områderne, og således vil den mængde regnvand, som nedsiver eller løber af til tilstødende arealer, være den samme i anlægsfasen, som den er i referencescenariet." Der bør som udgangspunkt være fast belægning ved køreveje og byggeplads og oplag af jord.</p> <p>Vandet bør afledes via olieudskillere. Det er muligt at vandmængderne ikke er ændrede, men det vil kvaliteten af vandet formentlig være.</p> <p>8.2.7 / 140: "Det vurderes derfor, at projektet ikke vil medføre en væsentlig ændring i sammensætningen af det dræned grundvand, hvad angår miljøfarlige forurenende stoffer. Det vurderes, at drænvandet i driftsfasen både kvantitativt og kvalitativt kan indeholdes inden for de gældende tilslutningstilladelser. Da volumen og sammensætning af drænvand til afledning vurderes at være uændret..." Belastningen af drænvandet må umiddelbart blive forøget ved etablering af ekstra spor. Ansøger skal derfor eftervise, at det ikke giver anledning til forøget afledning af MFS, så det kan vurderes, at det kan holdes inden for eksisterende tilslutnings- og udledningstilladelser.</p> <p>Figur 8.12 / 151: Meget utydelig tekst på figuren.</p>	<p>etableres på arealer, der er tilsvarende forurenede. Jorden omlastes på arbejdspladserne ved Bauhaus og Fragtvej og oplægges her i korte perioder. Jordarbejderne udføres ikke i de våde vintermåneder.</p> <p>Ved anlæggelse af fast belægning, vil der i værste fald kunne ske ændringer i afstrømning/nedsivning, som kunne risikere at flytte på forureningen.</p> <p>Der vurderes på denne baggrund ikke at skulle udlægges fast belægning og opsamles overfladevand herfra.</p> <p>Som beskrevet ovenfor vil arealet, som afdrænes, ikke blive større, da en del af volden, som fjernes for at gøre plads til sporene, også afdrænes i dag. Dertil kommer, at spunsen vil afskære en del af grundvandet fra drænet, og, som det er vist i Bilag 4 til MKV-en, forventes der en mindre reduktion (6,4 %) af mængden af grundvand til pumpestationerne. Der vil formentlig komme mere regnvand i drænet, men regnvandet vil være renere end drænvandet, som jo kommer fra forurenede grunde, og derved vurderes belastningen at blive reduceret i forhold til i dag.</p> <p>Figuren kan ses i fuld størrelse i bilag 4.</p>
	<p><u>Visuel påvirkning:</u> Bygherre bør redegøre for de visuelle indvirkninger på de omgivende miljøer, fx når beplantede skråninger ændres til lodrette vægge. Københavns Kommune kan ikke se, hvorvidt de nye vægge begrønnes, så det grønne udtryk så vidt muligt bevares.</p>	<p>En skærm i støjabsorberende materiale vil fremstå som et teknisk element, hvor der i dag er grøn beplantning. Den tekniske fremtoning kan dog minimeres ved f.eks. at beklæde skærmen med træ og ved beplantning. I forbindelse med detailprojekteringen vil typen af støjskærm blive valgt, og herunder vil mulighederne for en grøn bevoksning indgå.</p>
Borger 9	<p><u>Biodiversitet og spunsvæg:</u> Det bemærkes, at projektet indebærer nedlæggelse af den eksisterende vold med varieret beplantning, som er habitat for bl.a. padder, isfugl og sommerfugle, og at denne vold erstattes af spunsvægge som vil besværliggøre dyrenes passage. Det påpeges, at der bør udarbejdes en ny miljøkonsekvensrapport, hvor der indgår løsninger, der ikke indskrænker de grønne områder og som ikke sænker biodiversiteten.</p>	<p>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 padder som skrubtudse og lille vandsalamander i nærområdet, og det kan ikke udelukkes at der er skrubtudser i området. 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 omkring 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</p>

Sund ≅ Bælt

Sund ≅ Bælt

		<i>arealmæssigt. Der bliver ikke spunset i de områder, hvor isfuglen yngler, da den lever i skrænten ved kanalen og ikke i banegraven.</i>
	<p><u>Støj og luftforurening i driftsfasen:</u> Det bemærkes, at den øgede togtrafik vil medføre øgede støjgener og øget luftforurening. Det påpeges derfor, at der bør indtænkes løsninger, der dæmper støj og reducerer mængden af forurenende luftpartikler fra togtrafikken.</p>	<i>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.</i>
	<p><u>Æstetik og rekreative områder:</u> Det påpeges at etablering af spunsvægge og nedlæggelse af et grønt areal vil medvirke til at forringe områdets herligheds- og brugsværdi samt gøre afstanden større mellem natur og by. Der bør derfor indtænkes løsninger, der tilgodeser æstetikken og giver plads til et sammenhængende grønt Sydhavn med fri passage til grønne områder.</p>	<i>Projektet etableres inden for banens matrikel og ændrer ikke på adgangen til de rekreative områder.</i>
	<p><u>Overdækning:</u> Det foreslås, at der etableres en grøn overdækning i stedet for spunsvægge.</p>	<i>Der henvises til besvarelsen under Kgs. Enghave Lokaludvalg.</i>
Borger 10	<p><u>Støj i driftsfasen:</u> Der udtrykkes bekymring for støj i driftsfasen, og der efterspørges et estimat af mængden af tog i fremtiden. Det påpeges, at projektet ikke tager højde for støjens påvirkning af mennesker, og at der ikke gøres nok for at begrænse støjgenerne.</p>	<i>Der er gennemført beregninger af støjen ud fra den forventede fremtidig togtrafik. Beregningerne viser en overskridelse af grænseværdierne ved få boliger, som vil blive tilbudt facadeisolering.</i>
	<p><u>Kumulative effekter:</u> Der udtrykkes bekymring om kumulative effekter, idet der oplystes en række projekter i nærområdet, herunder bl.a. HOFORs skybrudsprojekt og en række fremtidige projekter. Det bemærkes, at disse projekter bør indgå i miljøkonsekvensrapportens vurdering af kumulative effekter.</p>	<i>Der henvises til besvarelsen under borger 8.</i>
	<p><u>Dyreliv:</u> Det påpeges, at redegørelsen af flagermusegnede træer ikke er korrekt, idet der også findes flagermus på Thomas Koppels Allé.</p> <p>Derudover udtrykkes der uenighed i vurderingen af påvirkningen af isfugl. Det påpeges, at det ikke er sandsynliggjort at arten vil vende tilbage.</p> <p>Det påpeges, at det ikke er korrekt, at der ikke er tudsesøer i området. Der er en tudsesø for enden af Karens Minde Aksen.</p>	<p><i>Der forekommer uden tvivl flagermus spredt i omgivelserne til projektområdet. Det registrerede potentielle yngle- og rastested for flagermus påvirkes ikke af anlægsarbejdet.</i></p> <p><i>Der henvises til besvarelsen under Hf. Bergmannshave vedrørende isfugl.</i></p> <p><i>Det er korrekt, at der er en sø på den nordlige side af banen, hvor der er fundet skrubbudsler. Placeringen nord for banen, og dermed uden for projektområdet, gør at den ikke er en del af projektet.</i></p>
Borger 11	<p><u>Overdækning:</u> Der udtrykkes i høringssvaret opbakning til forslag om overdækning af banestrækningen for at sikre en bedre passage for både dyr og</p>	<i>Der henvises til besvarelsen under Kgs. Enghave Lokaludvalg.</i>

Sund ≅ Bælt

Sund ≅ Bælt

	mennesker, bedre muligheder for at skabe grønne korridorer og mindske eventuelle støjgener i driftsfasen.	
	<u>Spunsvæg:</u> Det påpeges, at opførelse af 1,8 km spunsvæg vil hindre dyrelivet i at passere over banelegemet.	<i>Der henvises til besvarelsen under Kgs. Enghave Lokaludvalg.</i>
	<u>Omlægning af busrute:</u> Det bemærkes, at omlægning af busrute 19 i anlægsfasen – hvad enten dette sker ad Spontinisvej eller Stubmøllevej - ikke vil være en god idé, da busruten netop, efter længere tid, er vendt tilbage til den vanlige rute efter metrobyggeriet på Mozarts Plads. Der bør derfor findes en løsning hvor buslinjen fortsat kan køre på sin vante rute, for på den måde at forankre infrastrukturen og ikke skabe mere forvirring for buspassagererne.	<i>Der henvises til besvarelsen under Kgs. Enghave Lokaludvalg.</i>
	<u>Grønbroget tudse:</u> Det efterspørges i høringssvaret, at der foretages nye feltundersøgelser for grønbroget tudse, hvor der tages højde for sæson og artens adfærd.	<i>Der henvises til svar under borger 2.</i>
	<u>Vendeplads i anlægsfasen:</u> Det bemærkes, at det ikke er hensigtsmæssigt at der i anlægsfasen inddrages et areal af det beskyttede overdrev på Sydhavnstippen til etablering af vendeplads, idet alle beskyttede områder ønskes respekteret og værnet om.	<i>Arbejdsarealer er i størst muligt omfang lagt på banens areal for at minimere påvirkning af beskyttede områder. Men ved Fragtvej skal lastbilerne vende, hvilket medfører en nødvendig inddragelse af en lille del af overdrevet på Sydhavnstippen.</i>
	<u>Fældning af træer:</u> Det ønskes at alle træer der fældes/fjernes fra volden genplantes, jf. København Kommunes træpolitik.	<i>Af hensyn til kørestrømsanlægget er det ikke hensigtsmæssigt at plante træer langs banestrækningen.</i>
	<u>Isfugl:</u> Det bemærkes, at anlægsfasen vil have større konsekvenser end angivet i miljøkonsekvensvurderingen. Der henvises til, at fugle kommunikerer via sang, og at det derfor kan have stor betydning for artens trivsel og kommende ynglesæsoner hvis fuglenes sang overdøves af larm.	<i>Der henvises til svar under Hf. Bergmannshave.</i>
Danmarks Naturfredningsforening	Danmarks Naturfredningsforening påpeger, at der i det mindste bør foretages en begrønning af spunsvæggen og gerne også ske en egentlig jorddækning af væggen på det nederste stykke af hensyn til insekt-, fugle- og dyreliv, og at hensyn til oplevelsen for de mennesker, der kommer til at færdes langs spunsvæggen.	<i>Spunsvæggen etableres nede i banegraven, hvor der ikke færdes mennesker, bortset fra passagererne i de forbipasserende tog. Der etableres derfor ikke begrønning.</i> <i>Spunsvæggen etableres for at minimere arealindgrebet.</i>
	Efter Danmarks Naturfrednings opfattelse må det være et vilkår for give tilladelse 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 retablering af det pågældende arbejdsareal.	<i>Ja, som beskrevet i miljøkonsekvensrapportens afsnit 7.2.4.1 "Ved retablering af arbejdsarealet bør det undgås, at der genudlægges muld på arealerne og jorden kan med fordel i stedet harves op, så der opstår små ujævne strukturer i den let løsnede og mere næringsfattige jord. Området kan herved overlades til sig selv, hvorved det kan forventes, at arter fra det tilstødende overdrevsareal langsomt vil indfinde sig."</i>
	<u>Isfugl:</u>	

Sund ≅ Bælt

Sund ≅ Bælt

	<p>Danmarks Naturfredningsforening påpeger, at vurderingen af påvirkning på isfugl mangler en evidensbaseret begrundelse. Foreningen påpeger derudover, at anlægsarbejdet bør tilrettelægges således, at den mest støjende del ikke foregår i perioden fra april til september.</p>	<p><i>Der henvises til svar under Hf. Bergmannshave.</i></p>
	<p>Flagermus: Danmarks Naturfredningsforening opfordrer til, at der foretages en mere dækkende registrering af flagermus i området, som også differentierer mellem nord- og sydsiden af jernbanetraceet. Foreningen bemærker derudover, at belysning på arbejdspladsen udenfor flagermusenes dvaletid kan udgøre et problem i forhold til de mest lysfølsomme arter.</p>	<p><i>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, pipistrellflagermus, 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.</i></p> <p><i>Med hensyn til flagermus påtænkes der kun i forbindelse med sporarbejde at være anlægsarbejder om aftenen i 2 x 5 døgn.</i></p> <p><i>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.</i></p>
	<p>Overflade- og grundvand: Danmarks Naturfredningsforening bemærker, at det er problematisk, at der ikke er stillet udlederkrav i form af maksimale koncentrationer eller stofmængder i den gældende udledningstilladelse, idet det bortdræned vand kan hidrøre fra den forurenede jord der afgraves og mellemdeponeres. Dette kan medføre en merforurening i anlægsfasen, specielt i perioder med kraftig regn, som kan medføre en forringelse af den kemiske og samlede økologiske tilstand i Kalveboderne, hvilket vil være i strid med vandrammeplanen.</p>	<p><i>Det er Københavns Kommune, som er myndighed for meddelelse af udlednings- og tilslutningstilladelse, som har vurderet, at det ikke er nødvendigt at stille udlederkrav.</i></p>
	Vilkår til tilladelse.	Trafikstyrelsen
Borger 12	<p>Det påpeges i høringssvaret, at miljøkonsekvensrapportens beskrivelse af rødlistede arter i området er forkert.</p> <p>Derudover undrer det, at Sund og Bælt ikke beskriver det dyreliv, der findes i hele banelegemets grønne volde i miljøkonsekvensrapporten. Det bemærkes, at der ved anlæg af voldene i forbindelse med etableringen af Øresundsforbindelsen blev gjort et stort nummer ud af at tilplante dem med dyrevenligt grønt, æbletræer og bærbuske for at fremme dyrelivet, og at man vil ødelægge dette igen med udvidelsesprojektet.</p>	<p><i>For rødlistede arter (Isfugl henvises til svar under Hf. Bergmannshave.</i></p> <p><i>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.</i></p>
	Det bemærkes i høringssvaret, at beboelse konsekvent beskrives som kolonihaver/haveforeninger i miljøkonsekvensrapporten, hvilket	<i>Der henvises til besvarelsen under Kgs. Enghave Lokaludvalg.</i>

Sund ≅ Bælt

Sund ≅ Bælt

	ikke er korrekt, og at beregninger og vurderinger af påvirkninger fra støj og vibrationer derfor ikke er retvisende.	
	Det påpeges, at en 1,8 km spunsvæg vil umuliggøre dyrs krydsning af baneskråningerne og medvirke til en reduktion i bestandene.	<i>Der henvises til besvarelsen under Kgs. Enghave Lokaludvalg.</i>
	Det anbefales at skabe en smuk og grøn løsning, der vil fremme og bevare biodiversiteten i området ved at lave en grøn overdækning af hele banelegemet på hele den strækning man vil lave spunsvæg.	<i>Der henvises til besvarelsen under Kgs. Enghave Lokaludvalg.</i>
	EU-støtte	Trafikstyrelsen
Borger 13	Gentagelse af hørings svar fra Kgs Enghave Lokaludvalg.	<i>Der henvises til besvarelsen under Kgs. Enghave Lokaludvalg.</i>
Borger 14	Hørings svaret tilslutter sig forslag til overdækning af banestrækningen eller som minimum at der etableres faunapassager.	<i>Der henvises til besvarelsen under Kgs. Enghave Lokaludvalg.</i>
	Der udtrykkes 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.	<i>Langt størsteparten af anlægsarbejderne foretages i dagsperioden indenfor normal arbejdstid iht. Bygge- og anlægskodex i København og overholder støjgrænserne. Der udføres kun anlægsarbejder aften og nat i 2x5 døgn ved ilægning af sporskifter.</i>
	Det påpeges, at rapportens redegørelser for støjniveauer undlader at tage i betragtning, at flere af de have-, ejer- og -andelsforeninger, som ligger tættest op ad den berørte strækning er helårsboliger med bopælspligt.	<i>Der henvises til besvarelsen under Kgs. Enghave Lokaludvalg.</i>
	Kompensation og genhusning	Trafikstyrelsen