



Trafikstyrelsen

3

#### 4 **Høringssvar fra Kgs. Enghave Lokaludvalg**

11. oktober 2023

#### 5 **Bemærkninger til Sund & Bælts ansøgning om etablering af** 6 **baneanlæg mellem Kalvebod og Ny Ellebjerg**

Sagsnummer  
2023-0383020

7

8 Kgs. Enghave Lokaludvalg er via en borger i bydelen blevet  
9 opmærksom på denne høring og undrer os over, at vi ikke er  
10 blevet kontaktet som høringspart.

Dokumentnummer  
2023-0383020-7

11 Derudover finder vi det utilfredsstillende, at  
12 høringsfristen er så kort, da det umuliggør en  
13 borgerinddragelse og afholdelse af offentlige møder om  
14 projektet inden det er for sent at påvirke projektet.

15 Med så stort og længevarende et projekt, der vil give  
16 store trafikale udfordringer og støjgener i bydelen bør  
17 borgerne inddrages og høres og der bør laves en  
18 miljøkonsekvensvurdering i stedet for den meget  
19 mangelfulde miljøscreening, så fx påvirkninger af natur og  
20 dyreliv undersøges nærmere, hvor der nu bare henvises til  
21 gamle undersøgelser.

22 Vi er også kede af at tidligere undersøgte muligheder for  
23 vigespor på Amagersiden af jernbaneforbindelsen mellem Ny  
24 Ellebjerg Station og Ørestad Station ikke er blevet  
25 foreslået, da området fra broen til Ørestad ikke vil  
26 berøre beboede områder. Dette alternativ bør undersøges i  
27 forbindelse med en miljøkonsekvensvurdering.

28 Vi undrer os i øvrigt over, at projektet opererer med  
29 navnet "Kalvebod", da det er et vidt begreb. Menes der  
30 Kalvebod som vandområde og dermed til broen mellem  
31 Sjælland og Amager eller drejer det sig om at hovedparten  
32 af den nye jernbane vil berøre den helårsbeboede og  
33 fredede Haveforening Kalvebod?

Sekretariatet for Vesterbro  
og Kgs. Enghave Lokaludvalg  
Lyrskovgade 4  
1758 København V

EAN-nummer  
5798009800473

[www.kk.dk/lokaludvalg](http://www.kk.dk/lokaludvalg)

34 **Projektbeskrivelsen**

35 Generelt synes vi, at ansøgningen er unøjagtig i sine  
36 beskrivelser af såvel områderne omkring baneforløbet, som  
37 beskrivelsen af anlægsarbejdet. Dette vil vi gerne bidrage  
38 til at forbedre i det følgende.

39 Vi har behandlet løsning 03 og 04 samlet, da de for os at  
40 se ikke er væsentligt forskellige i forhold til  
41 konsekvenser for området og dets beboere i øvrigt -  
42 særligt hvad angår arbejdsområdets størrelse og forventede  
43 støjgener i anlægsfasen.

44 Vi hilser en udvidelse af jernbanetransport velkommen og  
45 hvis det kan mindske biltrafikken i vores områder på  
46 længere sigt, støtter vi det meget, da bydelen er stærkt  
47 plaget af biltrafik. Vi er derfor ikke modstandere af en  
48 udvidelse af jernbanespor på denne forbindelse til og fra  
49 Sverige/Københavns Lufthavn.

50 Sund & Bælt har i sin ansøgning hævdet at projektet ikke  
51 kræver VVM (miljøkonsekvensvurdering), men det vil vi mene  
52 ikke kan være korrekt. Vi forventer derfor at  
53 Trafikstyrelsen ved en nærmere screening vil være enige  
54 med os i, at det er påkrævet, jf. "Vejledning om VVM i  
55 planloven (VEJ nr. 9339). De hævder også, at projektet  
56 ikke er en del af et større projekt, hvor vi vil mene, at  
57 såvel "RingSyd-projektet" fra 2017 samt  
58 Infrastrukturplanen fra 2021, som Sund & Bælt selv  
59 henviser til i beskrivelsen af baggrund for ansøgningen,  
60 må siges at være en del af et større projekt.

61 Vi mangler også en meget mere konkret beskrivelse af  
62 sammenhængen med det besluttede skybrudstunnelprojekt, som  
63 skal foregå i samme periode og samme områder. En samlet  
64 miljøundersøgelse af de to projekter i anlægsfasen vil  
65 være påkrævet med hensyn til støj, vibrationer, kørsel og  
66 øvrige miljøpåvirkninger, samt områdernes tilgængelighed  
67 for såvel cykelpendlere, som hele bybefolkningens adgang  
68 til de rekreative områder.

#### 69 **Borgerinddragelse og høringsret**

70 Vi glæder os over, at Sund & Bælt ønsker at inddrage alle  
71 berørte parter og vi ved de allerede har holdt  
72 orienterende møde med Haveforeningen Kalvebod. Desværre er  
73 den aktuelle ansøgning ikke nået frem til nogle af dem,  
74 der bliver vældigt berørt af projektet. Det drejer sig  
75 først og fremmest om bådeklubben Trekanten, hvis områder  
76 man forventer at råde over som byggeplads i anlægsfasen,  
77 samt "Børnenes Dyremark" og "Fårelauget", der begge er

78 meget afhængige af forbindelsen mellem Karens Minde Aksen  
79 og Tippen, hvor såvel heste, som får og alpakaer, bruger  
80 broen over den nuværende jernbane jævnlige fra stalde og  
81 folde ved Karens Minde til afgrænsningsområderne på Tippen.

## 82 **Arbejdspladser og transport i anlægsperioden**

83 Det meste af arbejds trafikken bør gå via Bådehavnsgade -  
84 Fragtvej. Ved de øvrige arbejdspladser vil transporten  
85 påvirke lokalområdet og beboerne i større grad (se  
86 uddybende nedenfor), og der skal helst ikke oprettes en  
87 arbejdsplads for enden af Thomas Koppels Alle.

## 88 **Bådeforeningen Trekanten**

89 Der mangler en beskrivelse af, hvordan Sund & Bælt  
90 forestiller sig at bådeklubbens arealer kan overtages og  
91 hvilke alternativer og erstatninger bådeklubben kan  
92 stilles i udsigt, da en brug af deres område vil  
93 umuliggøre bådeklubbens eksistens og medlemmernes brug af  
94 deres både. Det er således ikke korrekt at skrive i  
95 ansøgningen, at det ikke påvirke marine område i Sund &  
96 Bælts egen miljøscreening, nr. 14 - "Lystbåde, sejlads,  
97 rekreative forhold og friluftsliv." Bådeklubben har  
98 befundet sig i Kgs. Enghave i over 100 år og er tidligere  
99 blevet tvangsforflyttet i forbindelse med anlæggelsen af  
100 den nuværende jernbane.

## 101 **Trafik på Thomas Koppels Allé**

102 I samme forbindelse er det ikke beskrevet om vejanlægget  
103 omkring bådeklubben vil blive opretholdt i forbindelse med  
104 anlægsarbejdet. Der står bare, at området for enden af  
105 Thomas Koppels Allé vil blive inddraget til  
106 arbejdspladsområde og på kort er hele området markeret med  
107 rødt, så det for os ser ud til at det vil blive afspærret.  
108 I dag er der for enden af Thomas Koppels Allé en deling af  
109 vejen, hvor den sydlige del trafikforsyner haveforeningen  
110 Frederiksholm og den nordlige del, den helårsbeboede  
111 Havebyen Mozart, en del af Haveforeningen Frederikshøjs  
112 helårsbeboede boliger og nyttehavedeforeningen Syd. I alt  
113 omkring 90 boliger og 130 nyttehaver. Vi forventer at  
114 disse sikres adgang for også bilende trafik, herunder  
115 redningskøretøjer, igennem hele anlægsfasen!

116 Selve planen om at anlægge en stor arbejdsplads med  
117 mandskabsbygninger og materialeplads er i det hele taget  
118 en dårlig idé, som vil få store miljømæssige konsekvenser  
119 for hele "Musikbyen" som er en stor del af bydelen. Thomas  
120 Koppels Alle er en smal vej, hvor der dagligt kører og

121 parkerer en lang række minibusser, som betjener  
122 Strandparkskolen, der er beliggende på vejen. Skolen er  
123 for multihandicappede børn og derfor er der voldsom trafik  
124 til og fra skolen i morgen- og eftermiddagstimerne til  
125 transport af disse mange børn - og der er netop givet  
126 bevilling til udvidelse af skolens elevantal, hvilket vil  
127 øge trafikken til og fra skolen. Skolen og dens elever vil  
128 ikke kunne undgå at blive berørt af den øgede  
129 lastbiltrafik i forbindelse med det påtænkte  
130 arbejdspladsanlæg, som beskrevet.

131 Desuden er tilkørselsvejene til Thomas Koppels Allé meget  
132 smalle og allerede i dag et problem for trafikflowet. Vi  
133 oplever både farlige situationer for vores private biler  
134 og diverse vognmænd, der har svært ved at komme ned til  
135 Thomas Koppels Alle. Endelig er de mulige tilkørselsveje  
136 fra Mozartsvej, såsom Sjælør Boulevard, Wagnersvej og  
137 Offenbachvej, alle veje som ikke har størrelse som gør  
138 tung trafik muligt. Vælges denne løsning vil det medføre  
139 nedlæggelse af et stort antal parkeringspladser, uden  
140 mulighed for alternativ parkering for lokalområdets  
141 beboere.

#### 142 **Stierne langs banesporene**

143 En anden trafik udfordring er sikkerheden for bydelens  
144 skolebørn. Stierne langs banen bliver i dag brugt som  
145 alternativ og sikker cykelsti for mange børn, der går i  
146 skole i Valby og på Ellebjerg Skole. Hvordan sikres de  
147 under anlægsfasen? Og lukning af cykelruten langs Starck  
148 imod Valbyparken vil give en stor mængde cyklister på  
149 vores ikke særligt godt udbyggede net af cykelstier i  
150 bydelen.

#### 151 **Trafik til og fra Valbyparken**

152 Det samme gælder al trafik til og fra haveforeningerne  
153 Kalvebod og Musikbyen, når vejbroen/rundkørslen over banen  
154 på Hammelstrupvej skal ombygges og forlænges. En nærmere  
155 beskrivelse af dette er ønskelig. I den forbindelse er det  
156 værd at nævne, at hele Københavns befolkning bruger  
157 Valbyparken og Hammelstrupvej er i dag hovedindgangen til  
158 parken. Hovedparten er gående og cyklister, men også en  
159 hel del bilister og i særdeleshed busser med børn fra  
160 institutioner og skoler kommer dagligt denne vej. Således  
161 har den nyrenoverede Naturlegeplads i Valbyparken et stort  
162 antal besøgende dagligt fra en stor del af Storkøbenhavn,  
163 der ankommer i busser. Mange kommer med linje 9A, som har  
164 vendeplads på broen. Hvordan sikres det, at 9A kan have

165 endestation her, tæt på Valbyparken, når der kun holdes en  
166 vejbane åben på Hammelstrupvej og over broen?

167 Med den stigende og belastende biltrafik til og fra  
168 området i anlægsfasen (både den til baneprojektet og  
169 skybrudstunnelprojektet) ville en omlægning af  
170 biltrafikken til Valbyparken være ønskelig. Ved at  
171 afspærre indkørsel til Valbyparken, så der kun bliver  
172 mulighed for bilkørsel til og fra HF Kalvebod og HF  
173 Musikbyen, samt arbejdsområderne vil en hel del biltrafik  
174 gennem de smalle veje i Kgs. Enghave blive formindsket.  
175 Adgang til Valbyparken for besøgende i bil, samt  
176 vareleverancer til Café Picnic kunne passende foregå fra  
177 Parkstien/Gl. Køgelandevej.

#### 178 **Stibroerne og faunabeskyttelse**

179 De to nuværende stibroer over banen skal også ombygges.  
180 Især broen for enden af Thomas Koppels Allé er vigtig for  
181 forgængere og cyklister, samt ovennævnte dyrehold. Hvilke  
182 muligheder er der for at sikre en midlertidig  
183 broforbindelse under omlægningen og nybygning af disse  
184 broer? Det vil i øvrigt være ønskeligt og i forlængelse af  
185 København Kommunes ønsker om øget biodiversitet (jf.  
186 "kommuneplanstrategi 2023"), at der i forbindelse med ny  
187 anlæggelse af stibroerne tages hensyn til dette, så de  
188 bliver udvidet med en faunapassage på broerne eller ved  
189 separate broforbindelser. I forhold til broernes  
190 konstruktion til cykeltrafik ville det være ønskeligt, at  
191 de anlægges, så ramperne ikke har stejl stigning og føres  
192 over banen i en skrå linje og ikke, som i dag, går  
193 vinkelret på ramperne. Det vil lette cyklisternes kørsel  
194 og udsyn betragteligt og især for ældre borgere og mindre  
195 børn være betydningsfuldt.

#### 196 **Fauna og naturbeskyttelse**

197 Projektets omlæggelse af støjvoldene, som indebærer  
198 lodrette spunsvægge i stedet for nuværende bevoksede  
199 skråninger, vil medføre en forhindring for mange dyrs  
200 passage mellem Karens Mindeområdet og Tippen/Valbyparken.  
201 Det hævdes, at der ikke siden 2011 er blevet fundet  
202 grønbrogede tudser, som er rødlistet art, men lokale  
203 beboere har siden jernbanens anlæggelse reddet mange af  
204 disse tudser over Tudsemindevej i det tidligste forår,  
205 hvor tudserne vandrer fra baneskråningerne til søen i  
206 Valbyparken. I 2023 blev der således reddet mindst 8 par  
207 over vejen, hvor mange der selv kom over vides ikke. På  
208 <https://naturbasen.dk/> er der bl.a. flg. indberetninger:

209 13.3.20 - 2 trafikdræbte ved Tudsemindevej; 5.4.21 - 1  
210 grønbroget tudse ved Tudsemindevej; 25.9.20 - en  
211 grønbroget tudse, Valbyparken.

212 Vi mener, at det er påkrævet at undersøge forekomsten af  
213 den Grønbrogede Tudse igen og at dette skal foregå i  
214 marts/april måned, hvor tudserne vågner af deres dvale og  
215 begynder vandring til ynglepladserne. Vi skulle mene at  
216 Nordisk Herpetologisk Forening skal inddrages og stå for  
217 indsamling af padder, som det beskrives i ansøgningen, at  
218 man vil have dispensation til at gøre.

219 På Arter.dk er der i øvrigt indberettet truede arter i  
220 området, herunder fund af to arter af flagermus og tre  
221 rødlistede arter: ræv, lækat og butsnudet frø -  
222 [https://arter.dk/short-link/68ecc5b4-9561-4ccd-b71d-](https://arter.dk/short-link/68ecc5b4-9561-4ccd-b71d-1f178728256b)  
223 [1f178728256b](https://arter.dk/short-link/68ecc5b4-9561-4ccd-b71d-1f178728256b)

224 Som nævnt ovenfor vil det være vigtigt at sikre en god  
225 faunapassage over banearealerne fremover, så de truede  
226 arter og øvrige dyrearter, der findes i området (egern,  
227 ræve, pindsvin m.fl.) kan vandre mellem fælded, skov og  
228 parkområderne. Dette kan for eksempel gøres ved at  
229 overdække banestrækningen - dette vil samtidig give en  
230 bedre støjdæmpning i driftsfasen.

### 231 **Miljømæssige konsekvenser**

232 I ansøgningsskemaerne for begge projektudgaver (løsning 03  
233 og 04) er der afkrydset, at der vil blive tale om støj og  
234 "andet", men ikke støv og affaldsproduktion. Ved  
235 anlæggelsen af det nuværende jernbanetracé var der også en  
236 hel del støv fra både opgravning og viderekørsel med  
237 lastbiler og vi forventer, at det også vil forekomme ved  
238 denne udvidelse af sporarealet. Vi hilser med glæde, at  
239 der opsættes støjskærme på banevolden allerede inden selve  
240 gravearbejdet og spuns-nedbankningen skal foregå, så  
241 støjen begrænses til det nærliggende boligområde HF  
242 Kalvebod (90 husstande).

243 Der mangler en redegørelse for støj efter anlægsfasen, det  
244 vil sige når de nye spor tages i brug. Vi forventer større  
245 støj fra banen i forbindelse med (gods)togenes opbremsning  
246 på sidesporene, samt den forventede øgede hyppighed af  
247 gennemkørende tog.

248

### 249 **Utilstrækkeligt med miljøscreening**

250 Som nævnt i indledningen mener Kgs. Enghave Lokaludvalg,  
251 at der bør laves en egentlig miljøkonsekvensvurdering  
252 (VVM) af projektet - og at den gennemførte miljøscreening  
253 er utilstrækkelig, som det også fremgår af de ovenstående  
254 punkter i høringssvaret.

255 Vi er uenig i konklusionerne i miljøscreeningen,  
256 vedrørende påvirkninger på land:

257 Pkt. 1: Landskabet ændres, når støjvolden forsvinder

258 Pkt. 2-3: Der er fredede arter i området, herunder  
259 flagermus og grønbroget tudse og det er ukorrekt, at der  
260 ikke er konstateret padde eller krybdyr siden 2011.

261 Pkt. 4: Tilgangen til tippen lukkes og en væsentlig  
262 forbindelsesvej via cykelstier lukkes. Støjen vil også  
263 påvirke brugere af Tippen og Valbyparken.

264

265 Pkt. 5: Trafikken vil påvirke beboelse kraftigt især ruten  
266 til/fra Thomas Koppels Alle, men også på Hammelstrupvej.

267

268 Pkt. 6: Hvad er betydningen af at grundvandsspejlet sænkes  
269 for bebyggelsen nær banen? Dette bør undersøges.

270

271 Pkt. 8: Der mangler undersøgelse af støj i drift.

272

273

274 Venlig hilsen

275 Joan Røge

276 Forperson, Kgs. Enghave Lokaludvalg

277

278